

MEMEORIE D'UNO STAZZATORE

di Marco Macciò

Nervi 16 ottobre 2011

Sono diventato uno stazzatore, ovvero un tecnico titolato a verificare ai fini d'una regata la conformità dello scafo e della velatura a quanto previsto per ciascuna tipologia d'imbarcazione, pressoché mezzo secolo fa e per sanare un conflitto d'interessi. Allora ero un *teenager* che s'avvicinava alla vita principalmente tramite i libri. E questi m'inculcavano una gran smania di fare. Ma per dar ad essa sfogo m'occorreva dell'*argent*. Così, complice il caso, un'estate all'inizio degli anni '60 anziché andare alla spiaggia per un certo periodo presi a recarmi regolarmente da un progettista di barche da diporto, che in quel momento necessitava di manodopera in grado di "lucidare" i dettagli costruttivi da lui via via elaborati. Allora infatti per ottenere le riproduzioni da passare al cantiere bisognava prima trasferire i disegni su carta lucida. Processo che richiedeva tempo, un pizzico d'abilità, un po' d'interesse all'argomento e tanta pazienza.

Fu un'esperienza notevole. Innanzitutto perché i disegni riguardavano due *yacht* d'altura. Secondariamente perché si trattava di scafi imponenti, ma diversi: il "Grizzly" (quello più grande) era pressoché una pura barca da crociera, mentre l'altro – il "Tarantella" – era un'imbarcazione da impegnare anche in regata. Infine per un altro paio di buone ragioni. La prima: "lucidando" intesi quanto una delle basi d'una (qualsiasi) buona esecuzione sia la meticolosa preparazione degli strumenti di lavoro. Nel caso, il tiralinee e via dicendo. La seconda: vidi come si progettava la costruzione navale fin quando non sono entrati in scena i *personal computer*. Spessori, pesi ecc. si calcolavano usando il *know-how*, il manuale delle formule ed il regolo. Quest'ultimo – ormai uscito di scena – è uno strumento basato sulle scale logaritmiche che permette d'eseguire moltiplicazioni e divisioni approssimate. L'approssimazione dipende dalla qualità e dalla dimensione del regolo. Angelo Cressi, è lui il progettista di cui parlo, ne possedeva uno ottimo. Era lungo oltre un metro, stava su due cavalletti ed i suoi estremi erano equipaggiati con dei pesi affinché lo strumento fosse costantemente in bolla e quindi pienamente affidabile. Questo regolo tedesco era considerato una sorta di divinità da onorare e rispettare, visto che in tempi brevi svolgeva bene calcoli la cui esecuzione richiedeva pochissimi gradi d'approssimazione.

Quella da Cressi fu un'esperienza cruciale, poiché diede una svolta alla mia esistenza. Cressi per il "Grizzly" ed il "Tarantella" aveva ingaggiato due o tre lucidatori, ma a lavori ultimati a me offrì un'ulteriore opportunità: quella di candidarmi quale stazzatore presso la Federazione Italiana Vela. All'epoca in tutta la Liguria v'erano 3 (forse 4) stazzatori. Uno dei quali era Cressi. Lui, come gli altri, abitava a Genova ed era un professionista che amava stare sui campi di regata, ma che solo con fatica trovava il tempo per andare a misurare una barca, specie se da verificare su una spiaggia delle due Riviere. Un numero di stazzatori inferiori alle dita d'una mano non era in sé una dimensione irrisoria. Nel dopoguerra e negli anni '50 il diporto nautico era ancora scarsamente diffuso. Lo praticava un'*élite* d'appassionati. Infatti in quell'epoca in tutta Italia le imbarcazioni di classe olimpica erano appena alcune centinaia. Però la vela stava prendendo campo e la Federazione – che per circa vent'anni a partire dal 1946 si chiamò USVI – aveva bisogno d'uno stazzatore con una certa disponibilità di tempo. Oltre tutto la Federazione aveva impostato i "Corsi Olimpia" per facilitare l'introduzione dei giovani alla vela e questo sport si stava parecchio diffondendo. Per contro io avevo ancor un anno di scuola superiore, pensavo d'iscrivermi all'Università e mi faceva comodo assumere un impegno interessante, che mi avrebbe soprattutto portato via del tempo libero e che mi dava qualche opportunità di guadagno. Quest'ultimo era addirittura cacio sui maccheroni, visto che una volta entrato all'Università mi sarei dovuto mantenere agli studi. Insomma tutto collimava per darmi un beneficio avente come risvolto di medaglia la possibilità per la Federazione

di disporre per un po' di anni di qualcuno che a chiamata corresse da Ventimiglia a Punta Mesco avanti ed indietro con lo spirito d'un *free lance*.

Cressi dunque mi presentò. Era una figura competente e rigorosa, tanto ch'aveva avuto – con i colleghi Roberti e Colombo – il coraggio al Campionato degli Snipe (una piccola deriva nata nel 1931 negli Stati Uniti) tenuto a Rimini nel 1953 d'escludere dalla manifestazione 16 concorrenti su 20 iscritti a motivo della non conformità della barca. Cressi garantì sulla mia idoneità e s'impegnò ad insegnarmi come fare. Così nel giro di breve fui ufficialmente nominato.

Ed eccoci al conflitto d'interessi. Cressi non poteva stazzare il "Grizzly" ed il "Tarantella", giacché ne era il progettista, ma in quanto tale era recalcitrante a lasciar che dei suoi colleghi-concorrenti girassero troppo su quei due *yacht*. Così gli faceva comodo che la stazza fosse affidata ad una persona che in quel periodo – per età, esperienza, ecc. – mai avrebbe potuto rubargli delle idee andando per bordo. Tutto avvenne secondo norma. Comunque il responsabile della Commissione Tecnica – il compianto ing. Gianfranco Bertelli – si premunì chiedendomi la parola d'onore che misura e calcoli erano farina del mio sacco. Fidarsi è bene, ma – giustamente – non ...

Date le barche in gioco l'*entrée* fu un *exploit*. Poi venne la gavetta. Incominciai con una barca a vela da diporto, cioè un'imbarcazione priva di tuga ed adatta a competizioni su tragitti limitati. Ed iniziai con uno degli scafi più piccoli appartenente a questa categoria, che allora arriva ad includere anche imbarcazioni con una lunghezza fuori tutto prossima ai 10 metri (e che prima della guerra andava anche parecchio oltre questo limite). La barca in questione apparteneva alla classe Dinghy. Questa é un'affascinante imbarcazione lunga appena 12 piedi e dalla storia vecchissima. Fu disegnata nel 1913 da un progettista dilettante inglese – George Cockshott – per partecipare ad un concorso indetto dalla Boat Racing Association. Ha fasciame a *clinker* e randa a Gunter. Fu classe olimpica negli anni '20, ma in Italia arrivò solo nel 1929 quando il marchese Emilio Nicolò Reggio ne fece costruire due esemplari, essendosi egli convinto – dopo aver occasionalmente visto questa classe in Olanda – che il Dinghy poteva essere un'ottima barca da iniziazione per suo figlio: Pierino Reggio, un bimbetto dal futuro glorioso come velista. I due primi Dinghy italiani ebbero l'uscita ufficiale a Sturla in occasione delle regate organizzate dal Club Nautico Ligure. Un Club a cui – per inciso – spetta anche la palma della messa in mare nel 1933 dei primi Snipe italiani, classe già menzionata e sulla quale sarà da ritornare.

Ma restiamo al Dinghy. Dopo trent'anni dal suo arrivo in Italia questa classe s'era parecchio diffusa, avendo tutte le caratteristiche per essere la barca in grado – a buon prezzo – di suscitare nei giovani la passione della vela e di creare dei buoni marinai. Il Dinghy all'inizio degli anni '60 veniva costruito esclusivamente in legno ed uno dei produttori era Patrone di Ceriale. Il cantiere s'era rivolto a Cressi per i controlli di stazza, ma lui non aveva certo il tempo di recarsi così lontano per una mansione così minuta. Quindi mi passò l'incarico. Partii in treno, portandomi dietro l'ingombrante attrezzatura necessaria per la verifica. Fu il vero inizio. Poi man mano corse la voce che c'era un giovane stazzatore ben disposto a muoversi e via via s'allargò la cerchia delle classi che presi a stazzare. Poi s'allargò anche l'area geografica di competenza visto che presi a seguire alcuni dei campionati che ogni anno si svolgevano in Italia.

Ciò che qui importa menzionare è però altro. Infatti quando fui nominato stazzatore il mondo della vela viveva un periodo di grandi svolte, visto che negli anni '60

- ✓ presero intensamente corpo le costruzioni in vetroresina, il che diede un'enorme impulso alla diffusione del diporto nautico. Non a caso, restando quello che sfrutta il vento, già sul finire degli anni '60 le sole imbarcazioni di classe olimpica esistenti in Italia erano divenute circa un migliaio.
- ✓ comparvero sulla scena molte nuove tipologie d'imbarcazioni a vela da diporto, fatto che diede un'ulteriore accelerata alla diffusione della flotta a vela
- ✓ andò a maturazione una radicale innovazione nel campo delle regate d'altura, sicché presero a svolgersi sia competizioni che premiavano la *performance* tenuto conto tanto del tempo

impiegato, quanto di alcune caratteristiche della barca, sia regate che mettevano in palio coppe esclusivamente destinate alla barca più veloce, il che significava una nuova versione della storica One Ton Cup.

Queste svolte le ho seguite passo per passo per diversi anni, ma la premessa per illustrarle è un po' di chiarezza terminologica. Altrimenti si può pensare che una barca a vela da competizione ed una nave abbiano in comune molto di più di quanto in realtà abbiano solo perché entrambe denunciano una stazza. E' l'unicità del termine a creare confusione. Esiste infatti una totale differenza tra la stazza del tonnello mercantile o militare e quella relativa al diporto velico. La prima è un indicatore della cubatura dei locali chiusi (che solo per aumentare la confusione è espressa in tonnellate, ciascuna delle quali equivalente a 2,83 metri cubi). Dunque una misura fisica utilizzata di fatto per conteggiare le tasse portuali e di canale. La seconda, invece, è un elemento collegato all'uso sportivo dell'imbarcazione.

Il fatto è che l'uso sportivo d'un natante sconfinava nella competizione e questa nel caso d'una barca a vela può riguardare tanto il tempo, quanto gli uomini. Riguarda solo il tempo qualora gli scafi in gara siano abbastanza omogenei. Infatti se arrivo primo in una regata tra Flying Dutchman (un magnifico monotipo planante di circa 6 metri di lunghezza fuori tutto) è indiscutibile che in quel momento sono il migliore di quella classe. Le cose si complicano se a scendere in campo sono barche molto diverse. Allora non entra in gioco unicamente la bravura dell'equipaggio, ma – quantomeno – anche quella del progettista, del cantiere, del velaio e via dicendo. Mettiamo che un Flying Dutchman batta una Star (un monotipo pure per due persone, ma che non plana, che ha lo scafo a spigolo e che è più lungo e ben più pesante del Flying Dutchman, ancorché equipaggiato con il 60% in più di vela). Ebbene, anche se il Flying Dutchman ha vinto senza alzare lo spinnaker, prima di porgere il lauro all'equipaggio vincitore bisogna tener pur conto che questi uomini hanno avuto il vantaggio d'essere imbarcati su uno scafo planante e in grado di chiedere ad ogni metro quadro di vela della loro barca di muovere l'equivalente d'appena il 50% del dislocamento leggero della Star.

Dunque anche per le imbarcazioni a vela è valido quanto un bello spirito disse a proposito del tonnello mercantile: le navi sono come le donne, si pensa che siano tutte uguali, invece – e per fortuna, aggiunse – ognuna è diversa dall'altra. Tanto per spaccare un po' la mela in spicchi, le donne possono essere giovani o vecchie, bionde o brune, alte o basse. Allo stesso modo gli scafi a vela da competizione possono essere barche a vela da crociera oppure barche a vela da diporto (cioè imbarcazioni da regata attorno a delle boe). Ma possono anche appartenere a delle classi a forma (cioè essere dei monotipi) o far parte di quelle a formula. Inoltre, la divisione tra imbarcazioni a forma ed imbarcazioni a formula non coincide con la ripartizione tra barche a vela da crociera e barche a vela da diporto. Tra queste ultime infatti vi possono essere tanto classi a forma, quanto classi a formula. Infine nel caso delle imbarcazioni a formula, convivono tanto degli scafi con robusti elementi in comune, quanto scafi molto dissimili. Quest'ultima situazione si verifica in particolare nelle regate d'altura. Ecco perché con riguardo alle barche a vela da crociera da un'ottantina d'anni è previsto – come avviene nel golf, nel tennis e via dicendo – che il risultato della prestazione possa essere rettificato con una sorta di *handicap*. Quando ciò avviene vi sono dunque due vincitori: quello che ha veleggiato con il miglior tempo assoluto e quello che ha veleggiato con il miglior tempo compensato. Comunque, in questi casi la coppa va a quest'ultimo.

Torniamo ora al ruolo dello stazzatore. Se si tratta d'una classe a forma, questi – relativamente alla conformazione dello scafo – deve solo appurare che le linee della barca ricalchino (tenuto conto di determinate tolleranze) quelle fissate dal progettista: Uilke van Essen per il Flying Dutchman, Santarelli per lo Strale e via dicendo.

Se viceversa si tratta d'una classe a formula le cose sono un poco più complesse. Per fare un po' d'ordine mentale bisogna andare a Londra, fare un salto all'indietro di oltre centocinquanta anni e focalizzarsi sulle regate d'altura. Queste a partire dal Settecento in Gran Bretagna erano divenute

una forma d'esibizione per nobili e ricchissimi borghesi, ma anche un'occasione per scommesse. Entrambi i motivi ponevano dunque sul tappeto l'esigenza che le competizioni si svolgessero su base sufficientemente equa. Nacque così nel 1855 il Thames Measurement. Era una formula, desunta da un metodo in uso da circa un paio di secoli in Gran Bretagna per computare le tasse applicabili alle navi mercantili, avente lo scopo di convertire le caratteristiche della barca da diporto in un valore utilizzabile per definire grossomodo quanto uno scafo da regata differisse da un'altro. Ciascuna regata quindi coinvolgeva solo le imbarcazioni d'altura con un Thames Measurement relativamente prossimo. Questo Thames Measurement era – per analogia con la stazza riferita alle unità mercantili – espresso in tonnellate, ma aveva quale riferimento dei parametri lineari. E questi erano solo due: la lunghezza e la larghezza dello scafo.

L'introduzione del Thames Measurement fu un passo avanti verso le aspettative degli armatori e degli scommettitori. Con un risvolto di medaglia tuttavia: essendo la formula legata unicamente alla lunghezza ed alla larghezza dell'imbarcazione la sua applicazione portò alla costruzione di *yacht* che per essere penalizzati il meno possibile dalla stazza erano eccessivamente carichi di piombo in chiglia, pericolosamente stretti e con un oltre bordo libero paurosamente all'osso. Bisognava dunque porre rimedio. Così nel 1888 i britannici elaborarono la cosiddetta Length and Sail Area Rule, la quale – pur restando espressa convenzionalmente in tonnellate – prendeva in considerazione anche l'ampiezza della vela. Pur avendo a fondamento sani concetti d'architettura navale, l'effetto della Length and Sail Area Rule fu però la nascita di *yacht* leggerissimi, piatti e dagli slanci lunghissimi. Dunque imbarcazioni a rischio con vento forte e comunque buone solo per le regate, il che le rendeva un lusso per pochissimi. Non a caso pertanto secondo la Length and Sail Area Rule vennero alla luce – tanto per citare dei casi emblematici – il “Britannia” del Principe di Galles ed il “Leda” del Duca degli Abruzzi.

Così si finì per cambiare nuovamente e gli *yachtmen* inglesi (obbligatoriamente), come quelli francesi, tedeschi e via dicendo (per scelta, ma in pratica senza alternativa se intendevano partecipare ad una regata in Gran Bretagna) nel 1896 presero a tener conto del cosiddetto Linear Rating, un coefficiente espresso non più in tonnellate, ma in piedi (o metri lineari) e basato su una formula avente la finalità di porre sui progettisti una gabbia di regole capaci di favorire la messa in mare di *yacht* che fossero principalmente delle barche da crociera idonee anche alla regata.

Dal Linear Rating si giunse poi nel 1906 alla International Rule for Measurement and Rating, la quale finì per costituire il primo regolamento di stazza a livello internazionale. A questo punto erano nate le cosiddette classi metriche, poiché il risultato della formula era un numero puro, a cui però si giungeva utilizzando il metro nel caso delle unità lineari ed il metro quadrato nel caso della superficie velica. Questo numero puro – detto *rating*, cioè categoria – da quel momento prese ad indicare le classi della stazza internazionale. C'era la classe 6, la 8 e via dicendo. La International Rule for Measurement and Rating, sia pur con modifiche, ha avuto vita lunga. Una delle importanti competizioni di questo genere è stata negli anni '50 e '60 la Settimana di Genova con riguardo al “5,5 Internazionale” una barca a vela da diporto (quindi un'imbarcazione da regata attorno a delle boe) a chiglia fissa lunga fuori tutto circa 9,5 metri. Dal 1959 al 1987 anche l'America's Cup fu disputata coinvolgendo barche rispondenti alla International Rule for Measurement and Rating. Nel caso il *rating* era 12 metri. Viceversa l'edizione della America's Cup del 1992, nella quale il “Moro di Venezia” di Gardini entrò in finale, era rivolta ad imbarcazioni di una nuova classe, la cosiddetta International America's Cup Class, in cui potevano rientrare solo gli *yacht* aventi una lunghezza fuori tutto di 24 metri ed altre specifiche caratteristiche di velatura, dislocamento e via dicendo.

Ma torniamo alla International Rule for Measurement and Rating, visto che a cambiare nuovamente le cose provvide il Royal Ocean Racing Club, fondato nel 1925 in Gran Bretagna. Nel 1926 questo Club, onde dare impulso alle regate d'altomare, elaborò un regolamento di stazza innovativo rispetto all'International Rule for Measurement and Rating. Tramite una formula che contemplava lunghezza, larghezza, puntale e superficie velica della barca si conteggiava il *rating* (o stazza

misurata). Però da questo – tramite un’ulteriore formula, che teneva tra l’altro conto di penalità ed abbuoni – si ricavava la cosiddetta stazza effettiva (detta “*time correction factor*”), che era un coefficiente di correzione da applicare al tempo impiegato nella gara. Non a caso il metodo era anche detto “*time on time*”. Insomma, nel 1926 é nata quella “correzione di tempo” che il Cercle de la Voile de Paris quasi quarant’anni dopo decise di non più considerare quando ripristinò la One Ton Cup.

Al regolamento del Royal Ocean Racing Club decisero d’attenersi pure le manifestazioni d’altura che a partire dal 1949 furono allestite in Mediterraneo, un area fino allora poco utilizzata per questo genere di regate. A partire dagli anni ‘50 invece le competizioni rivolte alle barche a vela da regata crociera presero molto piede in Mediterraneo, dando un impulso potente alla progettazione ed alla costruzione di nuovi *yacht*. Naturalmente anche la formula elaborata dal Royal Ocean Racing Club aveva una limitata capacità di mettere alla stessa stregua *yacht* dei più vari tipi regatanti in acque aperte. In particolare l’utilizzo del “*time on time*” in Mediterraneo secondo gli usi del Royal Ocean Racing Club presentava un problema: la formula applicata al *rating* utilizzava, come ovvio, parametri validi per le condizioni meteo – venti forti e regolari – riscontrate solitamente sui mari settentrionali, ma non adatti alle condizioni di vento dominanti in Mediterraneo, oltre tutto molto stagionali. Il risultato era un beneficio per gli *yacht* più piccoli (e dunque malumore diffuso tra armatori ed equipaggi degli scafi più grandi). Così nel ’53 limitatamente alle regate mediterranee fu studiato dagli ingegneri Bertelli e Scarpa un correttivo che fu poi applicato da tutte le nazioni affacciate sul Mediterraneo.

Il pregio di questo correttivo era duplice. Infatti esso teneva conto della prevalenza dei venti leggeri e dell’esistenza di calme quasi piatte in estate (quando più frequenti sono le regate), ma introduceva pure una variante concettuale, prendendo in considerazione anche della lunghezza del percorso di regata. Il correttivo dunque temperava la formula del Royal Ocean Racing Club e, in più, la trasformava da “*time on time*” in “*time on distance*”.

Sta di fatto che il correttivo risultò un’eccellente soluzione, la quale tra l’altro introdusse una nuova classificazione delle barche a vela da regata crociera, cioè gli scafi che circa mezzo secolo fa di norma superavano i 9 metri di lunghezza fuori tutto (che dunque si collocavano al di sopra delle cosiddette barche a vela da piccola crociera, che all’incirca all’epoca erano scafi con lunghezza fuori tutto compresa tra i 5 ed i 9 metri lineari). Questa classificazione *time on distance* prevedeva varie classi: a) la “*open*” da 70 piedi in su, b) la “I° classe” da 36 a 70 piedi (a grandi linee gli scafi con lunghezza fuori tutto compresa tra i 15 ed i 22 metri lineari), c) la “II° classe” da 27 a piedi a 36 piedi (a grandi linee gli scafi con lunghezza fuori tutto compresa tra i 12 ed i 15 metri lineari) ed infine d) la “III° classe” da 19 a 27 piedi (a grandi linee gli scafi con lunghezza fuori tutto compresa tra i 9 ed i 12 metri lineari). In “III° classe”, quella relativa ad imbarcazioni con *rating* compreso tra 19 e 27 piedi, trovavano collocazione – per intenderci – scafi non specificatamente idonei a partecipare a regate molto lunghe e molto impegnative. Il che era ancor più vero per le barche di un’ulteriore categoria, quella composta dagli *yacht* più piccoli (a grandi linee gli scafi con lunghezza fuori tutto compresa tra i 5 ed i 9 metri lineari, che però – per un insieme di ragioni – già allora erano in grado d’affrontare condizioni meteo marine peggiori di quelle in cui possono avventurarsi le cosiddette barche a vela da piccola crociera). Per queste imbarcazioni – denominate classe C – oltre tutto le regole di stazza dello Royal Ocean Racing Club erano semplificate.

Il *range* utilizzato per la suddivisione in classi era inevitabilmente ampio e tra le barche appartenenti ad una determinata classe potevano esservi differenze anche marcate. Ecco perché alcuni velisti d’altura presero a preferire le cosiddette *Level Class*, cioè le barche di tipologia molto prossima. Con le *Level Class* infatti lo scontro riguarda l’uomo contro l’uomo, non l’uomo contro il cronometro.

Naturalmente vi erano anche velisti attratti dal “*time on time*” e dal “*time on distance*”, sicché nell’insieme negli anni ’60 prese a crescere il numero di chi poteva permettersi barche per regate

d'altomare. Così il gioco divenne individuare il cantiere che meglio sapeva costruire sfruttando i "buchi" del regolamento. I velisti europei e quelli nordamericani restavano però condizionati dai diversi criteri con cui con cui si procedeva alla "correzione di tempo". In Europa questa, sia pur con la variante mediterranea, veniva calcolata seguendo le regole del Royal Ocean Racing Club, mentre negli Stati Uniti essa veniva definita in base alle disposizioni del Cruising Club of America. Comunque, con molti compromessi e non poche discussioni, nel 1967 si giunse all'unificazione dei regolamenti dei due Club ed alla creazione dell'International Offshore Rule. Nell'Admiral's Cup questa nuova formula fu usata per la prima volta durante l'edizione del 1971, ma già nel marzo del 1970 barche stazzate secondo le nuove disposizioni avevano partecipato alle gare organizzate dallo Yacht Club Italiano.

L'adozione dell'International Offshore Rule ebbe un significativo risvolto di medaglia per gli stazzatori. Innanzitutto prevedeva rilievi molto più estesi. Inoltre implicava un tal numero di conteggi da rendere pressoché necessario l'uso della calcolatrice ch'era la novità del momento: l'Olivetti 101, l'antecedente degli elaboratori da tavolo. L'uso di questa macchina – con relativi problemi di programmazione, trattandosi di un rudimentale (anzi rudimentalissimo) Excell – però spersonalizzava molto il rapporto tra lo stazzatore e la barca oggetto di misurazione. Prima già con qualche rilievo si poteva intuire il probabile *rating*. Con l'arrivo dell'International Offshore Rule invece i rilievi erano unicamente un *input* dal quale, essendo la formula piena di pesi e contrappesi, era impossibile ricavare una stima del *rating* fino alla completa elaborazione del conteggio. Comunque l'Olivetti 101 era una macchina eccellente per l'epoca, anche se di complessa gestione. Così l'esperienza da me con essa maturata presso la Federazione Italiana Vela mi fu preziosa quando, ultimata l'Università e fatto un po' di training d'ufficio a Genova, andai a lavorare per qualche tempo a Londra, ove l'Olivetti 101 era una novità guardata con grande rispetto. Tanto che, pur essendo impiegato in un'azienda con almeno un centinaio di colletti bianchi – pensate a Jack Lemmon in *The Apartment* – un giovane gallese ed io eravamo gli unici in grado d'utilizzarla!

L'adozione dell'International Offshore Rule provocò anche una nuova suddivisione delle barche, che ora venivano ripartite in 6 classi, l'ultima delle quali copriva il range 16 – 21 piedi. Così anche gli scafi da 16 a 19 piedi, per fare un esempio, per la prima volta nel 1973 poterono prender parte alla Giraglia, una classica da circa 200 miglia nata nel 1953 che si svolge sul percorso Sanremo, isolotto della Giraglia, *Cote d'Azur*.

Negli anni '60 il mondo delle regate d'altura era sostanzialmente diviso in due fasce: quella comprendente imbarcazioni superiori ai 27 piedi di rating e quelle più piccole. Chi rientrava nella prima fascia più o meno (e con tutti i distinguo del caso) apparteneva al giro delle "ammiraglie": scafi in legno, imbarcazioni spesso davvero costose ed armatori dai nomi altisonanti. Ricordo ad esempio l'Open di von Karajan ancorato a Tolone in attesa d'impegnarsi in una Giraglia. Chi rientrava nella seconda fascia apparteneva ad un giro molto diverso, composto da una miriade d'appassionati benestanti che potevano però permettersi solo imbarcazioni la cui lunghezza fuori tutto oscillava tra i 10 ed i 12 metri e che in sostanza erano degli *yacht* da crociera idonei anche alla regata. Col tempo e grazie al – sia pur faticoso – sviluppo delle installazioni portuali tra le imbarcazioni appartenenti a questa seconda fascia prese corpo la presenza di unità in vetroresina.

L'arrivo della vetroresina nelle costruzioni fu un'autentica svolta ad "u" per il diporto nautico. Vi era chi non credeva in questa novità. Del resto, allora vi era anche chi non era disposto a scommettere sulla penetrazione della televisione! Invece la vetroresina fu il vero motore della diffusione della vela. Ebbe un'affermazione strepitosa negli scafi destinati alle regate attorno alle boe, appartenessero questi a classi olimpiche – che allora erano solo cinque: il Finn, il Flying Dutchman, la Star, il Dragone e la barca a formula detta "5,5 Internazionale" – o fossero allora degli *outsider* (come lo Strale, il 470, il 420, il Flying Junior, ecc.), ma ebbe anche successo in alcuni segmenti della fascia inferiore delle imbarcazioni da altura.

Dall'assalto della vetroresina si salvò per un po' solo il cosiddetto "5,5 Internazionale", l'unico scafo olimpico costruito a formula. Creato nel 1949 era nato come la barca destinata a sostituire i 6 e gli 8 metri in uso nell'anteguerra. Un po' perché durante gli eventi bellici parecchi di quegli imponenti scafi erano andati distrutti, un po' perché la costruzione di quelle imbarcazioni era costosissima, il che frenava la loro potenziale diffusione. In Italia il "5,5 Internazionale" divenne un tutt'uno con la Settimana di Genova, l'erede delle regate invernali istituite nel 1924 dal Regio Yacht Club Italiano. Il "5,5 Internazionale" era a chiglia fissa, prevedeva un equipaggio di 3 persone, aveva un dislocamento leggero di circa 1,7 tonnellate ed era lungo fuori tutto circa 9,5 metri (contro i circa 11,5 metri d'un "6 metri Internazionale"). Stazzarlo era un'operazione abbastanza complessa che poteva essere realizzata in un'apposita vasca, disponibile presso lo Yacht Club Italiano. Questa classe rimase in pista per una ventina di anni. Uscì di scena poiché era divenuto una realtà esageratamente costosa, tanto più che chi gareggiava tendeva a rinnovare la barca ogni anno. Alla Settimana di Genova del 1969 erano ormai in regata solo 10 scafi ed era – come disse Beppe Croce – era una partecipazione più affettiva che tecnica. Così l'anno successivo fu l'ultima occasione in cui la competizione dei "5,5 Internazionale" andò in mare a Genova.

Più o meno l'uscita di scena del "5,5 Internazionale" coincise con la mia uscita di scena come stazzatore. Non avevo più il tempo per svolgere adeguatamente questo ruolo. Rimasi ancora qualche tempo sul proscenio, più di nome che di fatto. Poi feci l'inchino di rito e passai dietro il sipario. Ho però ancor ben nitida la memoria di molti dei personaggi che quando agivo come stazzatore popolavano il mondo della vela italiana ed internazionale. Qui ne voglio ricordare tre, nessuno dei quali era un velista puro. Infatti lo stazzatore non è tanto a contatto con chi gareggia, ma con chi la barca la progetta o la costruisce.

Come progettista ho ben presente l'ingegner Giulio Cesare Carcano. Era un milanese che aveva trascorso buona parte della sua vita occupandosi della progettazione delle moto Guzzi e del relativo reparto corse. Alla Guzzi avevano anche una sezione canottaggio della quale lui s'era preso cura. I canottieri della Guzzi nel '56 erano finiti a Melbourne per l'Olimpiade e Carcano era con loro. Là si convinse, sfruttando la sua cultura scientifica, che la resa dell'imbarcazione poteva migliorare introducendo delle modifiche nella posizione dei vogatori ed i fatti diedero a lui ragione. Soltanto nel '57 quando la Guzzi aveva interrotto l'attività agonistica Carcano si dedicò pienamente al mare ed acquistò l'ultimo 6 metri SI costruito in Italia. Dall'esperienza maturata con quella barca trasse lo spunto per disegnare due anni dopo il suo primo "5,5 Internazionale", battezzato "Volpina" come gli altri che seguirono. Con queste barche vinse parecchio sia in campo nazionale, che internazionale. Poi quando il "5,5 Internazionale" uscì di scena prese a disegnare barche a vela da regata crociera di dislocamento medio-pesante. Era un progettista tanto geniale, quanto un uomo riservato e taciturno. La banchina dello Yacht Club Italiano durante le varie Settimana di Genova era affollata di personaggi notevoli, ma lui della mondanità non si curava granché e, a dispetto del freddo pungente di febbraio, seguiva per ore dalla banchina le prove della propria barca con a fianco la moglie, alla quale non rivolgeva minimamente la parola. La voce l'usava ogni tanto e solo per dare qualche istruzione all'equipaggio formato esclusivamente da uomini di Mondello Lario. Poi si richiudeva nel suo mutismo e nelle sue riflessioni. La moglie – bionda, piccola, minuta, remissiva – continuava ... ad ascoltare – mi sia consentito l'ossimoro – il suo silenzio.

Come costruttori desidero menzionare due figure agli antipodi: un imprenditore geniale – che forse di barche non capiva granché, ma dalle quali ricavò un mucchio di denari – ed un artigiano altrettanto geniale, che di barche se ne intendeva moltissimo, ma dalle quali ricavò gloria, ma non certo denaro. Il primo è Catadori, l'altro D'Idiot.

Catadori, il proprietario dell'Alpa, un'azienda ubicata ad Offanengo nel cremonese puntò nettamente per le proprie fortune industriali sull'applicazione della vetroresina alle costruzioni da vela e dimostrò a tutti d'aver fiuto imprenditoriale. Aveva visto giusto e la consacrazione dell'Alpa avvenne nel 1960 quando un Flying Dutchman da essa prodotto fu l'imbarcazione che vinse ai

Giochi Olimpici di Roma nel 1960. Tra l'altro la classe Flying Dutchman, era anche la prima deriva planante partecipante ai giochi. Progettato da Uilke van Essen nel 1951 il Flying Dutchman era nata per non essere costruita tradizionalmente. All'origine era fatta con leggeri e sottili compensati marini incollati con resine sintetiche, il che eliminava qualche ossatura e pressoché totalmente i chiodi. La barca quindi era più leggera delle usuali costruzioni e ciò le permetteva maggiore velocità nelle andature al lasco, situazione ove supera anche i 13 nodi. Catadori, o chi gli suggerì l'idea, sostituì la vetroresina ai compensati marini incollati con resine sintetiche e realizzò una barca eccellente e relativamente poco costosa, che fu il suo vero cavallo di battaglia, anche se non produsse solo questo monotipo destinato alle regate attorno alle boe. Ne fabbricò altri ed entrò anche nel campo delle barche a vela da piccola crociera. Persino in quello delle barche a vela da regata crociera, spaziando dalla III° alla I° classe e proponendosi in quest'ultima categoria con un 14,7 metri che poteva essere armato a *yawl* oppure a *sloop*.

Danilo D'Isiot era invece un velista-costruttore. Dal finire degli anni '40 per almeno un paio di decenni fu il fabbricante degli Snipe che in tutte le regate si sarebbe voluto battere. Istriano, ma genovese d'adozione, lavorava in un fondo di palazzo a Murcarolo. Cosa avevano d'eccezionale le barche di D'Isiot? Ch'erano realizzate sfruttando scientificamente le tolleranze. Queste erano intese come un margine d'errore accordato al costruttore. Invece D'Isiot d'esse faceva tesoro per migliorare la resa dello scafo, rendendo le sue barche pressoché imbattibili. L'intuizione di D'Isiot aveva per fondamento il fatto che i piani ed il regolamento dello Snipe – ribattezzato in Italia "Beccaccino" in omaggio alla fase della purezza linguistica da noi vissuta negli anni '30 – erano stati pubblicati nel luglio del 1931 dalla rivista americana "The Rudder" per proporre una barca a vela da diporto facile da costruire e da trasportare (qualora si disponesse d'un carrello). Dunque questa deriva – lunga 4,7 metri, con 9,3 metri quadrati di vela e del peso di circa 200 chili – essendo nata per il "fai-da-te" consentiva al costruttore dilettante di realizzare le parti strutturali dello scafo allontanandosi dai piani in misura maggiore dell'usuale per un monotipo. D'Isiot fu il primo in Italia ed all'estero a sfruttare questa *chance*. Tracciato il solco, altri poi vi s'incamminarono. Il caso più eclatante fu quello dell'inglese Bob O'Hare – seguito dalla Bianchi&Cecchi di Cogoleto – con riguardo al Flying Dutchman. D'Isiot esordì con la sua realizzazione innovativa nel 1949 e stravinse, poi nel 1952 sfruttò il regolamento di stazza anche nell'attrezzatura montando una randa più grande e di maggior rendimento. In seguito, alcune delle innovazioni di D'Isiot vennero proibite, ma le sue barche continuarono ad essere le migliori. D'Isiot era un genio come costruttore, ma commercialmente una frana. Avrebbe potuto guadagnare moltissimo, poiché gli aspiranti possessori d'un suo Snipe erano frotte. Invece lui costruiva solo le barche che gli garbava di fare e quando aveva voglia di farle. Così era spesso in bolletta, il che mandava – comprensibilmente – in bestia suo figlio Fabio, che lavorava con lui. Danilo e Fabio – un giovane, ma bravissimo mastro d'ascia – mi facevano venire in mente Don Giovanni e Leporello. Fabio era Leporello, che non sapeva o poteva staccarsi dal *partner* pur non condividendone il comportamento (sfido, Danilo era capace a non costruire la barca promessa e di mandare in bestia il committente, poiché per togliere la sporcizia aveva dato la calce bianca sul muro del fondo di palazzo ove lavorava e così aveva cancellato i riferimenti telefonici del cliente, senza peraltro premurarsi di recuperarli in qualche modo. Così questo arrivava a Murcarolo per ... ritirare la barca e questa non c'era!).

MM