

Come l'Ardiciocca e il Club Amici Vela Motore raccontano il loro lavoro per Recco

I Martedì dell'associazione "A Compagna"

Palazzo Ducale – Sala Borlandi – Martedì 10 Aprile 2012

A cura di Andrea Ognio, Mario Novella e Maurizio Salvi

Nella seconda metà dell'ottocento Recco era un importante centro di costruzioni navali per armatori camogliesi e del sudamerica. Accanto ai cantieri maggiori operavano artigiani che producevano piccoli gozzi per la pesca locale. In tale ambiente avvenne con naturalezza l'organizzazione di regate amichevoli, armando i gozzi con ogni tipo di velatura e dotandoli di chiglie posticce laterali antiscarroccio. Le manifestazioni avvenivano in concomitanza delle ricorrenze religiose locali e riscuotevano una buona accoglienza di pubblico. La partenza avveniva dalla spiaggia, su un grande cartello bianco erano posti 5 dischi neri amovibili che scandivano gli ultimi minuti, un colpo di cannone dava la partenza e il varo dei natanti era parte della regata.

In un ambiente così ricettivo fece un grande scalpore la comparsa di una lancia da lavoro, a fasciame sovrapposto, classicamente d'impostazione inglese, presentava una chiglia profonda e quindi non necessitava di derive posticce; armata con vele a tarchia risultava più semplice da manovrare rispetto ai gozzi. Arrivata nel golfo al seguito della flotta francese fu detta lancia napoleonica. I giovani borghesi ricchi appassionati di vela adottarono modelli di natanti derivati dalla lancia napoleonica e iniziarono a svolgersi sfide libere tra i gozzi e le lance.

Probabilmente sarebbe rimasta una gradevole usanza locale senza ulteriori sviluppi, se il conte Roberto Biscaretti di Stabbia non avesse deciso di stabilire la sua residenza estiva a Recco, e precisamente nel piccolo promontorio di mulinetti che ha preso il suo nome.

Torinese, appassionato modernista, fondatore dell'Automobil Club, cofondatore della FIAT, principale artefice della fondazione del Regio Yacht Club Italiano, di cui sarà segretario dal 1880 al 1888 esperto yachtman, il conte si interessò a queste forme di vela popolare incoraggiandole con discrezione, assecondando la passione dei giovani amici dei suoi figli, i Badaracco, i Pittaluga, i Beraldo; assunse come suo collaboratore Cesare Badaracco al RYCI consentendogli di evolvere materialmente nel campo dell'organizzazione della nautica da diporto.

I numerosi circoli rivieraschi propongono vari standard di derive. Il RYCI organizza nel 1890 una regata ove vengono stabilite regole e classi, ma i circoli rigettano il progetto apparendo imposto dall'alto. Seguono anni un po' anarchici ove vengono proposte numerose classi. Infine s'impongono gli standard 6,50; 5,50; 4,25 e 4 metri.

In questa attività progettuale si distingue il cantiere Recchesi di Ettore «Dorin» Sangermani. Fondatore dell'omonimo cantiere famoso nel mondo per i suoi yacht di lusso. Suo è il progetto della classe 4,25 detta di «Recco» Propone anche una deriva per ragazzi chiamata *cirillin* che anticipa i successivi Giormax e optimist.

In una regata di questa classe si verifica un simpatico episodio. Un ragazzino, destinato a divenire il famoso Canessa, domina la regata, ma a trenta metri dall'arrivo scuffia e pare compromessa la prova, ma non si perde d'animo e trascina, nuotando, la barchetta oltre il traguardo, vincendo la regata.

Nel contempo essendosi stabilizzata l'attività sportiva, i velisti Recchesi si riuniscono l'otto agosto del 1908 e fondano la società velica Recco. Preceduta da una regata dimostrativa organizzata dal CVR nell'estate del 1920 cui partecipano ben 82 equipaggi, partecipano alla

creazione degli standard di classe e alla costituzione e stesura del relativo statuto dell'organizzazione che viene varata ufficialmente nel 1921, e sarà attiva fino al 1948 quando confluirà nelle nuove organizzazioni sportive nazionali.

I campionati si svolgono con grande sforzo organizzativo basati su 15 o 16 prove, le barche sono portate sul luogo del raduno da un rimorchiatore che passa dai vari circoli a raccoglierle. In questo ambiente si sviluppano le leggende di alcuni campioni e delle loro barche: i Badaracco sono gli armatori dello stupendo 8m di Syrtica e del 6,50 Lidia; i Pittaluga fanno costruire ben 5 modelli di 5,50 tutti battezzati Tina in onore della sorella; Paolo Dufour ottiene molti successi con il Sonega, nome del rio che scorre a Mulinetti; Cesare Sangermani lega il suo nome al 4,50 vespa, ma interrompe la sua promettente carriera per impegni nel cantiere paterno.



In alto a destra il Conte Senatore Roberto Biscaretti di Ruffia in uno dei caratteristici comitati di regata dell'epoca.



Ritratto del Conte Senatore Roberto Biscaretti di Ruffia.

Dalorto, il quattro metri senza coperta "Ilda" costruito dal carpentiere Giovanni Vignolo nel suo magazzino di vico Forni. Questo praticamente vinceva tutte le regate alle quali partecipava.

5,50 recchesì davanti a Voltri; eccezionale la somiglianza con i SandBagger d'oltreoceano, in particolare è da notare il grande sbalzo poppiero del boma.

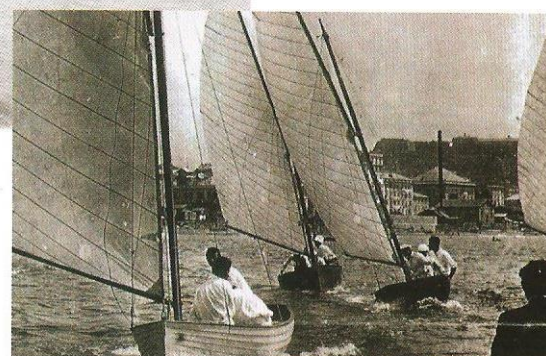


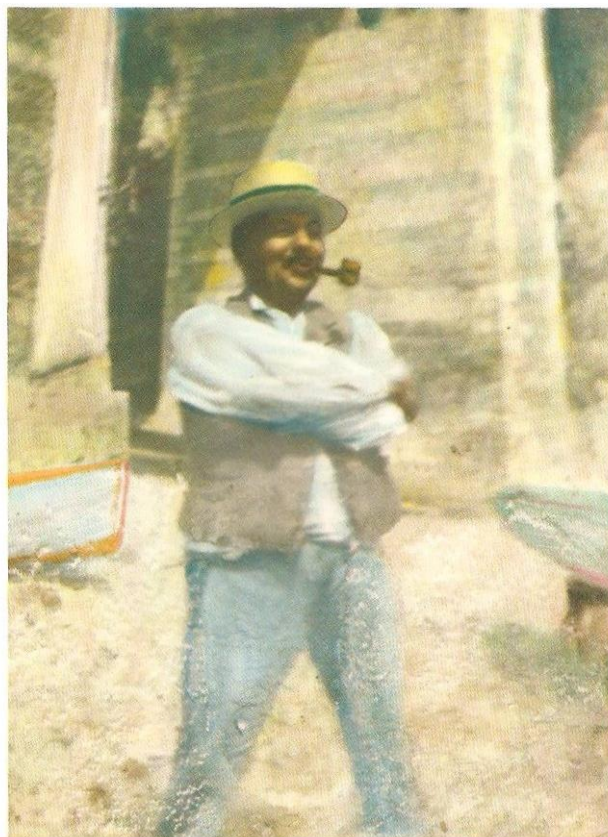
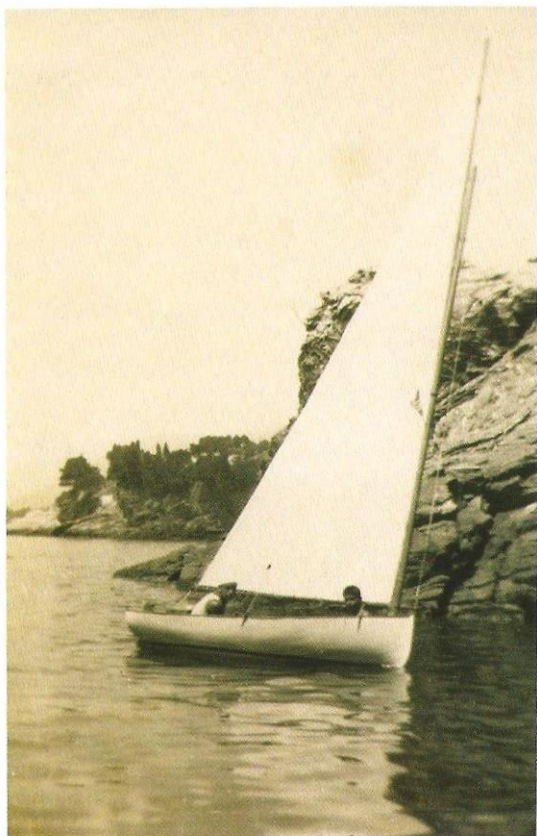
Foto della famiglia Badaracco.

1880, antiche vele nel Golfo Paradiso testimoniano la funzionalità delle vie del mare per scopi commerciali e di sussistenza. Gli stessi armi molto marini e pesanti andranno da lì in poi ad evolversi in classi libere e fantasiose.



Classe Ligure
Lega Navale Italiana





Ritratto di Ettore "Dorin" Sangermani.

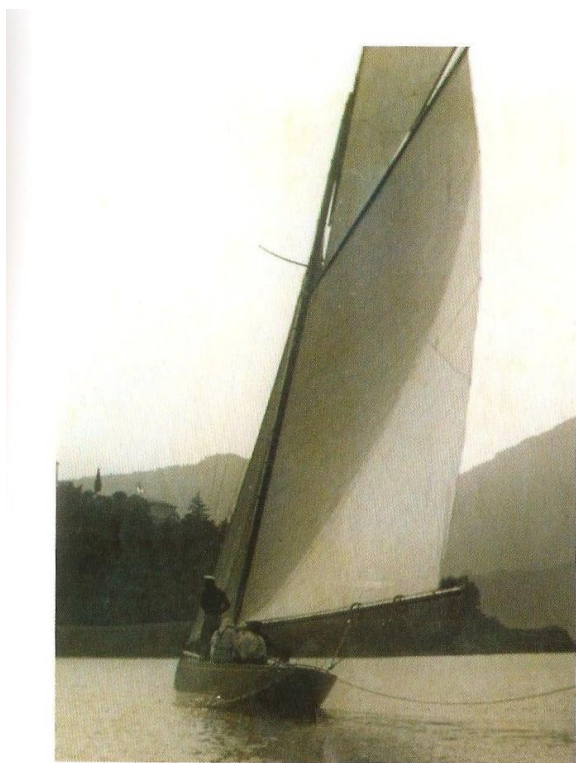


Foto della famiglia Badaracco.

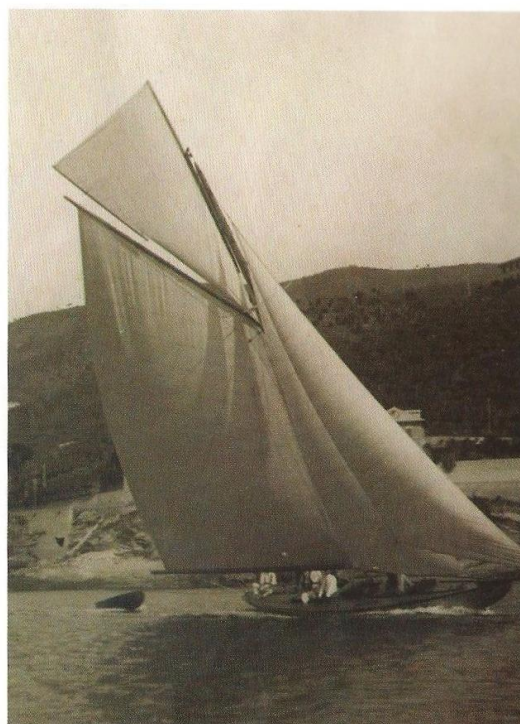
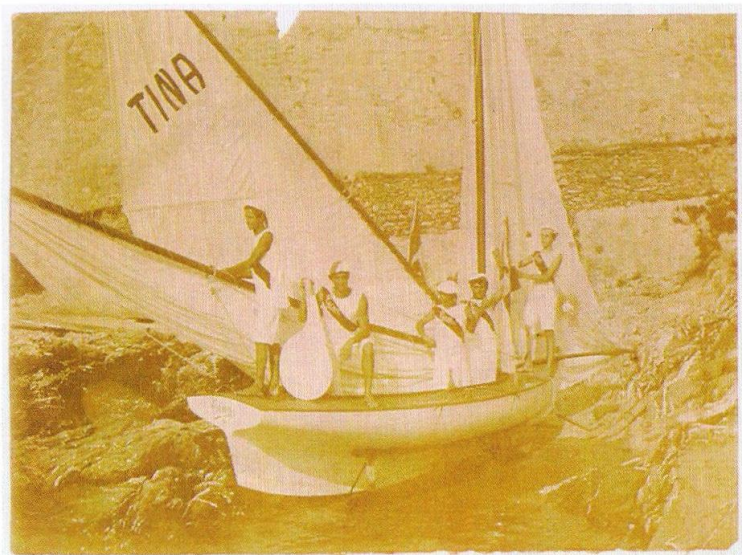
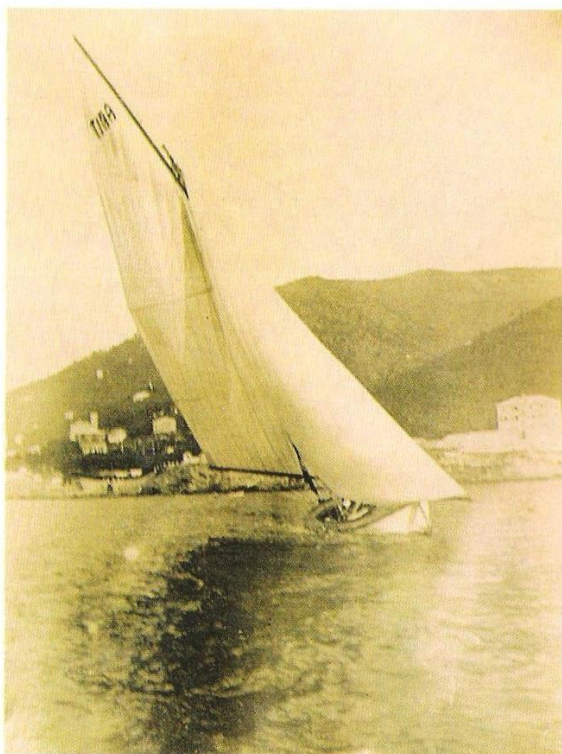


Foto della famiglia Badaracco.

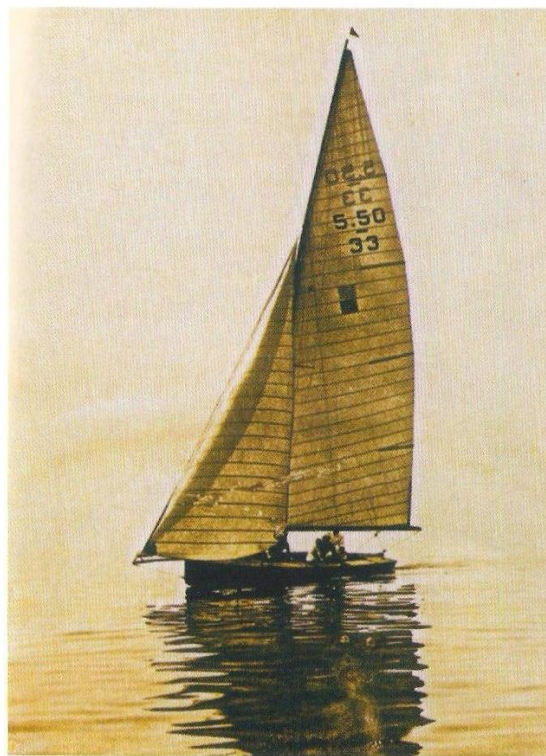
Il "Sirtica" in navigazione davanti a Recco



Tina IV esempio di lancia napoletanica dei fratelli Pittaluga costruita da Dorin Sangermani, archetipo della classe 5,50 in cui si può notare la caratteristica sezione trasversale molto stellata, che imponeva l'utilizzo dell'invaso creato su misura per le operazioni di varo e alaggio.



Tina V, ultimo 5,50 della famiglia Pittaluga.



Il "Vespa" costruito dai Sangermani di proprietà della stessa famiglia.