

IL DINGHY 12P S.I. E LE OLIMPIADI

Uno dei vanti della nostra Classe è, come noto, la partecipazione alle Olimpiadi del 1920 e del 1928. Su questi eventi però le informazioni che sono riuscito finora a trovare sono alquanto scarse, talvolta incerte e contraddittorie, e anche il recente bellissimo libro olandese "75 jaar reilen & zeilen van de 12 voetsjol" di Wim van der Valk, non dice molto sull'argomento. Penso tuttavia di fare cosa gradita ai lettori con questi appunti, che permettono di farsi un'idea anche se non completa, di come probabilmente andarono le cose.

Per inquadrare e valutare la partecipazione del Dinghy 12p S.I., è opportuno ricordare le vicende della vela nelle Olimpiadi precedenti. Già nella prima, che vedeva realizzarsi nel 1896 ad Atene il grande sogno del barone Pierre De Coubertin, la Vela era compresa nei programmi, ma le 12 barche presenti in rappresentanza di quattro nazioni non poterono effettuare le regate previste al Pireo a causa delle avverse condizioni meteorologiche.

Nella seconda Olimpiade moderna, in Francia nel 1900 a Le Havre, gareggiarono barche delle classi metriche a formula, i 6, 8 e 10 metri S.I., due o tre barche per classe, e tre oltre i 10 metri di stazza. Nel 1904 la terza Olimpiade si svolse negli U.S.A. (Saint Louis) e la vela fu assente. Nel 1908 a Cowes (Gran Bretagna) e nel 1912 a Sandhamn (Svezia) furono ancora le classi metriche, dai 6 ai 12 metri S.I., a disputarsi la vittoria olimpica. Erano bellissime, favolose, grandi barche, ma pesanti, non facili da trasportare e costose, per cui il numero di partecipanti per classe fu sempre limitato, dal minimo di uno al massimo di nove.

La sesta Olimpiade si sarebbe dovuta celebrare in Germania, ma da due anni ormai infuriava la Seconda guerra mondiale. Mentre nell'antichità si suspendevano le guerre tra i popoli di stirpe greca per le celebrazioni di Olimpia, nel 1916 non ci fu nessuna tregua né "sacra" né "laica"!

Si arriva così al 1920 con la settima Olimpiade assegnata al Belgio (sedi Antwerpen, cioè Anversa, e Ostenda). Per incertezze tecniche, o forse per non scontentare nessuno, fu ammesso un numero incredibile di classi veliche (14 o 15), con netta prevalenza ancora di classi metriche a formula, ma con una novità di portata storica: l'ammissione di una piccola "deriva" monotipo per la categoria "timoniere solitario" o "classe solitario". Si trattava del nostro dinghy, nato come classe "one design" nel 1913 su progetto dell'inglese George Cockshott e che l'I.Y.R.U., da poco costituita, (1919) aveva adottato come classe internazionale. Questa scelta riconosceva la possibilità e l'importanza della diffusione in senso "popolare" dello sport velico, che avrebbe dato positivi frutti nelle successive Olimpiadi. Purtroppo infatti quel-

la del 1920 fu un insuccesso dal punto di vista organizzativo e tecnico agonistico. La guerra era terminata da meno di due anni, lungo la costa e particolarmente a Ostenda ne rimanevano i segni e si regatava tra i relitti delle navi affondate! La Germania e le altre nazioni sconfitte non erano state ammesse ai Giochi. Il fatto che nel 1920 si iniziava ad applicare una formula nuova per le classi metriche, ma esistevano ancora barche vecchia formula pure ammesse, portò all'incredibile numero di classi presenti, con pochissime barche per classe (in molti casi una sola, oppure due o tre, ma della stessa nazionalità, non essendovi ancora la norma di una sola barca per nazione per classe). Per la categoria "timoniere solitario" le barche non erano fornite dall'organizzazione (come avvenne nelle Olimpiadi successive). Anche in questa categoria le barche furono solamente due e entrambi olandesi. Il 7 luglio 1920 la prima prova dei Dinghy venne fatta svolgere in mare aperto e dovette essere interrotta. L'8 luglio si regatò nelle acque protette del porto di Ostenda. Vinse l'olandese A.E. Van der Biesen su Boreas con un vantaggio di 5' e 3", ma la regata fu annullata. A questo punto, poiché per vari motivi i concorrenti presenti erano solo due e entrambi olandesi, le restanti due prove vennero fatte disputare in Olanda e il titolo olimpico venne assegnato a J.J.A. Hin (barca Beatrijs I ??). L'Italia non partecipò in alcuna classe.

Quattro anni dopo i Giochi della 8a Olimpiade si svolsero in Francia, a Le Havre per gli 8 e i 6 metri S.I. e a Meulan per il singolo. Sarebbe stato logico confermare il Dinghy 12p S.I., ma la mancanza di una Associazione di classe internazionale che ne sostenesse la candidatura e il fatto che allora il Comitato Organizzatore della nazione ospitante aveva la facoltà di scegliere le classi da ammettere facilitarono l'esclusione del nostro dinghy e l'adozione del "monotipo di Meulan", barca locale. L'Italia fu presente per la prima volta con il 6 metri S.I. "Mebi" (C. Nasi) e nel singolo con Antonio Martinolich che si classificò settimo su 17 barche: 1° fu il belga Huybrechts, 2° Robert (Norvegia), 3° Dittmar (Finlandia). In complesso partecipò a questa olimpiade una trentina di barche in rappresentanza di 15 nazioni ed è evidente il progresso rispetto ai precedenti Giochi. La Germania fu ancora esclusa.

La nona Olimpiade (anno 1928) fu assegnata all'Olanda (Amsterdam-Zuiderzee). Fu riammessa anche la Germania e complessivamente parteciparono 21 nazioni con una quarantina di barche. Furono confermati i 6 e gli 8 metri S.I. e per il singolo non si poteva non tornare al Dinghy 12p S.I., che in Olanda era stato adottato e si era diffuso fin dal 1924 e che aveva fatto registrare una buona diffusione anche in altre nazioni (in Italia tuttavia arriverà soltanto nel 1929).

Gli italiani questa volta furono presenti in tutte le classi: negli 8 metri S.I. "Bamba" di Giovanelli si classificò 4° su otto barche; nei 6 metri S.I. con "Twins II" di L. Reggio (7° su 13) e nella categoria "Timoniere solitario" con Tito Nordio di Trieste che finì 6° su 20 concorrenti. Il titolo di campione olimpico dei singolisti fu vinto dallo svedese Sven Thorell. La partecipazione del Dinghy 12p S.I. ai Giochi Olimpici del 1928 fu quindi un grande successo. Le barche furono messe a disposizione dall'organizzazione olimpica e costruite dal cantiere tedesco Abeking & Rasmussen. Si regatò nello Zuiderzee adottando per la prima volta un percorso a triangolo. Per la prima volta in questa nona Olimpiade, che certamente fu una delle più importanti, fu stabilito che potesse partecipare una sola barca per nazione per classe. In occasione delle Olimpiadi del 1928 alcuni italiani, e in particolare il marchese Nicolò Reggio di Genova e suo fratello Leone, timoniere del 6 metri "Twins II", ebbero modo di osservare in navigazione il Dinghy 12p e, tornati a Genova, ne riferirono positivamente al Club Nautico Ligure, che adottò tale barca come classe sociale nel 1929. In pochi anni la classe ottenne una eccezionale diffusione, dalla Liguria a Trieste, a Fiume, Lussimpiccolo e Zara, da Venezia a Napoli e al resto di Italia, diventando la classe più numerosa, con una attività agonistica straordinaria. Molti confidavano che sarebbe stata confermata per le future Olimpiadi. Ciò non avvenne ma, anche se non più olimpico, il Dinghy fu per molti anni ancora la barca su cui si formarono generazioni di velisti, tra i quali molti ebbero l'onore di rappresentare l'Italia alle Olimpiadi.

Per i Giochi del 1932, assegnati agli Stati Uniti d'America, Los Angeles, la Regia Federazione Italiana della Vela predispose un programma di regate (dette preolimpioniche) partendo dalle sottozone, per passare alle zone e ai gruppi di zone, e arrivare infine alla eliminatória nazionale che si svolse a Napoli e per la quale vennero fatti costruire appositamente dai Circoli Nautici Napoletani otto Dinghy. Degli otto vincitori delle eliminatorie zonali se ne presentarono soltanto cinque. Si disputarono pertanto cinque prove (con rotazione delle barche) e questa fu la classifica: 1° Silvio Treleani di Zara (Y.C. Adriatico di Trieste), già vincitore del primo Campionato Italiano del 1931 a Zara e che poi avrebbe vinto il terzo Campionato Italiano a Trieste, 2° Max Oberti di Genova (R.Y.C. Italiano), 3° V. Bottaro di Genova (R.Y.C. Italiano), 4° Cimmino di Napoli, 5° Guido Postiglione di Napoli.

Non soltanto in Italia ma anche in altre nazioni europee le selezioni per Los Angeles erano state fatte con i Dinghy 12p S.I. Per le regate olimpiche il Comitato Organizzatore, anziché mettere a disposizione barche appositamente costruite,

fece utilizzare barche locali non nuove del tipo detto Snowbird (3,65 x 1,52 m - 9,6 mq di vela), usate solitamente a New Port Bay dagli allievi e con caratteristiche diverse dal nostro Dinghy. Furono invece date vele nuove, appositamente confezionate dalla veleria Ratsey. I concorrenti erano 11 e si disputarono 11 prove con rotazione delle barche, nel porto, di mattina con pochissimo vento, con il grave disturbo provocato dal continuo passaggio di motoscafi di servizio della flotta americana ivi ancorata, rimorchiatori, ecc, e su un triangolo di sole due miglia. L'atletico, e pesante, nostro Treleani poté emergere soltanto nell'undicesima prova, disputata nel pomeriggio con vento, su due giri del triangolo, nella quale vinse con oltre due minuti di vantaggio. Nella classifica finale 1° fu il francese Le Brun, 2° l'olandese Maas, 3° lo spagnolo Cansino. Treleani finì ottavo davanti al campione olimpico uscente Thorell.

L'undicesima Olimpiade fu assegnata alla Germania (sede Kiel) per la vela e molte erano ancora le speranze per un ritorno del Dinghy come monotipo olimpico per la classe "solitario". Il nostro 12 piedi internazionale era tutt'altro che sconosciuto in Germania, dove aveva partecipato con numerosi concorrenti anche alla famosa Settimana di Kiel. Nonostante ciò il Comitato Organizzatore preferì studiare l'adozione di una nuova barca, appositamente progettata. Furono impegnati ben 14 architetti navali, dopo una serie di regate sperimentali, si arrivò alla jole olimpica 1936 monotipo (progetto di Hellmut Stauch), barca di ottime qualità, antenata del Finn. In Italia la R.F.I.V. ne fece costruire una prima serie di otto e successivamente altre quattro, altre furono costruite da Società Veliche o privati per cui, come selezione per le Olimpiadi, si poté disputare il primo Campionato Italiano di questa classe nel giugno del 1936. Vincitore e quindi titolare per Kiel fu lo spezzino Fago, 2° e quindi riserva, il triestino Nadali (vincitore del Campionato Italiano Dinghy nello stesso anno); a Kiel Fago, costretto al ritiro in una prova per la rottura della barra, finirà al 5° posto su 25 concorrenti.

Dopo Kiel bisognerà aspettare fino al 1948 perché la fiamma olimpica possa essere riaccesa dopo il secondo conflitto mondiale, che aveva impedito la celebrazione della dodicesima e della tredicesima olimpiade. Nella quattordicesima a Torquay (Gran Bretagna) per la classe solitario fu scelto il Firefly; 1° Elvstrom (per l'Italia partecipò il dinghista di Monfalcone L. Spanghero 14°). Nella quindicesima Olimpiade in Finlandia (Helsinki 1952) a Harmaia iniziò la sua carriera olimpica il Finn: 1° Elvstrom; 7° il dinghista italiano A. Pelaschier. Fu l'anno della medaglia d'oro di Straulino - Rode nella classe Star.

Francesco Bariffi