

IL DINGHY DODICI PIEDI: L'UNICA DERIVA DA CROCIERA

Il Dinghy 12 p. nacque nel 1913 dalla matita dell'inglese George Cockshott che riunì in una barca le caratteristiche di tante barche di allora, tutte comprese tra i 10 e i 14 piedi di lunghezza, che venivano usate per andare a passeggio, come tender delle barche dei piloti e dei panfili o per regate.

Se si guardano fotografie dell'Ottocento di porti inglesi si vedrà che di barche del genere erano pieni i porti e Cockshott, come tanti altri progettisti dopo di lui, pensò di trasformare in monotipo quella serie di barche di misure contenute e che più o meno si somigliavano tutte: fasciame sovrapposto, due banchi per vogare, poppa a specchio, un bordo libero di altezza giusta per vogare ma non troppo alto per poter andare bene a vela, un albero che portava solo una vela al terzo.

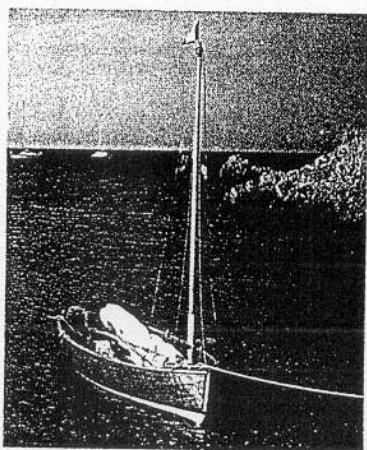
Era nato il Dinghy dodici piedi, che per molti decenni fu riconosciuto come stazza internazionale e partecipò anche a delle Olimpiadi.

La classe Dinghy 12 p., in Italia, è viva e vegeta ed anzi in espansione: questo perchè il Dinghy non ha le limitazioni di tutte le altre derive attuali, che possono essere usate soltanto a vela: la nostra barca infatti va benissimo a vela, ottimamente a remi e ugualmente bene a motore. E dove la trovate un'altra barca che risponda alle necessità del regatante, di chi vuole andare a pesca, di chi voglia fare delle semplici uscite a vela e che sia anche utilizzabile per andarci in crociera?

Nel passato erano molte le barche in grado di competere con il Dinghy, nella sua plurifunzionalità: come lo Zef, lo Zef Junior, e il Piaf, tra i primi che mi vengono in mente: ma tutte sparirono e oggi c'è solo il Dinghy.

Il Dinghy ha un notevole spazio interno, dote che permette di caricare tutto quello che serve ad una piccola crociera lungo costa di diversi giorni: una tanica d'acqua, un barattolone di provviste, due materassini e due sacchi a pelo, vestiario, le necessarie carte nautiche e quant'altro serve. Dalla mia esperienza di dinghista da crociera ho maturato la convinzione che l'optimum si ha con una sola persona a bordo; con due persone il Dinghy, essendo più carico, stringe meno il vento, pur restando sempre utilizzabilissimo. Inutile dire che alla crociera in Dinghy si prestano tutte le coste in cui non ci sia troppo vento, perchè il Dinghy è pur sempre una deriva e non un cabinato. Ho fatto esperienza sia su coste abitate, sia in zone completamente deserte della Corsica e ho visto che non ci sono particolari differenze, se non per quanto riguarda il dormire: se l'equipaggio è di due persone di misure abbastanza contenute, si dorme a pagliolo, nella zona poppiera, con la barca coperta da una cappa fatta di nylon da spinnaker.

Quando si è in porto bisogna necessariamente dormire



a bordo, per non lasciare la barca sola; se invece ci si trova in zona deserta si può dormire a terra, dentro a una tendina tipo "igloo" che però, anche se pesa solo quattro chili, è pur sempre ingombrante a bordo. Per la verità mi sento molto più al sicuro dormendo a bordo, con la barca in acqua, con un'ancora a prua a mare e una a terra, a qualche decina di metri dalla co-

sta: in questo modo sono al riparo da eventuali visitatori notturni e, soprattutto, non sottopongo equipaggio e scafo a sforzi tirandolo a terra, un'operazione faticosa anche per due persone perchè il Dinghy armato e pronto per la crociera pesa circa 200 Kg. Se invece in qualche spiaggetta particolarmente protetta da mare e da terra si volesse tirare la barca sulla riva, sarà meglio sbarcare prima gli oggetti pesanti a bordo e alare la barca a terra con i due rulli d'alaggio che, in ogni Dinghy, sono messi sotto alla panca laterale a mezzanave come riserva di galleggiamento.

Non caldeggio l'uso del motore in crociera, perchè pesante, ma soprattutto ingombrante, anche se è l'ottimo Suzuki 2 hp il più adatto al Dinghy; è meglio fidarsi di due buoni remi a pala larga e curva e della lunghezza giusta, foderati di cuoio nell'appoggio alla scalmiera e con l'impugnatura a legno nudo, per una migliore aderenza delle mani. A remi vogando piano piano per godersi il paesaggio si procede a circa un nodo, cosa che permette di navigare lungo costa a pochi metri da terra, scegliendo il punto più adatto per fare il bagno o per fermarsi per la notte. In conclusione il Dinghy è un'ottima barchetta da crociera, a patto che non si vogliano fare miglia e miglia ogni giorno, ma al contrario si cerchi la tranquillità dell'andare a remi quando si vuole e di veleggiare quando il vento è proprio quello giusto. In un prossimo numero concluderò l'argomento parlando più specificatamente di quello che è necessario portare e di quello che va evitato per mantenere la barca abbastanza leggera e manovrabile: d'altronde cosa c'è di meglio del viaggiare con la barca sul carrello, stare qualche giorno in acqua e spostarsi in un'altra zona? Anche il Dinghy è una barca da crociera.

Uscire in Dinghy dalla mattina alla sera soltanto per il piacere di andare a vela lungo costa, fermarsi a fare il bagno e prendere il sole è un modo tranquillo per godere questa deriva, fatta per la regata ma che si rivela anche adattissima a rilassanti veleggiate; però la barca va attrezzata, per questo scopo, essendo impensabile che si possa andare in giro soltanto con le dotazioni di sicurezza, che riguardano appunto la sicurezza ma non la comodità delle nostre uscite.

Il primo accessorio è un tendalino per il sole: una parola importante che corrisponde soltanto ad un rettangolo di nylon leggero da spinnaker o di tela fitta, lungo dall'albero fino alla varea del boma e largo circa m. 1,40. Il tendalino avrà una stecca (una cannetta di bambù o simili) all'estremità di poppa ed un occhiello ad ogni angolo; andrà fissato alle sartie nella parte prodiera e a poppa, in basso, all'archetto della scotta. Il tendalino va appoggiato sul boma, che dovrà essere più o meno orizzontale e tenuto abbastanza alto per non dare fastidio a chi voglia sedere sulla panca. Per tenere in posizione il boma, che naturalmente avrà anche vela e pennola ammainate, è necessario che la drizza sia un po' più lunga del normale; infatti, lasciando la drizza data volta alla pennola, la si porta a poppa per sostenere la varea del boma (basta un sagolino) e la si riporta a toccare l'albero per sostenere la gola del boma con un altro sagolino. Mettendo in forza la drizza il boma verrà sostenuto all'altezza che vorremo noi.

Per i più raffinati, per sostenere il boma c'è un altro sistema: costruire una piccola potenza per il boma, cioè una specie di forbice data da due tavolette unite da un perno, che, aperte, si incasteranno negli spigoli delle panche di poppa e supporteranno la varea del boma. Per sostenere la gola del boma, si userà, come ho detto prima, la drizza con un sagolino. Il tendalino serve a ripararsi nelle ore più calde quando il Dinghy viene ancorato, non certo in navigazione! Per quanto riguarda l'ancoraggio è sufficiente utilizzare un ancorotto a ombrello da 5 Kg e una cima non galleggiante da 8 o 10 millimetri e di lunghezza adeguata. Per evitare che la cima quando passa tra gli scogli, si consumi nel giro di poche ore, strappandosi e ficcandovi nei guai, bisogna sostituirla con due metri di catena dalla parte dell'ancora. Il tutto, quando si naviga, verrà messo in un sacchetto robusto di tela e tenuto sotto la panca in posizione centrale, in modo da evitare di caricare, come capita spesso in crociera, le estremità della barca, perché si innescherebbe soltanto uno sgradevole beccheggio.

A questo proposito ricordo che, qualunque sia l'utilizzo che si fa del Dinghy, si dovrà sempre caricare la barca solo a mezzanave, mettendo il materiale più leggero verso



prua o verso poppa, proprio per evitare il beccheggio che la frena inesorabilmente.

Un'altra dotazione importante è quella dei remi, sostituiti dai regatanti con una pagaia, che è molto più leggera, ma non permette certo di fare lunghi tragitti. Con i remi si può vogare anche per ore senza stancarsi, avendo sempre la padronanza della barca, anche quando il mare, come accade al pomeriggio, si alza un po'. Non è necessario avere quattro remi, ma ne bastano due, con i quali si può andare comodamente quando sul Dinghy ci sono due persone. I remi saranno di legno, possibilmente di abete senza nodi, e non di faggio, che è troppo pesante, avranno la pala lunga e leggermente curva e saranno lunghi da m. 2,50 a m. 2,75. Il girono, ossia la parte del remo che passa nella scalmiera e che tende a consumarsi rapidamente, verrà rivestita di cuoio fissato con qualche chiodino di ottone e l'impugnatura andrà carteggiata fino a far sparire ogni traccia di coppale che dovrà invece proteggere il resto dei remi.

Nel prossimo numero di Yacht Digest completerò l'esame di quel che è necessario imbarcare per una tranquilla e rilassante permanenza a bordo.

Come abbiamo visto nel numero precedente di Yacht Digest, il dinghy non è fatto soltanto per la regata, ma è ottimo anche per la crociera e per uscite diurne, di cui adesso parlerò, sperando di invogliare altri appassionati ad andare per mare con questa simpatica deriva per il solo piacere di prendere il sole, di fare il bagno e di andare a vela, senza farsi prendere dalla frenesia e dal nervosismo della regata.

Utilizzare il Dinghy per uscite dalla mattina alla sera presuppone che si individuino i porti in cui ci sono degli scivoli pubblici, per poter varare la barca senza problemi e senza spese. Suggestisco di non andare in porti troppo lontani per ridurre il tempo di viaggio e la stanchezza, sempre incombente in casi del genere dato che al tempo del viaggio si sommerà quello necessario a mettere la barca in acqua, a portare il carrello in parcheggio, ad armare e a partire: operazioni per le quali è necessario prevedere circa un'ora alla mattina e una alla sera. Il vantaggio di avere una barca facilmente carrellabile sta nel fatto che nel giro della primavera e dell'estate si possono visitare diversi porti, individuando poi quelli dove c'è meno gente o dove si va meglio a vela.

Per le uscite giornaliere bisogna portare il necessario: i due salsicconi per il galleggiamento, remi, dotazioni di sicurezza, un sacco possibilmente stagno con asciugamani, panini e bevande, un tendalino o un ombrellone piccolo per proteggersi quando si è ancorati per il bagno.

Ricordo quali sono le dotazioni di sicurezza obbligatorie per i natanti a vela senza motore ausiliario, come stabilito dall'articolo 21 D.M. del 15.9.1977:

- Pompa a mano o altro mezzo di esaurimento: ideale è il bugliolo.
- Ancorotto e cavo non inferiore a 25 metri.
- Una coppia di remi o pagaie (ma sono molto meglio i remi) dotate anche di gaffa.
- Due fuochi a mano a luce rossa e due segnali a mano a luce rossa.
- Una cintura di salvataggio per ciascuna delle persone imbarcabili.
- Un salvagente anulare munito di sagola galleggiante lunga 30



metri (che essendo ingombrante, di solito viene infilato sotto la panca di poppa).

- Un mezzo di governo ausiliario, che nel nostro caso può essere semplicemente una barra di rispetto.

Lo so anch'io che le derive navigano sempre senza dotazioni di sicurezza, ma questo è da considerare solo una cattiva abitudine contro la legge, per cui vi ricordo che è necessario imbarcare le dotazioni che ho elencato sopra.

A questo proposito ricordo che, se non si vuole imbarcare anche l'atollo, si può chiedere in Capitaneria l'autolimitazione alla navigazione entro 3 miglia; l'autolimitazione timbrata dalla Capitaneria verrà sempre tenuta a bordo.

Se la barca è provvista di motore fuoribordo, in ogni caso suggerisco di fare una polizza di responsabilità civile: con meno di cinquantamila lire all'anno si può assicurare la barca per massimali altissimi. Siccome ho paura degli incidenti in mare, ho assicurato la mia barca per responsabilità civile anche se non monto il motore: questo perché colpire un bagnante con la lama di deriva che è d'acciaio potrebbe crearvi dei grossi problemi, che l'assicurazione coprirebbe.

La tassa di stazionamento non va pagata per i natanti a vela e a remi, ma dovrà essere pagata solo se a bordo avete il motore fuoribordo, anche se di bassissima potenza.

Prevedendo una qualunque uscita domenicale, si naviga dalle dieci di mattina fino al tardo pomeriggio con sosta per fare il bagno o per riposare: che i regatanti non si scandalizzino, ma non c'è nulla di meglio di un tendalino piccolo e leggero con due stecche per proteggersi dal sole durante la sosta. La classica gita dalla mattina alla sera, alternando un po' di vela con un bel bagno, vi farà godere tutti i vantaggi di questa barca piccola e comoda con la quale rientreremo in porto a remi, se il vento ci avrà abbandonato, o a vela, con l'ultima bavetta di vento della sera.

Arch. Gino Ciriaci
(Livorno)