



**Si moltiplicano  
in Italia  
e all'estero  
i gruppi  
di proprietari  
di imbarcazioni  
fuori produzione  
ma rappresentative  
di un'epoca  
o uno stile**



*I proprietari del Piviere, una delle barche più popolari della nautica da diporto italiana, furono tra i primi nel 1969 a fondare un'associazione e a organizzare raduni e veleggiate.*

## VECCHIE BARCHE, NUOVI CLUB

di FABRIZIO COCCIA

**C**I SONO BARCHE CHE HANNO IL dono di unire le persone. Scafi che per le loro peculiari caratteristiche tecniche o estetiche (ma spesso tutte e due le cose) e la capacità di interpretare un particolare modo di navigare riescono a fare sentire in chi le possiede l'orgoglio di appartenere a un medesimo gruppo. Una sorta di grande famiglia.

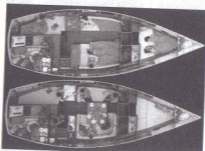
E infatti attorno a questi scafi si creano associazioni, gruppi di armatori, circoli velici che organizzano raduni, regate, cene conviviali, ma anche iniziative culturali o di solidarietà. Associazioni che quasi sempre hanno un sito internet di riferimento dove incontrarsi e confrontarsi scambiandosi opinioni, esperienze di navigazione, consigli tecnici e didattici, ma che spesso pubblicano anche bollettini periodici o newsletter. La mag-

giore parte delle volte a fare da polo di aggregazione sono barche ormai fuori produzione e di dimensioni non grandi. Anzi, per lo più si tratta di cabinati di piccole e medie dimensioni, che però hanno lasciato in qualche modo una lunga scia nella storia della nautica da diporto. È il caso per

esempio dell'*Arpège* (9,25 m), il celebre cabinato prodotto negli Anni 60 dal cantiere francese Dufour. Famoso per le sue linee eleganti e l'ampiezza massima della parte centrale dello scafo (che rivoluzionò i criteri progettuali dell'epoca), stabile, costruito con componenti di

qualità e venduto completo veramente di tutto ("de la coque aux coquetiers", ovvero, "dallo scafo al bollitore" diceva la pubblicità) in circa dieci anni di produzione ne furono realizzati 1.500 esemplari. E conta tuttora molti estimatori.

In Italia il riferimento per chi pos-



*Al Comet 1000 (9,75 m), barca di successo degli Anni 80 del cantiere Comar, è dedicato un sito internet da dove è possibile scaricare informazioni e manuali tecnici.*

## COMPIE 40 ANNI L'ASSOCIAZIONE WESTERLY

Il cantiere Westerly è uno dei simboli della nautica da diporto inglese. Le sue barche da anni sono sinonimo di marinisti e sicurezze e contano migliaia di orgogliosi proprietari.

C'è anche un'associazione, la *Westerly Owners Association* che conta oltre 2.600 soci e che nel 2007 ha compiuto il 40° anno di vita. Per l'occasione ha deciso quindi di pubblicare un volume che oltre la storia del cantiere raccoglie schede e informazioni su tutte le imbarcazioni prodotte, dal *Westerly 22* al recente *Ocean 43* disegnato da Ron Holland. Il volume, dal titolo *The Westerly Story*, è stato inviato gratuitamente a tutti i membri dell'associazione e può essere anche acquistato al prezzo di 18,60 euro più le spese postali. Info: [www.westerly-owners.co.uk](http://www.westerly-owners.co.uk).



modelli prodotti. È invece rappresentata da una vera e propria classe velica ufficiale la più piccola delle Alpa, l'*Alpa 3* (4,76 m). Questa deriva, infatti, prodotta in oltre 1.600 esemplari è la più presente nelle regate organizzate dall'Acis, Associazione Classe "S" Italiana. Si tratta in realtà di una classe a restrizione, ovvero dove possono essere presenti tutte le derivate che rispettano le regole di stazza previste, ma in realtà a fare la parte del leone è la piccola e veloce deriva Alpa.

Da segnalare che la Classe "S" è stata fondata nel 1964, è riconosciuta dalla Federazione della Vela Italiana e ha un prestigioso Albo d'Oro che risale agli anni Quaranta. Questa associazione, dopo alcuni anni di "letargo", ha ripreso la sua attività nel 2002 e organizza regate in diverse località della penisola, compresi i laghi.

Dal 2004 è attivo anche un sito internet [www.essemontipolo.it](http://www.essemontipolo.it) dove oltre al regolamento di stazza e il calendario delle regate, è disponibile un forum dove gli "alpisti" si scambiano consigli ed esperienze. L'associazione ha poi avviato un censimento delle Alpa "S" presenti in Italia e c'è anche il proposito di rimettere in produzione questa deriva, della quale sono disponibili tutti i disegni tecnici.

Fascino, tradizione e grandi doti marine sono invece gli ingredienti che hanno contribuito a creare il successo di un'altra barca del passato che ha conquistato il cuore di molti armatori: il *Passatore* (8,40 m). Questo elegante cabinato progettato nel 1969 dal giovane ma già promettente



I proprietari del *Passatore* (8,40 m) hanno creato una dinamica associazione che si chiama *Congrega dei Passatore*; i soci sono oltre un centinaio.

Jean-Marie Finot e costruito in compensato marino dal cantiere Sartini di Cervia, conta infatti un gruppo di entusiasti proprietari e conserva un buon gradimento nel mercato dell'usato.

L'associazione di riferimento è la *Congrega del Passatore* [www.congregadelpassatore.net](http://www.congregadelpassatore.net) fondata nel 1993 e costituita da un nocciolo "daro" di 25 soci attorno ai quali ne ruotano oltre 80. Molte le iniziative organizzate nel corso dell'anno, tra le quali le regate *Interpassatori* e i raduni, tra cui va citato il *Raduno Internazionale dei Passatori* che si svolge tradizionalmente a Cervia e che quest'anno è previsto nel week end del 15-16 e 22-23 settembre.

L'associazione pubblica anche un bollettino periodico "La Gazzetta del Passatore", che è inviato a tutti i soci ed è consultabile anche on-line. Da segnalare che la *Congrega del Passatore* ha ottenuto per questa imbarcazione il patrocinio del Comune di Cervia quale barca di interesse storico-culturale.

Tra le barche che sono riuscite

ad affermarsi come piccoli emblemi della nautica riuscendo ad aggregare i proprietari, c'è anche il *Privere*, nelle sue due versioni (6,14 m e 6,60 m). Nato da una geniale intuizione del giornalista e stilista Mauro Mancini realizzata dal progettista livornese Aldo Renai, questo cabinato prodotto tra gli Anni 70 e 80 dalla Cbs di Fiumicino (Roma) incarna come pochi un modo,



L'associazione Mito Arpegge pubblica anche un bollettino trimestrale.

un'idea della navigazione a vela ben precisa: priva di orpelli, pratica, economica e senza inutili comodità.

Essenziale, squadrato, ma molto marino, ne sono state realizzate circa 350 unità delle quali molte ancora in ottime condizioni. Inevitabile che attorno a una barca simile si riunisse un folto gruppo di estimatori.

E infatti nel 1969 venne fondata l'Associazione *Assoprivere* che per anni organizzò raduni e navigazioni in flotta. L'associazione si sciolse nel 1978, lo stesso anno in cui Mauro Mancini morì a bordo della nave che lo aveva recuperato da una zattera, dopo il naufragio del *Sarprise* con Arborgio Fogar.

Ora a fare in qualche modo da polo di aggregazione per la ancora piuttosto numerosa famiglia di priveristi c'è il *Privere*, giornale telematico [www.velatori.it/users/ilprivere/](http://www.velatori.it/users/ilprivere/) che contiene molte notizie, schede tecniche, estratti di articoli e andrèdi su questa barca. Ferma da alcuni anni, il sito è stato rinnovato da alcuni mesi con l'intento di tornare a essere il punto di riferimento di racconti, diari, ed emozioni dei tanti orgogliosi proprietari di *Privere*.

È dovuto essenzialmente alla buona riuscita del progetto, invece, il successo del *Grand Soleil 34* (10,20 m) un'imbarcazione che ha dato origine a una nutrita schiera di estimatori. Disegnato anche questo dal progettista francese Jean-Marie Finot su richiesta di Giuseppe Giuliani, il fondatore del Cantiere del Pardo che voleva una barca "comoda, solidissima e anche veloce", questo scafo ha infatti centrato gli obiettivi richiesti. In dieci anni (dal 1972 al 1982) ne sono stati prodotti 370, poi il cantiere distresse stampe e progetti. Ma non la

siede questa imbarcazione è l'associazione *Mito Arpegge* [www.arpegge.it](http://www.arpegge.it) costituita a Venezia nel 1998 anche se l'atto ufficiale di fondazione è datato 2004. L'associazione conta oltre cento soci, pubblica il notiziario trimestrale "Viavapeg" diffuso in 250 copie, e organizza raduni, compie eventi sociali vari.

È gemellata con l'omonima associazione francese con la quale organizza annualmente il *Chauvinisme* "monde des Arpeges", che quest'anno si svolge dal 17 al 19 agosto all'île de Nordermuer in Versée (Francia). Il campionato italiano, invece, si svolge in Adriatico in due manche. La prima si è disputata dal 29 aprile al 1° maggio a Lignano Sabbiadoro (UD). La seconda è prevista dal 7 al 9 settembre a Trieste. I soci, molto attivi, stanno cercando di ottenere per l'Arpegge il certificato di Classe di Interesse Storico Culturale e per il 2007 hanno organizzato anche delle giornate di "Velintegrazione", veleggiate correlative con scopo terapeutico che prevedono la presenza a bordo di ragazzi disabili.

Più italiano, invece, il "fenomeno" Alpa. Il cantiere di Offanengo (CR), da dove a partire dagli anni Cinquanta uscivano que-

ste imbarcazioni, si può infatti considerare tra i protagonisti della nostra nautica da diporto. Non solo perché il suo fondatore, Danilo Cattadori, introdusse tra i primi l'uso della vetroresina per la fabbricazione degli scafi. Ma anche per la larghezza delle scelte progettuali e gli innovativi sistemi di produzione.

Un precursore insomma. Che infatti ha realizzato ottime imbarcazioni, molte delle quali non c'è da meravigliarsi se anche a distanza di quarant'anni continuano a rimanere nel cuore e nel posto d'onore di molti velisti. Tra queste vanno annoverate l'*Alpa 11,50* (11,50 m), l'*Alpa 9,50* (9,50 m) e l'*Alpa 12,70* (12,65 m). Per gli armatori di queste barche, a fare da punto di riferimento è un sito internet [www.barcasveta.it](http://www.barcasveta.it) dove si può trovare una dettagliata descrizione della storia del cantiere e schede tecniche su molti dei



## LE ASSOCIAZIONI DI ARMATORI D'OLTRALPE

In Francia ci sono numerose associazioni dedicate a imbarcazioni non più in produzione molto diffuse anche in Italia. I loro siti internet quindi possono essere un riferimento per acquisire materiale tecnico, consigli sulla manutenzione, informazioni sulla installazione di componenti o anche per offrire o acquistare parti di ricambio, etc.

Tra questi segnaliamo l'associazione dei proprietari di *Muscadet* (6,40 m) <[www.apmuscadet.com](http://www.apmuscadet.com)>, il cabinato disegnato da Philippe Harlé nel 1963 e costruito oltre che dal cantiere francese Aubin anche dal Cantiere Sartini di Cervia. C'è poi l'associazione dedicata al *Corsaire* (5,50 m) <<http://asso.ffv.fr/ascorsaire-france/>>, lo scafo disegnato da Jean-Jacques Herbulot, che stampa anche un periodico di informazione. Ha un club pure il *Mousquetaire* (6,48 m) <<http://clubmousquetaire.free.fr>>, la barca progettata da Jean-Jacques Herbulot per i corsi della scuola di vela francese dei Glénans.

Un recente tentativo di recupero riguarda poi il *Golif* (6,50 m), costruito dal cantiere francese Jouet agli inizi degli Anni 60 e prodotto in circa 1.200 esemplari fino al 1967. Di questa barca è infatti in corso un censimento europeo organizzato dal sito <<http://golifyouwant.free.fr/index>>.

buona reputazione. Il Grand Soleil 34 resta infatti nella sua categoria tra i protagonisti del mercato dell'usato. Un sito internet <[www.grandssoleil34.it](http://www.grandssoleil34.it)> si pone come punto di incontro per i proprietari.

Qui si possono consultare recensioni, notizie sul progettista, manuali, schede tecniche, e un tentativo di censimento degli armatori. Non sono previsti raduni o altre iniziative "dal vivo", ma per chi vuole incontrarsi con altre imbarcazioni della stessa famiglia, con cadenza biennale lo Yacht Club Costa Smeralda organizza la *Grand Soleil Cup* riservata alle imbarcazioni prodotte da questo cantiere. L'appuntamento quest'anno è dal 30 maggio al 2 giugno <[www.yccs.it](http://www.yccs.it)>.

Anche il *Comet 1000* (9,75 m), uno dei maggiori successi del cantiere Comar, dispone di un sito internet <[www.comet1000.it](http://www.comet1000.it)> come punto di riferimento per i proprietari. Prodotta in circa 150 esemplari, questa imbarcazione dalle buone prestazioni, i grandi volumi interni e curata nei particolari, è

stata e resta un punto di riferimento nella crociera d'altura per molti velisti.

Nel sito internet oltre ai depliant originali si trovano (e si possono scaricare) i manuali di istruzioni della barca, del motore, lo schema dell'impianto elettrico, quello idraulico, etc. È attivo anche un forum dove è possibile confrontarsi con gli altri proprietari.

E ancora un sito internet unisce pure i proprietari di un'altra celebre barca degli anni Settanta, lo *Sheriff 600* (6,22 m) <[www.sheriff600.it](http://www.sheriff600.it)>. Disegnato nel 1968 dal progettista francese Philippe Harlé questo cabinato è stato prodotto in oltre 1.500 unità delle quali si stima che almeno duecento siano state vendute in Ita-



lia. Il sito, oltre a manuali, articoli e foto mette a disposizione un mercatino dell'usato e un forum.

Non si rivolge a una singola barca, ma a tutte quelle realizzate da uno dei più prestigiosi studi mondiali di progettazione, invece, il sito internet <[www.marvela.it](http://www.marvela.it)> che si pone l'obiettivo di riunire i proprietari italiani di imbarcazioni firmate da Sparkman & Stephens. E infatti nell'elenco degli iscritti sono presenti armatori di Alpa 42 e 12,70, di Zuanelli 40, di Swan, Sangermani e anche alcune celebri realizzazioni prodotte da prestigiosi cantieri artigianali come Carlini di Rimini, Gallinari di Anzio, Mostes di Genova Pra, etc.

Oltre a contenere alcuni disegni originali del progettista Rod Stephens, questo sito offre consulenze di uno studio di architettura navale e permette di ottenere in prestito riviste nautiche e libri di progettazione non più in commercio.

Ma la nostalgia delle suggestioni che evocano alcune barche del recente passato non finisce qui. È infatti in corso di ricostituzione da parte di un gruppo di appassionati velisti anche l'Associazione di classe *Half Ton Italia* <[www.halftonclassitalia.org](http://www.halftonclassitalia.org)>.

Fa seguito a un'analogia iniziale che ha avuto un buon successo nel Nord Europa e ha come riferimento la celebre classe Ior a rating fisso molto diffusa negli anni Settanta.

Ne fanno parte tra l'altro imbarcazioni come il *Balanzone*, il *Comet 910*, il *Pierrot*, lo *Stag 29*, lo *Ziggurat 916*, etc. Tutte barche dalle buone qualità marine, abitabili, poco costose e di dimensioni massime intorno ai nove metri. Che il futuro della nautica italiana stia nella riscoperta delle proprie radici?

FABRIZIO COCCIA