

I CLASSICI DEL SALONE 2007 / 1

# Dinghy la passione che sconfigge il tempo

Semplice, robusto, marino  
È immutato da quasi un secolo

IL DINGHY è per eccellenza la barca a vela di maggiore fascino e valore storico. Il primo modello fu progettato nel 1913 da George Cockshott, ma quello stesso disegno è attuale ancora oggi. L'idea di base era semplice: riunire in una sola barca monotipo le caratteristiche di tanti scafi allora usati per andare a passeggio o per fare delle piccole regate, come i tender dei panfili o delle barche dei piloti nei porti. Erano i primi del Novecento, è passato un secolo e il dinghy conserva ancora il suo fascino. «Lo scopo - come si può leggere nel regolamento di classe - è quello di garantire, nel suo complesso, le caratteristiche peculiari del progetto originale, pur accettando, dove è possibile, l'inserimento di materiali e tecniche moderne a condizione che, a parere dell'Assemblea della Classe, non venga alterato lo spirito iniziale di barca semplice, robusta e marina». Innovazione e tradizione, quindi, vanno a braccetto. Al Salone Nautico di Genova, festa delle grandi barche, erano presenti solo due cantieri dinghy: Leopoldo Colombo di Grandola ed Ernesto Riva di Laglio, tutti e due dalla provincia di Como. Quest'ultimo ha presentato l'ultimo modello interamente lavorato a mano e perfezionato dalla tecnologia. Nella costruzione, le tavole di legno sono state tagliate a macchina per garantire la perfetta uniformità in modo da poter utilizzare il minor numero possibile di chiodi e ridurre sensibilmente, di conseguenza, il necessa-

rio ricambio. Ma la novità più importante, per un dinghy costruito interamente in legno, è rappresentata dal doppio fondo autosvuotante. Nei modelli in vetroresina è di ordinanza, ma il Cantiere Ernesto Riva è riuscito ad adattare il sistema al legno. Addio secchi, quindi, e possibilità di svuotare lo scafo, in caso di scuffiata, con una semplice manovra. Il dinghy non ha età, va bene per qualsiasi situazione, sia in acqua dolce, sia in mare. Tecnicamente non plana, ma richiede capacità e, soprattutto, tattica. Economico, maneggevole, adatto al diporto nautico, il dinghy non è esclusivamente una barca da regata anche se può vantare, la classe, il maggior numero di campionati nazionali disputati in Italia: quello del

## >> IL VETERANO

«OTTO TITOLI di campione italiano dal 1999 a oggi: chi meglio del portofinese Paolo Viacava conosce pregi e difetti del dinghy? A bordo del suo Mailin, con scafo in vetroresina, ha vinto tutto quello che si poteva vincere e monopolizzato le classifiche delle più importanti regate veliche italiane. «Lavoro meticolosamente sulla messa a punto della barca - rivela Viacava -. Altri miei colleghi velisti, magari, danno per scontato alcuni aspetti che sono per me fondamentali». Ultimamente Viacava, tesserato

## DINGHY 12 PIEDI

Cantiere Ernesto Riva

Lunghezza: 3,66 m  
Larghezza: 1,42 m  
Peso: 117 kg  
Superficie velica: 10 mq  
Omologazione: 3 persone

LA NOVITÀ



Per la prima volta in un dinghy costruito interamente in legno è stato realizzato il doppio fondo autosvuotante. In caso di scuffiata lo scafo può essere svuotato con una semplice manovra come già avviene nei modelli in vetroresina. Nella costruzione le tavole sono state tagliate a macchina per garantire perfetta uniformità in modo da ridurre sensibilmente il numero dei chiodi e quindi gli interventi di ricambio.

2007 è stato il settantunesimo. Riferimenti storici alla mano, nel 1919 la classe dinghy è divenuta "International Class", nel 1920 e nel 1928 ha partecipato alle Olimpiadi, nel 1931 c'è stato il primo campionato italiano. Per oltre trenta anni, fino ai Sessanta, il Dinghy 12' ha recitato un ruolo determinante nello sport velico nazionale e, in particolare, per la formazione dei più giovani. Dopo la crisi, nel 1969 venne fondata l'Associazione italiana Classe

Dinghy 12', e da allora l'incremento degli armatori e dei regatanti è stato continuo. Soprattutto dai primi anni '80 in poi, grazie alla flotta di Santa Margherita Ligure, ancora oggi una delle più importanti d'Italia. La diffusione del dinghy, almeno inizialmente, è avvenuta a macchia di leopardo: oggi, invece, in quasi tutti i circoli italiani, forse ad esclusione di quelli della Puglia, il dinghy è presente fra le varie attività. Basta scartabellare i bandi di re-

gata: Campionato del Tigullio, Campionato dei Laghi Prealpini, Campionato dell'Alto Tirreno, Campionato Centro Meridionale, Campionato dell'Adriatico, Campionato Siciliano e Salò Cup. Il campionato italiano, come detto, rappresenta la manifestazione più importante anche se il trofeo Bombola d'Oro di Portofino è entrato, di fatto e di diritto, nel novero delle regate veliche più prestigiose e attese.

servizi di **GABRIELE INGRAFFIA**

## PAOLO VIACAVA, OTTO VOLTE CAMPIONE ITALIANO «È L'APPRODO DEFINITIVO, LA BARCA PERFETTA»

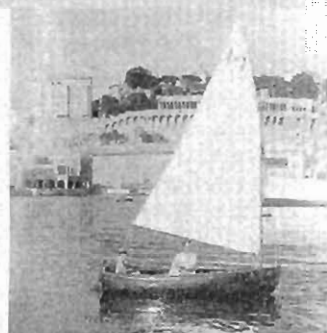
per il Circolo Velico di Santa Margherita Ligure, una delle maggiori flotte dinghy della Penisola, limita le sue uscite al campionato nazionale (l'ultimo si è disputato a settembre a Sanremo) e al prestigioso Trofeo Bombola d'Oro nelle acque di Portofino. «Il Dinghy al giorno d'oggi rappresenta la deriva preferita di chi cerca un "approdo" definitivo; è la barca della maturità tecnica e agonistica -

spiega -. Prima e durante la regata, nulla deve essere lasciato al caso, soprattutto nelle operazioni di centratura. A seconda di come si posiziona l'albero, si possono sviluppare aspetti che in regata non puoi più correggere». La grande differenza è data da come si porta la barca, dalla capacità di sentire il vento e studiare le vele. Dal talento, insomma, come in tutte le discipline sportive.



## >> IL CASO

A PIERINO, NUMERO 1  
IL MUSEO DICE DI NO



«NELLE STORICHE parole del marchese Emilio Nicolò Reggio la nascita del primo dinghy in Italia: «Durante un viaggio ad Amsterdam per assistere alle Olimpiadi del 1928, vidi al fianco di uno yacht a motore un dinghy equipaggiato da due signorine che andavano a bordeggiare. Rimasi colpito da quella costruzione e dalla velatura e ritenni che sarebbe stata la barca indicata per addestrare mio figlio Pierino che allora aveva sei anni; rientrato in Italia mi interessai unitamente a Enrico Pomi del Club Nautico Ligure per avere i piani e la specifica dei dati di costruzione. Il cantiere Nicolò Depangher di Capodistria per due dinghy completi ci praticò il prezzo di lire 1.380 l'uno. Così furono costruiti nel marzo del 1929 i primi due dinghy I-1, chiamato Pierino e I-2, Lodoletta, rispettivamente per me e per l'amico Enrico Pomi e prendemmo il patrocinio della serie per curarne una rapida diffusione». Pierino esiste ancora, armato con la sua randa originale di cotone, porta orgogliosamente il suo numero velico I-1 ed è di proprietà di Nico Reggio. Un reperto storico che dovrebbe essere considerato come tale: «Abbiamo avviato contatti con il Museo del Mare di Genova, ma non abbiamo ricevuto una risposta positiva e Pierino non trova ancora degna collocazione - spiega Attilio Carmagnani, responsabile di zona della Classe Dinghy -. Il Museo non ospita alcuna sezione dedicata alla vela, un peccato perché il nostro mare è ricco di storia».