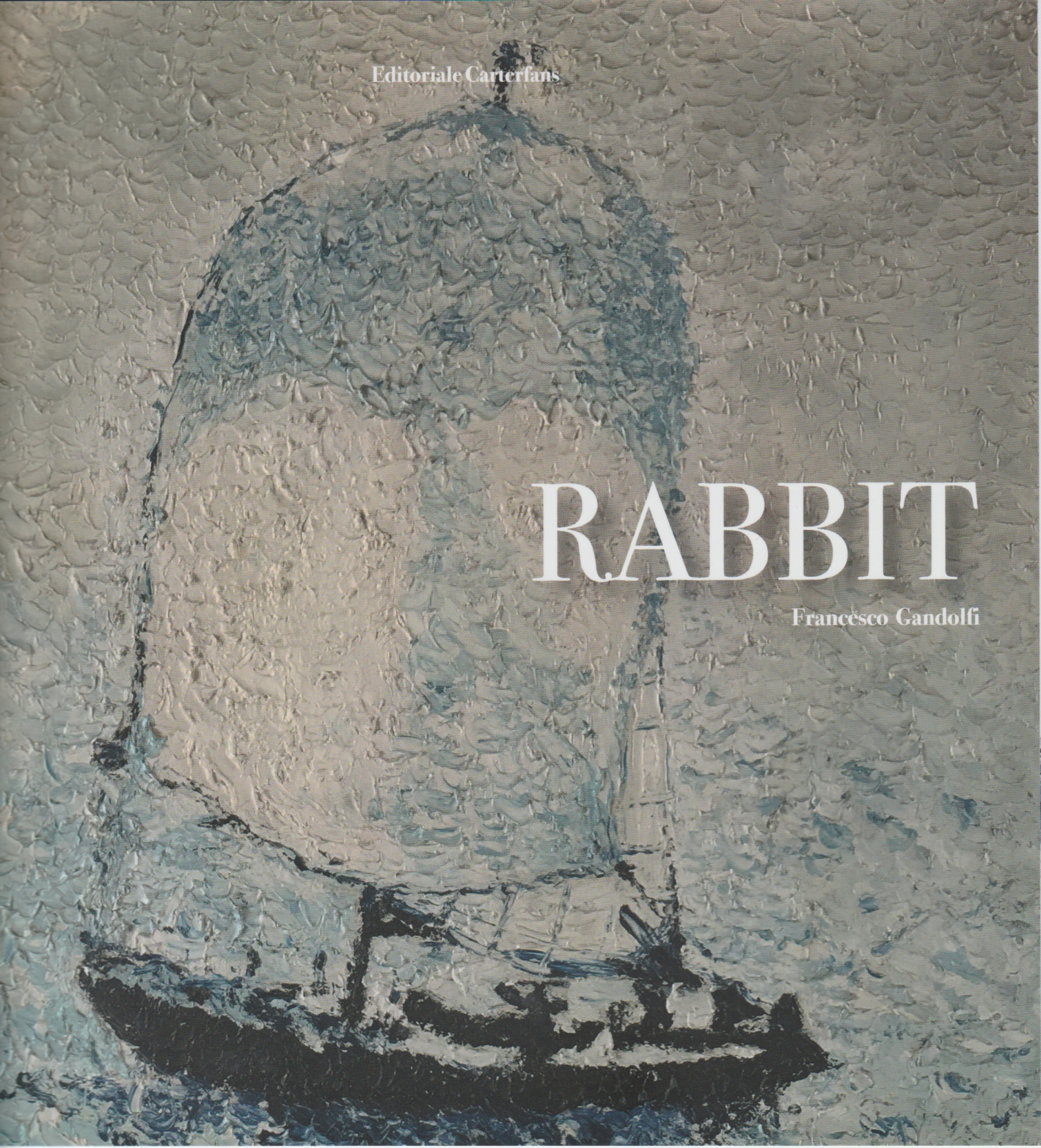
Editoriale Carterfans



RABBIT

Francesco Gandolfi

RABBIT

Progetto Grafico:
Stephen Sbrana - Stedan srls - Viareggio

Editing:
Roberto Franzoni

Stampa:
Press

Bibliografia:
Dick Carter, In the Golden Age of Offshore Racing,
Carlo Scarrelli, Lo Yacht, origine ed evoluzione del veliero da diporto,
Sandy Weld, The Leading Edge,
Bateaux,
Neptune-Nautisme,
Vela e Motore,
Yachting Italiano,
Yachting World

In copertina:
"Rabbit" di Andrea Fantini

DICK CARTER

Dick Carter

Cosa passava per la testa di Dick Carter quel 28 maggio del 1965 mentre, la cerata gialla a coprire quel blazer dal quale non si separava quasi mai, vedeva finalmente in tre dimensioni Rabbit, la prima barca che aveva disegnato? Una delle sue priorità, che fosse bello, era certamente realizzata, almeno ai suoi occhi di creatore, ma in questo caso non occorre scomodare l'antica saggezza napoletana, Rabbit è sempre sembrato bello anche a chi non fosse 'mamma sua'. I dubbi però rimanevano: sarebbe stato veloce? E soprattutto, avrebbe dimostrato la facilità di controllo con vento largo e mare formato che era stato il punto di partenza della sua creazione?

Lo spunto gli era stato dato due anni prima da Bertrand Imbert, proprietario del Medallist Astrolabe, gemello della barca che lui aveva in New England e con la quale aveva iniziato a prendere parte a prove di altomare dopo decenni di regate di triangolo con varie tipi di deriva; Imbert lo aveva invitato ad essere con lui alla regata del Fastnet del 1963 ma all'ultimo momento una brutta distorsione alla caviglia gli aveva impedito di essere sulla sua barca, sicché Carter si era trovato ad essere unico skipper a bordo. L'edizione 1963 del Fastnet era stata particolarmente dura, con venti forti per tutta la regata, e il momento più impegnativo era stato il ritorno dal Fastnet sino a Plymouth - alle andature portanti, specialmente con vento forte e onde formate il Medallist, un disegno di Bill Tripp di poco meno di 33 piedi, era difficile da controllare e molto faticoso, tanto che in più di un'occasione Carter aveva dovuto avvalersi di un 'servo-timone', ovvero un altro membro dell'equipaggio che lo aiutasse a muovere la barra.

Sentito il racconto di Dick Imbert gli aveva chiesto "cosa faresti per migliorare la controllabilità della barca in queste condizioni?", facendogli per la prima volta realizzare che le barche non monotipo potevano essere modificate anche nello scafo per migliorarne le prestazioni. Stabilito che intervenire sul Medallist per renderlo più controllabile sarebbe stato talmente costoso da rendere la cosa impossibile Carter si orientò su una barca totalmente nuova, che avrebbe dovuto essere ottimizzata per il Regolamento di Stazza RORC,

visto che il suo desiderio era di partecipare ancora al Fastnet alla ricerca del miglior risultato possibile.

Questa decisione aveva comportato innanzi tutto che la barca sarebbe stata costruita in Europa, per evitare il costo di spedirla dagli Stati Uniti, che sarebbe stata costruita da un cantiere ben consolidato, per ovviare alla mancanza di esperienza del progettista sui dettagli esecutivi, e che avrebbe dovuto essere in acciaio per beneficiare della riduzione del rating concessa dal Regolamento RORC agli scafi in questo materiale. Carter decise anche di disegnare una barca al limite inferiore del Regolamento, che richiedeva non meno di 24 piedi, 7 metri e 315 millimetri, di lunghezza al galleggiamento, onde minimizzare la propria perdita nel caso la barca si fosse rivelata un disastro.

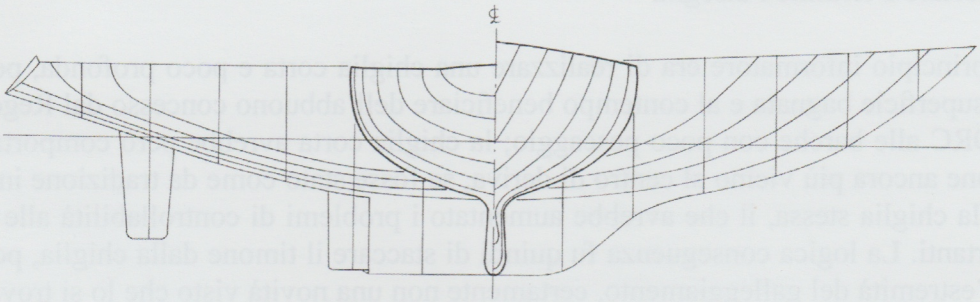
Per la costruzione fu scelto lo "Jachtwerf Gebroeders Maas" di Breskens che pur non avendo la possibilità di costruire in acciaio aveva chi avrebbe fatto lo scafo, che sarebbe poi stato arredato, pontato e finito appunto a Breskens e così, verso la metà del 1964, Carter inviò a Maas un anticipo di 1.000 Dollari - alla reazione dell'olandese, che l'anticipo non era necessario, Dick commentò "non è per te, è per me!", per sentirsi così obbligato a portare a termine i disegni.

Il principio informatore era di realizzare una chiglia corta e poco profonda, per ridurre la superficie bagnata e al contempo beneficiare dell'abbuono concesso dal Regolamento RORC alle barche con poco pescaggio; la chiglia corta avrebbe però comportato un timone ancora più vicino al centro di deriva, se fosse stato come da tradizione imperniato sulla chiglia stessa, il che avrebbe aumentato i problemi di controllabilità alle andature portanti. La logica conseguenza fu quindi di staccare il timone dalla chiglia, portandolo all'estremità del galleggiamento, certamente non una novità visto che lo si trova addirittura su barche a vela di fine Ottocento, e che tuttavia non godeva di nessuna popolarità alla metà degli anni Sessanta.

Carter intendeva produrre una barca in grado di essere molto veloce a lasco e con venti

leggeri e medi, dato che secondo la sua esperienza la maggior parte delle regate si disputavano in queste condizioni, sicché l'esasperata ricerca di una grande capacità di risalire il vento, in particolare se molto forte, era a suo avviso non solo inutile ma controproducente, visto che queste barche erano lente, o difficili da controllare, o tutte e due le cose nelle situazioni in cui le regate si decidevano veramente.

Temendo tuttavia che la chiglia corta e poco profonda di quello che sarebbe diventato Rabbit lo rendesse troppo poco performante quando il vento dovesse essere risalito aggiunse all'estremità della chiglia un trim-tab, simile ai flap in uso sugli aerei; non si trattava di una novità, un trim-tab era stato usato da Ricus van de Stadt nel 1949 per Zeevalk, ma la cosa non aveva avuto seguito, nemmeno sui successivi disegni del grande architetto olandese. L'idea era che il trim-tab, moderatamente orientato sottovento, avrebbe migliorato la portanza della chiglia, riducendo lo scarroccio, con un guadagno al vento che avrebbe ampiamente compensato, nelle aspettative di Carter, l'aumentata resistenza causata dalla parte terminale della chiglia non in linea con la stessa.



Rabbit

La ricerca di buone prestazioni soprattutto al lasco e in poppa ha comportato anche una riduzione, rispetto agli standard dell'epoca, della percentuale di zavorra in chiglia, nemmeno il 40% del dislocamento contro l'oltre 50 di Illingworth e il circa 50 di Stephens in barche poco più grandi di Rabbit come Hestia e Diana III. Per evitare angoli di sbandamento eccessivi nonostante la non abbondante zavorra in chiglia Carter ricorse a due 'artifici': i serbatoi dell'acqua e del carburante furono posizionati il più basso possibile nella sentina e la larghezza fu generosa, 3 metri e 10 su una lunghezza fuori tutto di 10 metri e 30, ricorrendo a quella "stabilità di forma" in quegli anni sostenuta con tanto animoso convincimento dal nostro Franco Anselmi Boretti. La larghezza di Rabbit è il 30,09% della lunghezza, l'Outlaw di Illingworth aveva un rapporto del 26,82%, il Firebrand di Stephens del 26,08%, il Quiver IV di Peter Nicholson del 26,01%.

Rabbit fu come da programma varato nella mattinata del 29 maggio ma le prime reazioni al suo comportamento in acqua furono tutt'altro che tranquillizzanti; nulla a che vedere con il comportamento sotto vela, però, il problema derivava dall'elica, appositamente ordinata in California senza precisare il senso di rotazione, e un'elica destrorsa mal si concilia con un asse che gira in senso antiorario, sicché Rabbit andava avanti solo se si ingranava la retro! Questa aveva, come è normale, un rapporto di riduzione maggiore della marcia avanti, per cui tenerla inserita per periodi di tempo avrebbe sottoposto il motore, nuovo, a sforzi eccessivi, sicché la prima uscita di Rabbit, per arrivare solo in mezzo al porto per i giri di bussola, fu fatta a marcia indietro.

Così fu anche il giorno dopo, per la prima veleggiata, e le sensazioni furono molto più positive: la barca si muoveva bene, era equilibrata e rispondeva perfettamente e velocemente a qualsiasi variazione della barra - restava ancora da vedere se sarebbe stata competitiva ma per saperlo si sarebbe dovuto aspettare la prima regata.

Un'altra perplessità dissipata, anche se non ancora del tutto, riguardava l'albero; sempre per la sua formazione di derivista Carter aveva voluto un albero assolutamente pulito, senza nulla che disturbasse il regolare scorrere dell'aria, e lo aveva disegnato con tutte

Il varo di Rabbit:
anche in Olanda nel 1965
si usavano gli scivoli

le drizze e gli attacchi interni, con un'unica crocetta e senza le sartie basse di prua. La Sparcraft, il primo produttore al quale aveva sottoposto i suoi disegni, si era rifiutato di costruire un qualcosa di così debole e pericoloso, la seconda azienda interpellata, la Hood, aveva accettato di farlo solo per l'antica amicizia tra Dick e Ted Hood, che però gli aveva segnalato che nemmeno in Coppa America si arrivava a simili estremi e pronosticato che l'albero non sarebbe arrivato alla fine della stagione (è ancora lì, 53 anni dopo).

La prima regata alla quale Rabbit doveva prendere parte era la North Sea Race, 220 miglia da Harwich sulla costa inglese al battello faro di West Hinder, al largo di Ostenda, poi all'altro battello faro di Smith's Knoll, al largo della costa inglese a Nord di Yarmouth, nel Norfolk, e poi di nuovo attraverso la Manica sino ad Hook of Holland, davanti a Rotterdam. Harwich venne raggiunta con una navigazione iniziata a motore, fortunatamente a marcia avanti, visto che, in attesa di quella a pale richiudibili con il corretto senso di rotazione ordinata subito al fornitore californiano, era stato possibile trovarne una sinistrorsa, anche se a pale fisse.

Il risultato fu eccellente, pur essendo una delle più piccole tra le 106 barche in gara, Rabbit si piazzò 11° in tempo reale mentre in tempo corretto sarebbe stato 2° di classe e 3° assoluto; 'sarebbe' perché a seguito della protesta di un altro concorrente, al momento non menzionato, Rabbit fu squalificato per il pulpito non rispondente alla normativa del RORC sulla sicurezza a bordo. In realtà il Regolamento RORC richiedeva che pulpiti e draglie girassero tutto intono alla barca senza interruzioni, sicché il posizionare il pulpito di prua dietro lo strallo non era sembrata a Carter una violazione delle regole, era anzi convinto di aver realizzato un netto miglioramento, proprio per la sicurezza del prodiere, rispetto alla soluzione tradizionale che prevedeva il pulpito davanti alla strallo - la dimostrazione fatta non appena saputo della protesta non convinse la giuria e la squalifica venne mantenuta.

Rod Stepehns
è quello più in alto

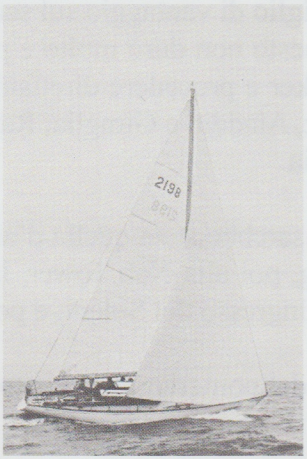
Come Carter apprese solo due anni dopo, quando con Rabbit II tornò a Cowes per la sua prima Admiral's Cup e il terzo Fastnet, la protesta 'anonima' era stata presentata da Rod Stephens, che anche se in gara a bordo di Firebrand che era una barca inglese era pur sempre americano come Dick Carter; oltre a tutto Firebrand era un II Classe RORC, quindi non in diretta competizione con Rabbit che era un III Classe. Nella camera di Dick Carter adolescente c'era la famosissima fotografia di Rod Stephens che si arrampica lungo lo strallo di un J Class - non c'è dubbio che lo status di idolo gli sia stato revocato immediatamente dopo aver saputo chi aveva presentato la protesta!

Dopo la North Sea Race e con un pulpito rispettoso dell'interpretazione del RORC Rabbit prese parte a due altre regate, con un buon quarto posto nella Cowes-Dinard,

per andare poi a Le Havre per la prima edizione della rinata One Ton Cup; questa regata fu 'inventata' nel 1899 dal Cercle de la Voile de Paris, che la riservò appunto agli yacht "da una tonnellata". Questa classe a deriva mobile ebbe vita breve e già nel 1907 si era passato a classi metriche, 6 Metri SI sino al 1919, 6,5 Metri SI dal 1920 al 1923, e poi ancora 6 Metri; la progressiva estinzione dei 6 Metri Stazza Internazionale fece sì che il numero dei partecipanti si riducesse sempre di più, tanto che dopo l'edizione del 1962 la One Ton Cup non venne più disputata.

Nel 1965 il Cercle de la Voile de Paris decise di riprenderla, riservandola però ad imbarcazioni stazzate RORC, con un rating non superiore a 22 piedi, che avrebbero corso in tempo reale, senza compensi; il rating di Rabbit era 20,34 piedi e quindi la barca non sarebbe stata competitiva, ma si era pensato che il misurarsi con i più performanti piccoli III Classe dell'epoca avrebbe costituito un confronto interessante ed avrebbe consentito una messa a punto ottimale, in vista della settimana di Cowes. Con la speranza di ridurre il gap con le altre barche Carter aveva ordinato a Hood una randa ipertrofica, con una base di quasi due metri più lunga di quella normale; questa randa aumentò il rating di quasi il 5% ma il prosieguo avrebbe dimostrato che la velocità aveva avuto un incremento praticamente nullo!

'Randa RORC'



'Randa OTC'

A le Havre ci fu l'incontro tra Carter e Edward Stettinius, Port Manager per la U.S. Shipping Lines che avrebbe avuto un'importanza fondamentale nella vita del primo; intanto però c'era la Coppa, che prevedeva tre prove, due di 30 miglia e una, con punteggio doppio, di 240.

L'esordio fu clamoroso, il primo lato dopo la partenza, che Carter fece in modo eccellente, era un lasco stretto con circa 25 nodi, e Rabbit poté usare al meglio la randa così grande e il genova 1 che era al 180% del triangolo di prua, arrivando primo alla prima boa, posizione che mantenne anche dopo il lato di gran lasco che seguì. Il lato successivo avrebbe dovuto essere di bordeggio, seguito da una poppa per andare a tagliare. A questo punto il vento mancò quasi del tutto e cominciarono ad esserci dei temporali, ciascuno con la sua piccola zona di vento anche fresco ma dalle direzioni più disparate; ammainati gli spinnaker Alcatraz, Ilex II e Aladdin, che erano subito dietro a Rabbit, avevano cominciato il bordeggio seguendolo con le mura a dritta, che in quel momento sembravano indubitabilmente quelle da tenere, mentre Hestia, rimasto molto indietro, aveva deciso di fare il primo bordo mure a sinistra.

Circa a metà del lato chi era a destra beneficiò di un salto di vento che lo portò alla boa di bordeggio con lo spinnaker a riva - Hestia, che aveva per prima scelto questa opzione, ci arrivò con un miglio di vantaggio sul secondo. L'inizio del lato in poppa fu per Hestia controvento ma questo non durò molto e passata la burraschetta Hestia poté issare nuovamente lo spinnaker e procedere direttamente verso il traguardo, che passò per prima, seguita da Alcatraz, Aladdin e Giraglia; Rabbit fu 5°, a un'ora e 17 da Hestia e a meno di 2 minuti da Giraglia.

La seconda regata sarebbe stata quella d'altomare, 240 miglia da Le Havre a una boa al largo di Cherbourg, poi alla Nab Tower, la torre di avvistamento ad ovest dell'Isola di Wight che segna l'ingresso del Solent, e poi ancora sino a Le Havre per l'arrivo.

In partenza, alle 2 del pomeriggio, il vento era abbastanza forte, più di 20 nodi da ovest,

quindi dritto sul naso di chi doveva andare a Cherbourg; Rabbit partì con tutta randa e genova 2 ma si vide presto costretto a terzarolare sempre di più la prima e a sostituire il secondo con qualcosa di più piccolo e maneggevole, essendo il vento aumentato a 35-40 nodi - assolutamente non le condizioni di Rabbit, soprattutto regatando in tempo reale contro barche più grosse, e infatti alla boa di Cherbourg, teoricamente a 60 miglia dalla partenza, era 8°, a un'ora esatta da Diana III che era in testa.

La traversata della Manica fu fatta sotto spinnaker, il vento era calato e girato e quindi fu possibile usare la velatura massima; a metà del lato il moschettone della drizza dello spinnaker si aprì e la vela volò in mare ma fu possibile recuperarla senza alcun danno e ridarla immediatamente con la drizza del genova. Dopo una rapida discussione fu deciso di recuperare subito la drizza ex-spinnaker, rimasta in testa all'albero, sicché la randa fu ammainata e Carter, dichiarato volontario per il recupero essendo il più leggero a bordo, issato a riva con questa.

La Nab Tower, a 80 miglia dalla boa di Cherbourg, fu raggiunta per prima da Diana III con Rabbit sempre 8°, con il distacco dal primo salito a un'ora e 22, mentre quello dalle barche immediatamente davanti, Hestia e Alcatraz, era rimasto costante, 4 e 2 minuti rispettivamente.

Nel lato di ritorno verso Le Havre il vento risalì a circa 20 nodi ma essendo un lasco, sia pure stretto, su Rabbit si decise di tenere il genova 1 al 180% e tutta randa, nel tentativo di superare le tre barche apparentemente a portata, oltre a Hestia e Alcatraz anche Aladdin, che alla Nab Tower era avanti di 8 minuti. Poco dopo il vento diede un po' buono, innescando tra le quattro barche vicine una gara a dare ed ammainare lo spinnaker, che un po' ci stava, anche se difficilissimo da portare senza subire qualche straorzata, e un po' costringeva a scadere troppo rispetto alla rotta per Le Havre.

Rabbit fu l'ultimo a dare il suo, anche perché era l'ultimo rimasto, essendosi la penna dello spinnaker 'da tempesta' staccata alla prima issata con nemmeno 20 nodi; fu pratica-

mente l'unica volta in quell'estate in cui il trim-tab venne usato, orientato tutto il possibile alla puggia per dare una mano a Carter, che era al timone. Ad un certo punto Aladdin partì all'orza, sdraiata sull'acqua con lo spinnaker che dava colpi tremendi, tanto che la scotta si aprì liberando la vela; questo consentì a Rabbit di superarlo - Sandy Weld descrisse così lo stato d'animo a bordo di Rabbit: "Ricordando che nella Cowes – Dinard a noi era successo lo stesso le nostre emozioni erano diverse tra loro, da una parte eravamo contenti che i loro problemi ci avessero dato la possibilità di passarli, dall'altro provavamo commiserazione per loro".

Rabbit finì quindi la regata d'altura, che per la classifica della One Ton Cup valeva doppio, al 7° posto, con Diana III primo avanti un'ora e 8 minuti; il distacco da Hestia fu di poco più di 7 minuti, da Alcatraz di 2 e mezzo mentre Aladdin fu staccato di 3 minuti esatti.

La terza regata era un triangolo olimpico di 15 miglia, da percorrere due volte; Rabbit partì in anticipo e dovette ripetere la partenza, perdendo ogni possibilità di fare bene, ed infatti fu ancora 7°, quasi mezz'ora dietro Diana III, ancora una volta vincitore e dominatore della One Ton Cup con 52 punti, contro i 48,25 di Hestia, 2°, e i 46 di Giraglia, 3°. Rabbit fu 8°, a 18 punti dal vincitore; la vittoria di una barca danese comportava che la One Ton Cup del 1966 si sarebbe corsa in Danimarca, in base alla regola che la regata era da effettuare nel Paese del detentore.

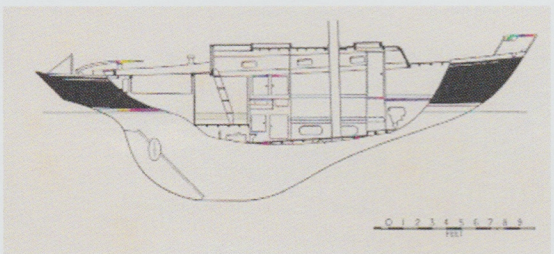
Dopo la One Ton Cup ci sarebbe stata la Settimana di Cowes, per la quale Rabbit doveva essere riportato al boma e alla randa 'normali', più tutte le preparazioni necessarie prima di impegni agonistici di tanta importanza, quindi già il giorno successivo alla fine della OTC ci fu la partenza per Cowes. Nel trasferimento però, avendo a bordo moglie e figlie, Carter non resistette alla tentazione di fermarsi nelle Isole del Canale.

L'ultima parte della traversata fu contro vento e corrente, per cui si decise di ammainare tutto e procedere a motore - decisione non felicissima, il carburante finì ben prima di raggiungere Cowes e l'ingresso in porto dovette essere fatto a vela, per fortuna molte barche

Rabbit ancorato a Sark,
nelle Isole del Canale

non erano ancora arrivate e fu possibile andare all'ormeggio senza particolari difficoltà.

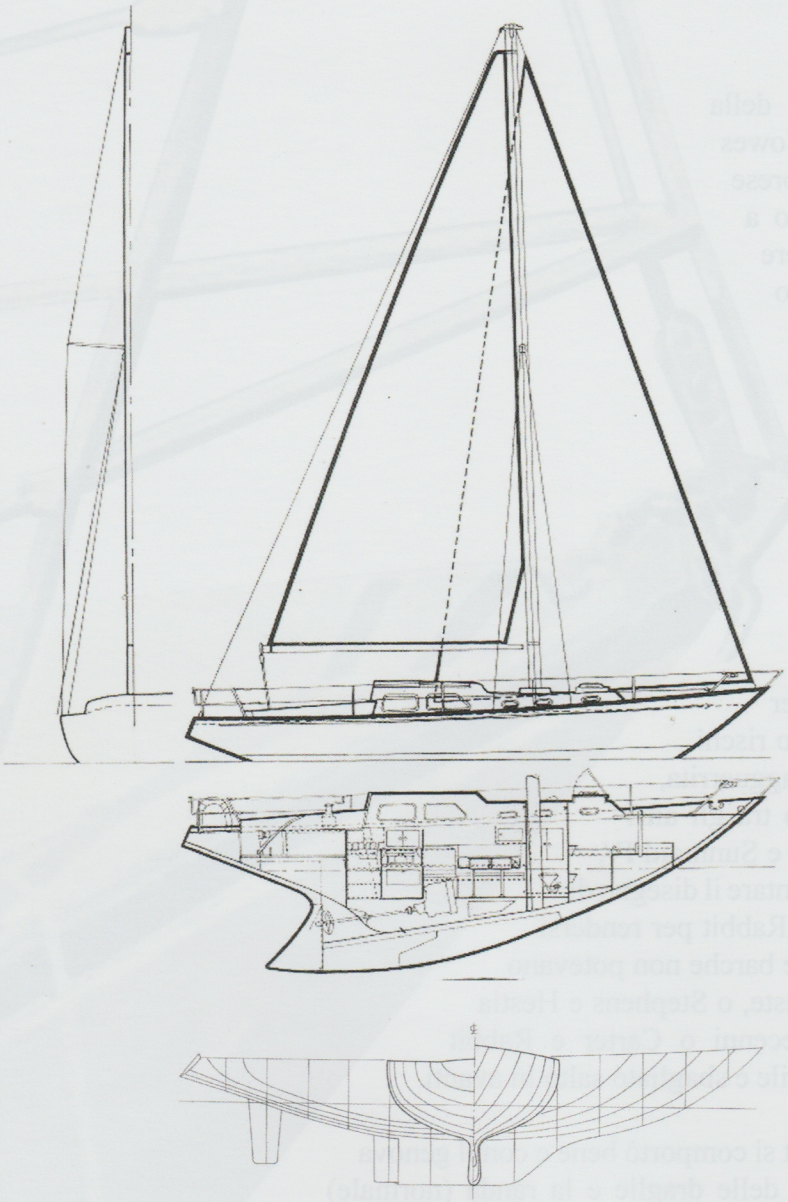
La prima prova della Settimana di Cowes era la Channel Race, da Portsmouth a Portsmouth passando per il battello faro di Owers da lasciare a sinistra, poi sino all'altro battello faro del Royal Sovereign, davanti a Beachy Head sulla costa dell'East Sussex, quindi la prima traversata della Manica per un terzo battello faro - questo in realtà una semplice boa luminosa - davanti a Le Havre e infine la seconda traversata della Manica per raggiungere il traguardo; la regata di Rabbit fu un continuo susseguirsi di alti e bassi, in tempo corretto 1° al battello faro di Owers, 52° al battello faro del Royal Sovereign, 3° alla boa luminosa francese e infine 30° all'arrivo.



Hestia

La seconda regata della Settimana di Cowes alla quale Rabbit prese parte fu un triangolo a Cowes, da percorrere due volte; lo spazio a bordo non era granché, ai cinque dell'equipaggio si erano unite le tre 'donne Carter' e anche se Catherine, 3 anni, e Susan, 1, ne occupavano poco non poca era l'attenzione da dedicare loro per evitare che corressero rischi. La concorrenza era agguerrita, in III Classe c'erano tra gli altri Hestia, Yeoman XIII e Sunmaid IV, anche se basta confrontare il disegno di Hestia con quello di Rabbit per rendersi conto che nel 1965 le barche non potevano essere tutte e due giuste, o Stephens e Hestia erano indietro di decenni o Carter e Rabbit avevano fatto un inutile e sbagliato salto in avanti.

Nel primo lato Rabbit si comportò bene e con il genova 1 armato all'esterno delle draglie e la randa (normale)



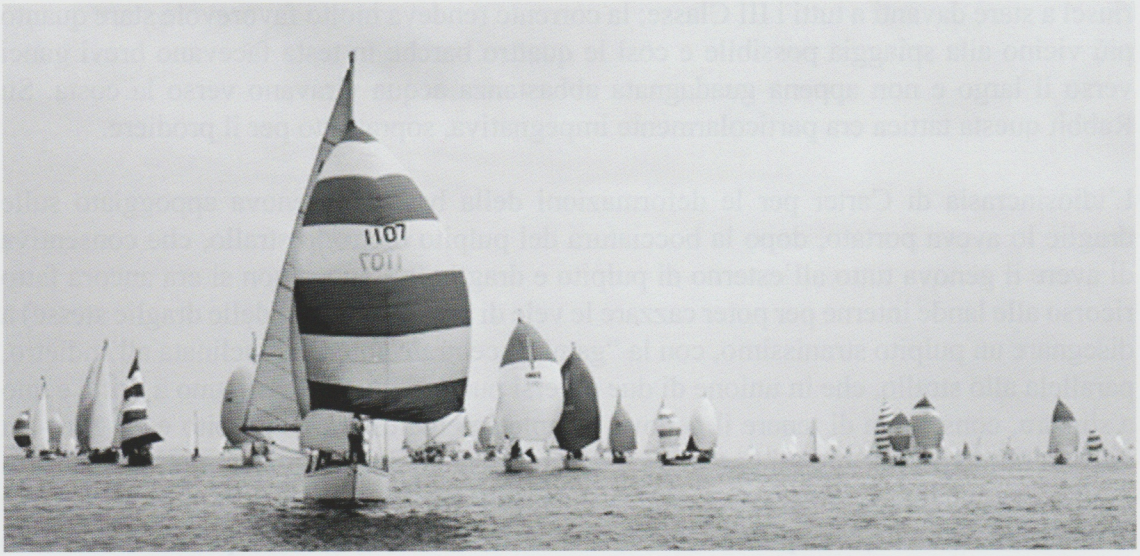
Sopra, Yeoman XIII.
Sotto, Rabbit

riuscì a stare davanti a tutti i III Classe; la corrente rendeva molto favorevole stare quanto più vicino alla spiaggia possibile e così le quattro barche in testa facevano brevi ganci verso il largo e non appena guadagnata abbastanza acqua viravano verso la costa. Su Rabbit questa tattica era particolarmente impegnativa, soprattutto per il prodiere.

L'idiosincrasia di Carter per le deformazioni della base del genova appoggiato sulle draglie lo aveva portato, dopo la bocciatura del pulpito dietro lo strallo, che consentiva di avere il genova tutto all'esterno di pulpito e draglie (all'epoca non si era ancora fatto ricorso alle lande interne per poter cazzare le vele di prua all'interno delle draglie stesse) a disegnare un pulpito stranissimo, con la "gamba" centrale anteriore inclinata all'indietro, parallela allo strallo, che in unione di due diversi punti di mura esterni, uno a dritta e uno a sinistra, consentiva di tenere il genova completamente esterno a pulpito e draglie - su un solo bordo però, e quindi con mure a dritta il genova doveva essere murato a sinistra e a destra con mura a sinistra. C'era naturalmente anche la possibilità di murare i genova in modo tradizionale, a un punto centrale alla base dello strallo, ma in questo caso la base deformata era inevitabile.

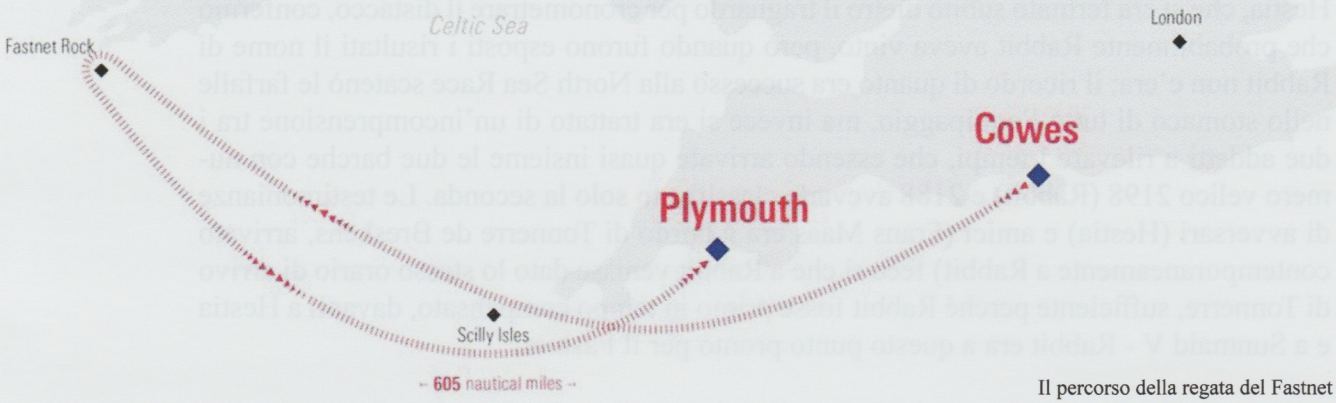
Per virare quando il genova era murato all'esterno, a uno dei ganci orientati verso il basso che erano stati subito chiamati "Rabbit's ears", le orecchie del coniglio, era quindi necessario trasferire il punto di mura da un'orecchia all'altra, e per questo motivo i punti mura esterni venivano usati solo quando i bordi non erano particolarmente corti. Il desiderio di fare bene nella regata costiera, in particolare di fare meglio di Hestia e di Yeoman XIII, a bordo del quale c'era quel Peter Nicholson che a Le Havre non era stato particolarmente cortese nei confronti di Rabbit e del suo progettista/armatore, era tuttavia tale che si ricorse anche all'arma del genova non deformato.

La procedura della virata era la seguente: il prodiere lascava una ventina di centimetri di drizza, si fiondava a prua, liberava il punto di mura dal gancio esterno al quale era fissato, lo faceva passare sopra al pulpito e lo fissava al lato opposto, dopo di che si precipitava alla drizza per rimetterla in forza prima che chi era in pozzetto finisse di cazzare la scotta;



Meon Maid II

Sunmaid V



Il percorso della regata del Fastnet

procedura quanto mai complessa e potenzialmente pericolosa, il tempo che si sarebbe potuto perdere nel caso di un errore del prodiere avrebbe potuto essere veramente molto, però è innegabile che la forma del genova ne traesse grande beneficio.

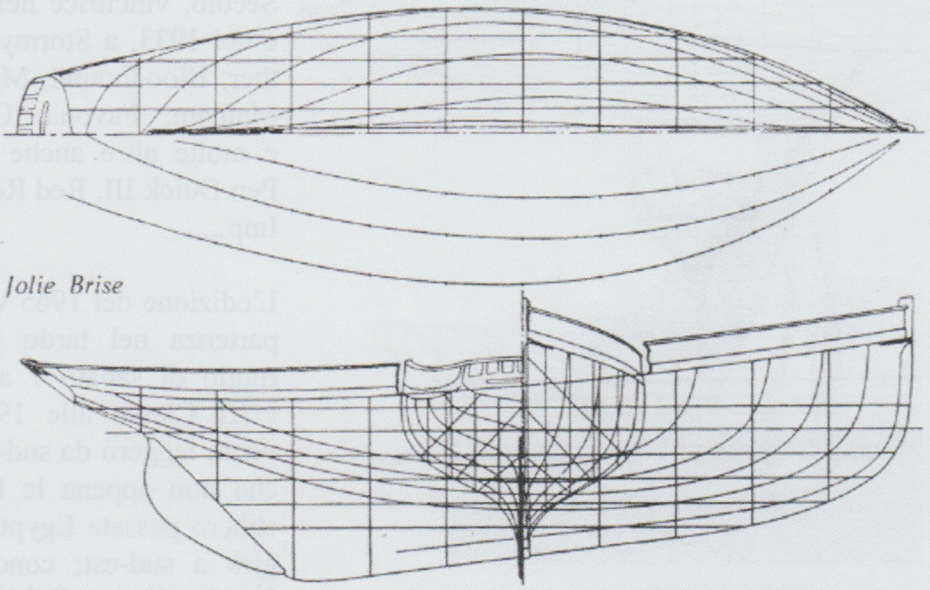
Sandy Weld, che era chi abitualmente eseguiva quanto appena descritto, ha lamentato una grande usura di piedi, caviglie, tibie e nocche ma si è detto fiero di aver 'tenuto botta'. Il risultato non è stato però pari agli sforzi profusi e al logorio subito dagli arti inferiori di Weld, Rabbit fu quinto, dietro Sunmaid V, Hestia, Yeoman XIII e anche Meon Maid II, che si era infilato poche decine di metri prima del traguardo.

La prova successiva, già il giorno dopo, fu la Regata del 150° Anniversario del Royal Yacht Squadron, avversari sempre gli stessi; ancora una volta corrente contraria e controcorrente favorevole vicino a terra, e quindi ancora un duello di virate con l'impegno

descritto per Sandy Weld. Le soddisfazioni furono però maggiori, Rabbit fu terzo in reale, dietro Hestia e Sunmaid V, abbastanza vicino ai due, più grandi, da poter sperare di superarli in tempo corretto.

Hestia, che si era fermato subito dietro il traguardo per cronometrare il distacco, confermò che probabilmente Rabbit aveva vinto, però quando furono esposti i risultati il nome di Rabbit non c'era; il ricordo di quanto era successo alla North Sea Race scatenò le farfalle nello stomaco di tutto l'equipaggio, ma invece si era trattato di un'incomprensione tra i due addetti a rilevare i tempi, che essendo arrivate quasi insieme le due barche con numero velico 2198 (Rabbit) e 2188 avevano classificato solo la seconda. Le testimonianze di avversari (Hestia) e amici (Frans Maas era a bordo di Tonnerre de Breskens, arrivato contemporaneamente a Rabbit) fece sì che a Rabbit venisse dato lo stesso orario di arrivo di Tonnerre, sufficiente perché Rabbit fosse primo in tempo compensato, davanti a Hestia e a Sunmaid V - Rabbit era a questo punto pronto per il Fastnet.

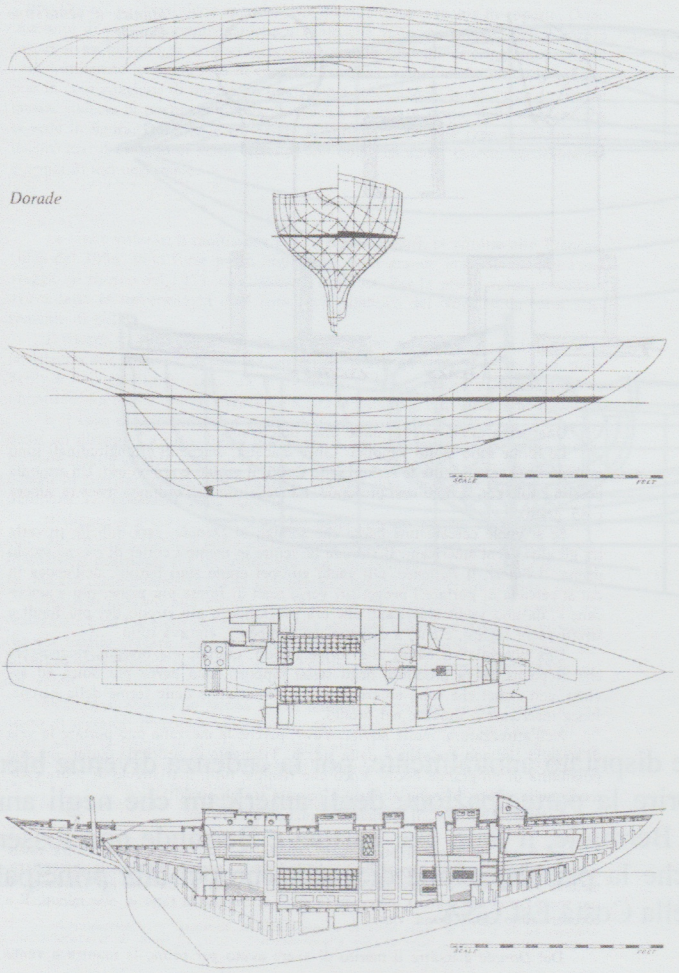
La Regata del Fastnet fu la prima di altomare organizzata in Inghilterra, nel 1925; il percorso, sempre lo stesso, prevede la partenza da Cowes, nell'Isola di Wight, la traversata del Mar Celtico che separa l'Inghilterra dall'Irlanda, fino al faro del Fastnet, edificato per la prima volta nel 1853 su uno scoglio emergente nel punto più meridionale dell'Irlanda, 8 miglia a sud della terraferma, con il ritorno sino a Plymouth, lasciando a sinistra le Schilly Isles, vincolo che non esiste all'andata quando si va dall'Inghilterra all'Irlanda. Il primo vincitore fu il Jolie Brise, un cutter dei piloti di Le Havre, che rivinse nel 1929 e nel 1930, record di vittorie tutt'ora imbattuto.



Jolie Brise

Dal 1925 al 1931 il Fastnet venne disputato annualmente, poi la cadenza divenne biennale, negli anni dispari, per favorire la partecipazione degli americani che negli anni pari avevano la loro Regata delle Bermude; il fatto che Fastnet e Bermude non fossero nello stesso anno ha favorito anche la partecipazione di yacht europei alla principale competizione velica d'altomare della Costa Est USA.

Prima di Rabbit il Fastnet ha 'tenuto a battesimo' un numero impressionante di barche a vela che hanno fatto la storia dello sport, da Jolie Brise a Dorade, la barca che più



Dorade

profondamente ha cambiato le regole progettuali del XX Secolo, vincitrice nel 1931 e nel 1933, a Stormy Weather, Bloodhound, Myth of Malham, Favona, Carina, e molte altre anche dopo: Pen Duick III, Red Rooster, Imp....

L'edizione del 1965 vide la partenza nel tardo pomeriggio di sabato 7 agosto, i III Classe alle 19, con vento leggero da sud-ovest, che non appena le barche ebbero passata Egypt Point girò a sud-est; condizioni favorevoli per Rabbit che lascate le scotte di randa e genova cominciò non solo a perdere le altre barche della III Classe ma anche a recuperare sui II, partiti un quarto d'ora prima.

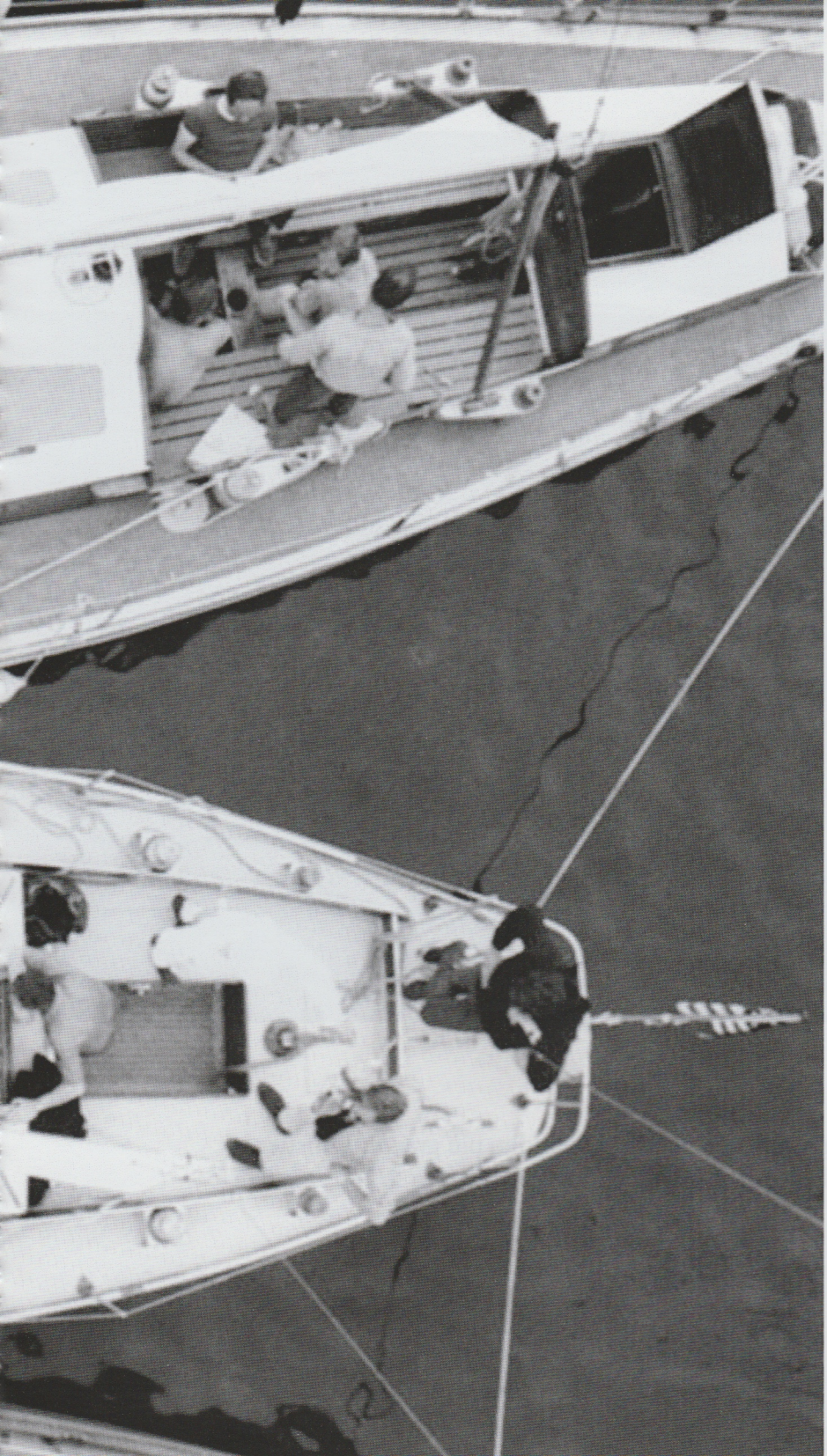
Le condizioni furono in genere leggere ma non mancarono momenti di vento molto forte, specialmente

nella serata del 9 agosto: Outlaw, uno splendido disegno di Illingworth & Primrose per Sir Max Aitken, il proprietario del Daily Express, che però nel 1965 l'aveva già venduto, ruppe l'albero, come successe poco dopo a Vagabonde, Figaro perse un uomo in mare, fortunatamente recuperato quasi subito.

La testa della corsa fu quasi subito di Gitana IV, il gigantesco (91 piedi, quasi 28 metri, un'enormità per l'epoca) yawl disegnato e costruito da Cesare Sangermani per il Barone Edmond de Rothschild, che stabilì un record destinato a durare per anni: 3 giorni, 9 ore e 40 minuti, con un vantaggio di 16 ore sul secondo arrivato in tempo reale. Non furono sufficienti a farla classificare prima anche nella sola I Classe, dove in tempo corretto fu sesta, con un distacco di 5 ore da Quiver IV, primo di classe e secondo assoluto; Gitana IV era talmente al di sopra delle dimensioni ipotizzate da chi aveva pensato la formula di stazza RORC da essere più grande della ipotetica barca "scratch", quella cioè che aveva handicap zero e il tempo compensato uguale al tempo reale. Ne conseguì che i tempi compensati di Gitana IV dovessero essere sempre maggiori del suo tempo reale, al Fastnet del 1965 90 ore e 43 minuti contro un tempo reale di 81 ore e 40 minuti.

Primo overall, tutte le classi congiunte, fu Rabbit, 42 minuti davanti a Quiver IV e 3 ore e mezza all'australiano Camille of Seaforth, secondo tra i III Classe e grande favorito della vigilia; è stato il secondo III Classe, dopo il Favona nel 1953, ad essere primo assoluto in una regata tradizionalmente favorevole alle barche più grandi - anche nel 1965 nei primi 5 classificati l'unico a non essere un I o un II Classe fu appunto Rabbit.

Per Carter e i suoi la regata era stata sostanzialmente senza problemi, anche se durante la burrasca del 9 agosto la drizza dello spinnaker si era rotta all'altezza del moschettone cui è fissata la penna, rientrando completamente all'interno dell'albero; l'immediato intervento di Sandy Weld consentì di recuperare la vela senza alcun danno, e fu immediatamente issata di nuovo con la drizza del genova. Questo lasciava però Rabbit con una sola drizza per le vele di prua, una situazione che a bordo non piaceva nessuno. A questo tipo di 'passeggiate' in testa d'albero era per il suo poco peso naturalmente vocato Dick Carter,



che per la seconda volta durante la "campagna d'Inghilterra" del 1965 venne in mare aperto issato con il bansigo, legato questa volta alla drizza del genova/ spinnaker, tenendo a riva la randa che nella situazione garantiva una barca meno portata al rollio e con un molto minor rischio di straorzata.

Non era naturalmente possibile passare la nuova drizza, che a differenza dell'originale era tutta tessile e non metallica con una codina in tessile, all'interno dell'albero; l'eventualità che la drizza interna si rompesse era stata prevista e in testa d'albero era stato praticato un foro per poterci passare un grillo al quale sarebbe stato fissato in bozzello per la drizza. L'intervento fu tutto sommato rapido, meno di un'ora tra l'ammainata dello spinnaker e la nuova issata con la drizza appena passata.

Il faro del Fastnet fu avvistato nella mattinata di martedì 10

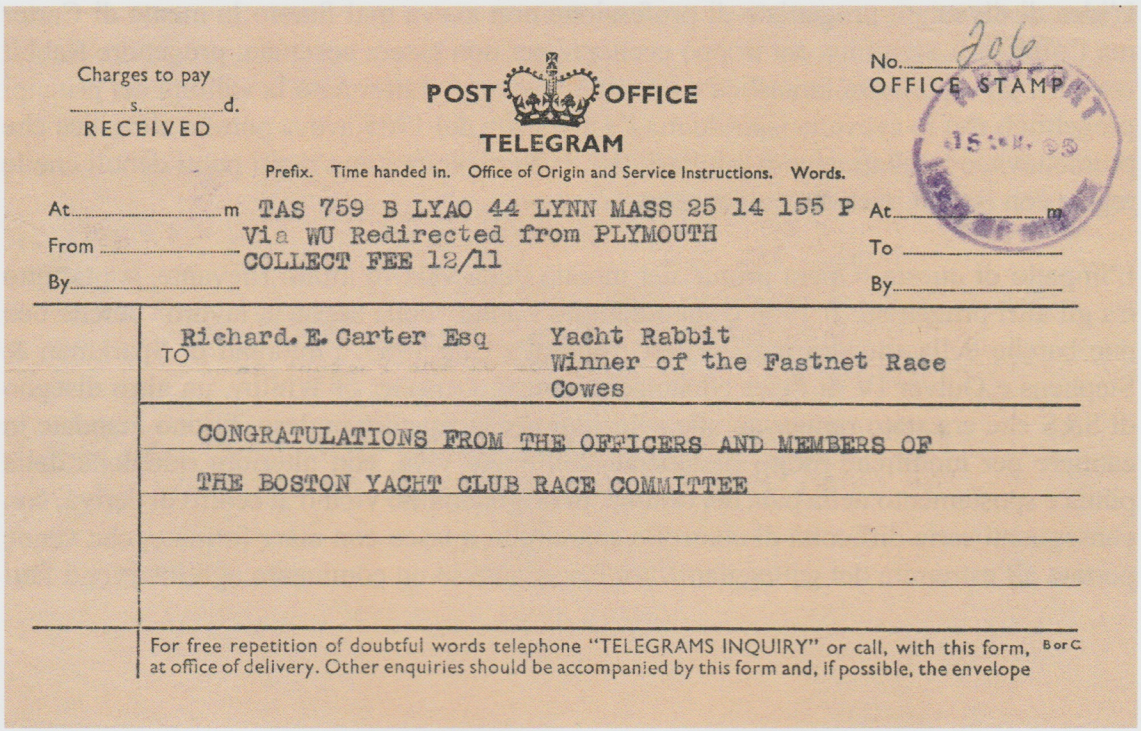
Dick Carter in passeggiata aerea
molto più semplice farla in porto

Il faro di Fastnet Rock

agosto; Rabbit lo girò verso mezzogiorno, insieme a barche molto più grandi: Whistler of Pagent, il più grande dei II Classe, Tonnerre de Breskens e altri II Classe RORC, e anche qualche I Classe.

Girata l'isola Carter ebbe l'intuizione giusta - anziché mettersi mure a dritta, sul bordo più vicino alla rotta diretta verso le isole Schilly che erano da lasciare a sinistra, fece un bordo di circa un'ora verso sud; percorse circa 6 miglia in questa direzione il vento girò e scese di intensità, consentendo a Carter di virare mura e dritta e sostituire il genova 2 con l'1 al 180%; nonostante Rabbit fosse stato pensato per essere veloce soprattutto a lasco e in poppa, quando le condizioni consentivano di usare la velatura massima si era rivelato capace di un ottimo passo anche di bolina, e così fu anche questa volta.

Il traguardo fu raggiunto attorno alle 13:30 di giovedì 12 agosto, in 4 giorni, 18 ore e 33 minuti di navigazione; la vittoria in tempo compensato fu netta, come detto con un vantaggio di 42 minuti sul secondo - quattro anni dopo, quando con Red Rooster avrebbe vinto il suo secondo Fastnet, il vantaggio di Carter sul Crusader di Sir Max Aitken, una presenza costante alle regate del RORC, sarebbe stato di 66 secondi! A Carter arrivò un telegramma di congratulazioni del suo club, il Boston Yacht Club.



Charges to pay
.....s.....d.
RECEIVED

POST OFFICE
TELEGRAM

No. 206
OFFICE STAMP

Prefix. Time handed in. Office of Origin and Service Instructions. Words.

At .....m TAS 759 B LYAO 44 LYNN MASS 25 14 155 P
From ..... Via WU Redirected from PLYMOUTH
By ..... COLLECT FEE 12/11

At .....m
To .....
By .....

TO Richard. E. Carter Esq Yacht Rabbit
Winner of the Fastnet Race
Cowes

CONGRATULATIONS FROM THE OFFICERS AND MEMBERS OF
THE BOSTON YACHT CLUB RACE COMMITTEE

For free repetition of doubtful words telephone "TELEGRAMS INQUIRY" or call, with this form, at office of delivery. Other enquiries should be accompanied by this form and, if possible, the envelope

B or C

Quando aveva deciso di disegnare e far costruire Rabbit per prendere parte al Fastnet cercando di far meglio di quanto ottenuto con Astrolabe nel 1963 e possibilmente di vincere Dick Carter non aveva dato più di tanto attenzione a quello che ne avrebbe fatto a regate del 1965 concluse. Portarlo negli Stati Uniti no, trasporto e sdoganamento, trattandosi di un bene in importazione, sarebbero stati troppo onerosi, lo avrebbe potuto tenere in Europa e usarlo sia per crociere che per regate, oppure metterlo in vendita.

Dopo il Fastnet il problema si pose con maggiore concretezza, e c'erano stati sviluppi che rendevano più facile la decisione; a Le Havre Eddie Stettinius si era detto pronto a dare a Carter l'incarico professionale di disegnare una barca che fosse confortevole in crociera con la famiglia, che fosse anche veloce per qualche saltuaria partecipazione a regate e che fosse pensata per il rating di 22 piedi richiesto per la One Ton Cup, all'edizione del 1966 a Copenaghen Stettinius avrebbe partecipato se Carter avesse accettato di essere lo skipper.

L'idea di diventare progettista di professione non aveva mai fiorato la mente di Carter ma l'offerta di Stettinius era troppo eccitante per non essere accettata; progettare Rabbit era stata un'esperienza fantastica e i risultati avevano confermato la validità dei principi progettuali che lo avevano ispirato ma l'esperienza del 1965 aveva portato altre idee che promettevano risultati ancora migliori, tali da stemperare i non molti punti deboli che le regate con Rabbit avevano evidenziato.

L'impatto di questa 'Opera prima' nel mondo della vela fu molto rilevante, soprattutto tra gli altri progettisti; il 1966 è stato definito l'anno "delle seghe al lavoro" perché ben due barche della squadra inglese dell'Admiral's Cup 1965, Firebrand di Sparkman & Stephens e Quiver IV di Peter Nicholson, nonché Prospect of Whitby, un altro disegno di S&S che era stato runner-up alle selezioni per la squadra inglese, furono mandate in cantiere per modifiche molto sostanziali dell'opera viva, con ulteriore riduzione della pinna e spostamento della pala del timone, in origine molto vicino al centro di deriva, con conseguenti serie difficoltà di controllo soprattutto a lasco con mare formato, che venne portata all'estremità del galleggiamento. Per quanto in un commento agli interventi fatti

sulle due barche disegnate dal suo Studio Rod Stephens abbia cercato di attribuirsi la paternità dell'innovazione è chiaro che le modifiche siano state conseguenza della via tracciata proprio da Rabbit, visto che la nuova configurazione sia di Firebrand che di Prospect of Whitby prevedeva, oltre alla chiglia corta e al timone separato, anche il trim-tab che pure Rabbit aveva.

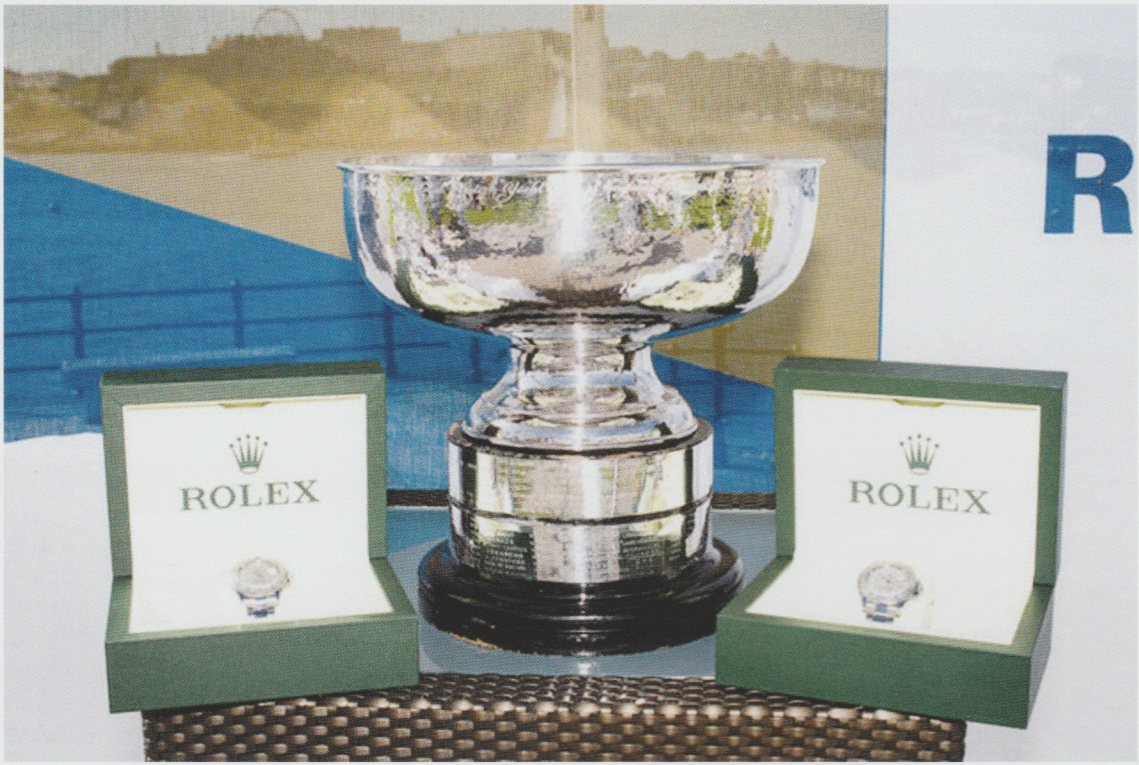
Nel suo libro "Admiral's Cup – The Official History" Timothy Jeffrey ha scritto "The impact of Carter was that he generated an avalanche of ideas. Rabbit had a small keel, spade rudder, mast with internal halyards, a pulpit mounted inside the jib, through mast roller reefing and trim tab. All that in 1965."

All'inizio del 1966 la rivista inglese Yachting World organizzò una tavola rotonda tra progettisti, regatanti e membri della redazione per parlare della nuova formula della One Ton Cup, con barche stazzate RORC che correvano in tempo reale, senza compensi, visto che comunque il loro rating non poteva essere superiore a 22 piedi; il fatto che come progettista americano sia stato invitato Dick Carter e non chi aveva disegnato le barche classificatesi prima e seconda all'edizione di quell'anno fa capire quanto il potenziale di Rabbit fosse stato valutato da chi si occupava professionalmente di vela, anche se per prudenza nell'introduzione dell'articolo sui risultati della tavola rotonda Carter viene presentato come "designer and owner of the controversial Fastnet winner, Rabbit"! Tra gli altri partecipanti altri nomi che hanno fatto la storia della vela d'altura, come Alain Gliksman, Ricus van de Stadt, Michael Vernon, Commodoro del R.O.R.C. e Raymond Wall, all'epoca considerato l'astro nascente della progettazione inglese anche le aspettative andarono in seguito deluse.

Secondo da destra Dick Carter chiacchera con Alain Gliksman mentre alla sua sinistra Ricus van de Stadt sembra perplesso

La conseguenza della commessa di Stettinius – la nuova barca, Tina, avrebbe vinto la One Ton Cup del 1966 a Copenaghen, lanciando definitivamente Dick Carter nell'empireo dei massimi progettisti di barche a vela – fu che Rabbit venne affidato a Frans Maas, che era già stato scelto per costruire anche il futuro One Tonner di Edward Stettinius, perché ne curasse la vendita.

Carter tornò negli Stati Uniti con la coppa challenge del Fastnet, che avrebbe passato i successivi due anni, sino al momento di restituirla al RORC, nascosta sotto il letto di Dick e Polly Carter - nell'appartamento di Cambridge non c'era un nascondiglio più sicuro!



Coppa del Fastnet

LUDOVICO FECIA DI COSSATO

Ludovico Fecia di Cossato

Ludovico Fecia di Cossato è un poliedrico manager-imprenditore di passaporto canadese ma di secolari e profonde radici italiche, che nella sua vita si è interessato della costruzione di giganteschi camini industriali, di compravendite immobiliari, della commercializzazione di barche, soprattutto a vela, e di accessori per le stesse e per hobby ha praticato l'automobilismo e il volo. La famiglia è di antica nobiltà sabauda e ha dato all'Italia generali, ammiragli, un famoso senatore e un grande eroe della Seconda Guerra Mondiale, Carlo, Ufficiale di Marina, insignito delle più alte onorificenze al valor militare italiane e tedesche, tra le quali una Medaglia d'Oro, due d'Argento e due di Bronzo; all'inizio di aprile del 1941 Carlo Fecia di Cossato assunse il comando dell'Enrico Tazzoli, un sommergibile di oltre 84 metri di lunghezza, della classe Calvi. Tra il 15 aprile del 1941 e il giorno di Natale del 1942 il Tazzoli affondò 17 navi nemiche, per un tonnellaggio complessivo di oltre 85.000 tonnellate; il Tazzoli si spinse più volte sino alle coste atlantiche degli Stati Uniti, sfuggendo sempre all'avvistamento da parte degli americani.

Fu proprio Carlo che negli anni precedenti la guerra introdusse alla vela il più giovane cugino, portandolo con sé nel Golfo di Spezia, dove era di stanza, sulle Stelle della Marina Militare con le quali, non molto dopo, avrebbe iniziato la sua fantastica carriera sportiva Agostino Straulino.

Passata la guerra, entrato nel mondo del lavoro e 'messa su famiglia', Ludovico Fecia di Cossato acquistò la sua prima 'barca grossa', un Alpa 7; disegnata da John Illingworth, lunga 6 metri e 99 e larga 2 metri e 25, la costruzione dell'Alpa 7 iniziò nel 1961 e la sua proverbiale solidità fa sì che ne sopravvivano ancora un buon numero, essendo tra l'altro stata la prima imbarcazione con la quale, nel 1967, l'appena nato Centro Velico di Caprera avviò i primi corsi di navigazione costiera per quegli allievi la cui esperienza velica, maturata prima della fondazione del CVC, faceva ritenere già idonei per il 2° Corso, senza passare dal 1°.

L'ALPA (Azienda Lavorazioni Plastiche Affini) fu fondata tra il 1956 e il 1959 – le fonti non sono univoche – da Danilo Cattadori, occupandosi inizialmente di manufatti in vetroresina nella più ampia accezione del termine (sue furono le pensiline della Metropolitana di Milano, alcune ancora in opera oggi, come quelle della stazione di Piazza Amendola, e qualche carrozzeria di automobile, anche per la Casa francese Panhard); nel 1961 iniziò a concentrare la propria attività sulle barche in vetroresina, costruite a partire dal 1962 in un nuovo e modernissimo stabilimento appositamente costruito a Offanengo, in Provincia di Cremona, quindi in piena Pianura Padana, una zona apparentemente poco vocata a produrre beni legati al mare. La produzione iniziò con i Flying Dutchman (era un Alpa il Sirene con il quale Peder Lunde Jr. e Biørn Bergvall vinsero la Medaglia d'Oro alle Olimpiadi

Carlo Fecia di Cossato

di Roma del 1960), seguiti poco dopo dal Flying Junior, che ben presto divenne la deriva scuola più popolare, costruita in decine di migliaia di esemplari in tutto il mondo.

Alla produzione di derive fu quasi subito affiancata quella di cabinati di varie dimensioni, tra i quali l'Alpa 15, su disegno di Franco Anselmi Boretti, all'epoca la più grande imbarcazione in vetroresina in stampo singolo prodotta nel mondo. Oltre alle barche progettate dallo stesso Cattadori e dai già ricordati John Illingworth e Franco Anselmi Boretti l'Alpa costruì su disegni di Van de Stadt e di Sparkman & Stephens, autori tra l'altro dell'Alpa 12,70, un lodevole tentativo di un gruppo di molto autorevoli armatori italiani (Toni Pierobon che con il suo Al Na'ir V ne fu il principale promotore e poi Marina Bulgari, Beppe Diano, Leopoldo Pirelli, Mimi Sozzani) di introdurre in Italia un 'monotipo di altomare' che avrebbe consentito regate di flotta divertenti ed equilibrate anche quando l'evoluzione tecnologica avesse reso queste barche non più competitive nelle regate ad handicap – tentativo lodevole ma non fortunato, non furono costruiti neppure tutti gli esemplari programmati.

Nell'arco di nemmeno 20 anni di produzione l'Alpa propose 10 modelli di derive, 21 modelli di cabinati a vela e l'Alpa Utility 5, una sorta di piccola lancia a motore di 5 metri e 22 che accettava motorizzazioni sino a 100 cavalli! La fine del progetto 12,70 e una delle purtroppo ricorrenti fasi di crisi dell'industria nautica comportarono anche l'uscita del fondatore dalla compagine azionaria; l'azienda continuò la produzione riducendo progressivamente i modelli proposti, sino al 1979 quando l'attività cessò.

L'Alpa 7 della famiglia Fecia di Cossato venne chiamato Caligù, dalle prime lettere dei nomi dei tre figli: **CA**rlo Felice, **LI**lly e **GU**ido; non passarono molti anni prima che si dimostrasse non più adatto alle crociere della famiglia, i bambini crescevano sicché all'arrivo dell'adolescenza una barca più capiente si rivelò necessaria. La scelta si orientò su un disegno che Illingworth and Primrose avevano realizzato per essere costruito anche in vetroresina, derivandolo da un altro loro progetto che aveva avuto grande successo in regata, il Maica, costruito in legno da Burne's Shipyard Ltd. per un armatore francese,

Alpa 12,70

Henri Rouault.
La versione dell'Alpa si chiamò Alpa 11 e l'esemplare acquistato da Ludovico Fecia di Cossato divenne il Caligù II. L'Alpa 11 stimolò lo spirito competitivo dell'armatore e iniziò la partecipazione alle regate; risultati non eccezionali, il progetto era oramai datato e quando aveva disegnato il Maica e il suo sviluppo Illingworth era già in piena fase

calante, anche se non aveva ancora 60 anni, e poi la già citata proverbiale solidità delle costruzioni dell'Alpa non aveva consentito di restare nel leggero, per l'epoca, dislocamento di progetto.

Del Caligù II si ricordano un 7° di classe, su 8 partecipanti, alla Santa Margherita Ligure – Capraia del 1966, regata organizzata dallo Yacht Club Tigullio, e un 39°, sempre nella III Classe RORC, alla Giraglia, anche questa nel 1966, alla quale i III Classe erano stati 42.

La voglia di mettere le mani su qualcosa di più competitivo cominciò quindi a crescere; nell'autunno del 1966 Fecia di Cossato lavorava per la Tileman e si occupava della vendita delle 'torri' che l'azienda costruiva in tutto il mondo.Uno di questi viaggi lo portò in Inghilterra, dovei gli capitò nelle mani una copia di Yachting World su cui veniva offerto proprio Rabbit; sapeva benissimo che barca fosse, conosceva Dick Carter da quando questi si occupava della 'comunicazione' della Veleria Hood di Marblehead, in Massachusetts, e aveva seguito con interesse l'eccezionale prestazione al Fastnet dell'anno precedente.

In realtà l'annuncio era sul numero di dicembre 1965 di Yachting World; quando Carter gli aveva affidato Rabbit perché gli trovasse un nuovo armatore Frans Maas si era a sua volta rivolto ad Alistair Easton, un broker di Fordingbridge, cittadina dell'Hampshire nemmeno tanto vicina al mare. Easton si era limitato a far pubblicare quest'unico annuncio:

***"RABBIT"**. Vincitore del Fastnet 1965, 33,8 piedi x 24,2 x 10 x 4,8. Costruzione in acciaio. Meraviglioso albero d'alluminio. Vele da regata in dacron. Motore da 10 HP, 5 cuccette, WC separato e brandina mobile. Cucina, tavolo da carteggio, ecc. Questa **brillante** barchetta con sistemazioni eccellenti ha vinto in assoluto la Regata del Fastnet contro barche da 8 diverse nazioni. Può prendere parte alla One Ton Cup. Che opportunità!*
AGENTE ESCLUSIVO.

"RABBIT". Fastnet winner, 1965. 33.8ft. x 24.2ft. 10ft. x 4.8ft. Steel built. Woodwind alloy mast. Dacron racing sails. 10 H.P. engine. 5 berths, Sep. W.C., plus cot-berth. Galley, chart table, etc. This **Brilliant** little boat with excel. accommodation won the whole **Fastnet race** against 8 Nations. Eligible One Ton Cup. What a Chance! **SOLE AGENT.**

I potenziali compratori non furono le moltitudini previste sicché otto o nove mesi dopo Rabbit era ancora disponibile; appreso che era a Breskens presso il Cantiere Maas Fecia di Cossato andò e vederlo e lo trovò adagiato sul fianco, nel terreno fangoso a fianco del cantiere, dove era stato sostanzialmente abbandonato, da quando Carter lo aveva lasciato praticamente dodici mesi prima, dopo la vittoria al Fastnet.

Concordate le condizioni dell'acquisto e i lavori che Maas avrebbe dovuto compiere per rimettere la barca in condizioni decenti, lavori che comportarono anche il cambiamento del colore da bianco a blu, cambiato il nome in Caligù III, il trasporto verso il Mediterraneo, nella tarda primavera del 1967, venne fatto con un camion. In attesa di familiarizzarsi con la nuova barca la Giraglia del 1967 venne corsa con il vecchio Caligù II e si concluse con un ritiro, il pochissimo vento rese questa edizione della Regina del Mediterraneo assolutamente inadatta a una barca pesante come l'Alpa 11.

La vera attività agonistica del Caligù III, nel frattempo usato soprattutto per le crociere familiari, iniziò nel 1968, in primavera, con due classiche regate dello Yacht Club Tigullio di Santa Margherita Ligure, regate che si svolgevano in sequenza: prima la Santa Margherita – Capraia, 82 miglia sino all'isola allora sede di una Colonia Penale Agricola che limitava a quasi nulla le zone accessibili ai non-residenti e poi la Capraia – Portoferraio, sull'Isola d'Elba, 26 miglia statisticamente corse con venti freschi.

Fu così anche nel 1968, lenta la Santa Margherita – Capraia, il primo in reale, lo splendido Levantades (il secondo con questo nome) di Beppe Diano impiegò 18 ore e 35 minuti, con una media quindi di nemmeno 4 nodi e mezzo. In tempo compensato prevalsero le barche piccole, ai primi quattro posti quattro One Tonner, l'Elan – disegno di Stephens per Vittorio Treccani degli Alfieri, seguito dal Colibrì III che il Capitano Pedrin Piaggio aveva fatto disegnare da suo nipote Gian Marco, dal Pims di Leopoldo Pirelli e Mimi Sozzani, un Tina tuga lunga, barca che come il Caligù era stata disegnata da Carter e costruita da Frans Maas, dall'Al Na'ir IV di Toni Pierobon, anche questo un disegno di Stephens, con il Caligù III ottimo quinto, a 27 minuti dall'Elan e meno di due minuti

avanti al Levantades, in compensato solo quinto.

La Capraia – Portoferraio del 25 maggio, il giorno successivo all'arrivo dell'ultimo classificato nella 'lunga', fu invece corsa tutta al lasco con un bel vento fresco da Nord-Nord Ovest e vide Levantades ancora primo in reale a più di 10 nodi di media, e questa volta anche primo in tempo compensato, sia della I Classe che tutte le classi congiunte. Tra i "piccoli", raggruppati i II e i III Classe in un'unica classifica, videro anch'essi la ripetizione della Santa Margherita – Capraia, visto che l'Elan si piazzò ancora primo, seguito dall'Al Na'ir, dal Pims e dal Caligù III, che questa volta precedette il Colibrì III e altre 5 barche.

Rientrato a Genova, al Duca degli Abruzzi, all'inizio di luglio il Caligù III fu trasferito a Saint Tropez, tornato per un solo anno ad essere la base in Francia della Regata della Giraglia, da dove sabato 13 luglio sarebbe partita la XVI edizione della "Regina del Mediterraneo", la regata inventata 16 anni prima, in un bistrot di Parigi, da Beppe Croce e René Levainville.

L'edizione del 1968, nel percorso della quale era stata inserita "un'ardita innovazione", parole del Vice-Presidente dello Yacht Club Italiano Guido Giovannelli, il passaggio della boa Cousteau, sarebbe stata la più lunga tra tutte quelle disputate sino a oggi, 272 miglia sul percorso diretto, e sarebbe anche passata alla storia come una delle due più dure di sempre, eguagliata, se così si può dire, solo 48 anni dopo – evidentemente il numero sedici non apporta alla Giraglia i benefici attribuitigli dalla superstizione popolare: la **16**^ edizione, disputata **16** anni dopo l'idea iniziale, è stata la più dura di sempre sino a quella del 20**16**!

Il percorso da Saint Tropez all'Isola della Giraglia fu fatto in tutta tranquillità e molto velocemente, con un Sud Ovest di più o meno 20 nodi; nel tardo pomeriggio della domenica, mentre le barche stavano dirigendosi verso la boa Cousteau, che è due terzi della distanza tra Capo Corso e la costa francese, sulla direttrice Giraglia – Cannes, il vento

girò verso Nord-Ovest, in una classica 'mistralata' con punte ben oltre i 60 nodi, che causarono una serie impressionante di ritiri, delle 88 partite, tra I, II e III Classe RORC, ben 59 abbandonarono. Caligù III fu tra queste.

Enteara II,
disegno di Britton Chance Jr.

Le pacche prese alla Giraglia – oltre alla forza del vento c'era stata l'enormità delle onde, inusuale anche per una zona alla quale le sventolate non sono estranee – non ebbero comunque conseguenze sulla vis agonistica del Caligù III e dell'equipaggio. Va sottolineato che a bordo c'erano solo familiari e amici, una regola sulle barche di Ludovico Fecia di Cossato; oltre all'armatore l'equipaggio era in genere composto da sua moglie Franca, dai due figli più grandi, Carlo Felice e Lilly che comunque avevano poco più di dieci anni e da amici come Gianmarco Moratti, che pochi anni dopo si sarebbe 'messo in proprio' con i suoi Enteara, il più clamoroso dei quali fu il ketch disegnato da Britton Chance, e il Marchese Momino Teodoli, eccellente timoniere, a livello dei professionisti.

All'inizio di agosto ci fu il trasferimento in Sardegna per le regate che avrebbero avuto luogo tra Alghero e la Costa Smeralda; fu particolarmente notevole la Alghero – Porto Cervo del 12 agosto che, a parte le miglia iniziali, fu corsa con venti portanti sempre più forti, sino ai 45 nodi del passaggio nelle Bocche. Qui, in piena notte, con le raffiche del Ponente ad anche più di 45 nodi e con le onde che chi è stato nelle Bocche con questa

forza di vento ben conosce ci fu da fare una strambata che a Franca Fecia di Cossato fa ancora allargare gli occhi, a 50 anni di distanza.

Il 1968 si concluse con la partecipazione alla Coppa d'Oro Franco Monzino, messa in palio alcuni anni prima dall'armatore dei vari Mait, Italo Monzino, che era il Presidente dello Yacht Club Tigullio, per onorare la memoria del figlio Franco, prematuramente scomparso in un incidente stradale. La Coppa d'Oro si svolgeva o alla fine d'agosto o all'inizio di settembre sul percorso Santa Margherita Ligure – Isola della Gorgona – Santa Margherita Ligure; l'edizione del 1968 non beneficiò di condizioni favorevoli, il vento fu pochissimo e particolarmente penalizzante per le barche più piccole, la prestazione di Caligù III fu assolutamente anonima.

L'anno dopo l'attività fu se possibile ancora più intensa; primo impegno le Regate Invernali di Genova, disputate in febbraio e concluse con 6° posto nella "Classe RORC" nella quale erano stati raggruppati 12 partecipanti tra I, II e III Classe – un risultato più che onorevole se si considera che ai primi tre posti si sono classificate le barche che in agosto avrebbero per la prima volta rappresentato l'Italia nell'Admiral's Cup, partecipazione onorevolissima, conclusa con un quarto posto dopo USA, Australia e Gran Bretagna, con il Mabelle addirittura terzo nella classifica individuale, dietro al Red Rooster di Dick Carter, che quell'anno vinse per la seconda volta il Fastnet con una barca disegnatasi per sé, e all'australiano Ragamuffin.

A Genova il Mabelle, messa da poco in acqua da Cesare Sangermani e con a bordo Rod Stephens, infilò 5 primi in 5 regate, con La Meloria secondo a soli 6 punti e Levantades terzo a 3 punti da La Meloria, per cui il Caligù III, sempre con a bordo i soliti familiari e amici, fu terzo tra i 'normali'.

Nella notte tra il 4 e il 5 aprile ci fu la Genova – Sanremo, come da tradizione partita nel cuore della notte, corsa con una tramontana forte, a tratti molto forte, tanto che la regata fu funestata dalla morte di Steno Marchi, armatore di un QR 6.80; Marchi era da solo

Nel fotocolor di Beken of Cowes Mabelle all'Admiral's Cup 1969

in coperta, i suoi due compagni erano in cuccetta uno con il mal di mare e l'altro per recuperare calore ed energie, quando si resero conto che la barca era senza controllo e uscirono a controllare videro che il pozzetto era vuoto.

I III Classe erano stati uniti in classifica con i II e il risultato di Caligù III fu un brillantissimo terzo posto, un minuto e 25 secondi davanti a quello stesso Mabelle che meno di due mesi prima aveva dominato le Invernali e che quattro mesi dopo nelle acque inglesi avrebbe avuto l'eclatante successo mondiale di cui si è detto.

A maggio lo Yacht Club Tigullio apportò una rilevante modifica alla tradizionale regata della Capraia; la seconda prova, la Capraia – Portoferraio, venne sostituita dalla Capraia – Santa Margherita Ligure, sicché le barche rientrarono allo stesso porto da cui erano partite; alla variazione nel percorso si accompagnò anche un totale mutamento delle tradizionali condizioni atmosferiche, la forte sciroccata, con punte oltre i 30 nodi e mare in conseguenza, che colpì la flotta a circa 25 miglia dall'arrivo in Capraia, costrinse

molti, soprattutto le barche più piccole, all'abbandono, mentre alcuni cercarono ridosso sottovento alla Gorgona e oramai fuori gara raggiunsero la Capraia solo molte ore dopo i primi – Caligù III fu tra questi.

A bordo di Samurai, 20 metri e mezzo, alla Santa Margherita – Capraia del 1969

La regata di ritorno iniziò con un bel Nord-Ovest sui 15-20 nodi, che accompagnò le barche sin quasi all'altezza del Mesco; qui bonaccia, ventarelli da tutte le direzioni, al calar della sera brezze di terra con punte anche di 12-14 nodi ma di durata brevissima, tanto che Levantades, primo in tempo reale (e in compensato, ma questo è al momento irrilevante) all'andata impiegò, sulle 84 miglia del percorso, 18 ore e mezza contro le 14 e 11 minuti della Santa Margherita – Capraia.

La Capraia – Santa Margherita segnò la più eclatante prestazione del periodo in cui la proprietà fu Fecia di Cossato e la migliore in assoluto, almeno sino a oggi, dopo il trasferimento in Italia: primo di classe, la terza, 2 minuti e 10 secondi avanti ad un altro 'rifugiato alla Gorgona', l'Al Na'ir IV che Giorgio Falck aveva da poco acquistato da Toni Pierobon, e nemmeno 4 minuti avanti l'Ojala di Charles Holland che invece la 'tratta d'andata' l'aveva completata con grande onore, nettamente primo nella III Classe, un'ora e mezza meglio del secondo.

Il quadro di Andrea Fantini

La Giraglia vide invece ancora un ritiro, anche se per ragioni diametralmente opposte a quelle dell'anno prima; vento praticamente zero, a parte il Mabelle che fu autore di una prova eccezionale - arrivò, nonostante fosse un II Classe e nella prima ci fossero barche come il Benbow (il primo, K 151) e il Dany Susy ben al di là dei 20 metri, primo anche in tempo reale. Sulle 243 miglia del percorso ritornato al tradizionale Sanremo-Giraglia-Tolone la media dei più veloci fu inferiore ai 4 nodi e quella del primo dei III Classe, Helisara, il Tina del maestro Herbert von Karajan, di poco

superiore ai 3 nodi e mezzo – dei 38 III Classe iscritti ben 20 abbandonarono.

Nonostante il risultato tutt'altro che esaltante un componente l'equipaggio, Andrea Fantini, dotato di doti artistiche, realizzò un quadro di Caligù III che regalò all'armatore.

L'occasione per cercare di rifarsi della delusione della Giraglia arrivò nemmeno un mese dopo, all'inizio di agosto; fortissimamente voluta dalla Regione Sardegna allo scopo di promuovere internazionalmente il neonato, e forse come si vedrà nemmeno ancora nato, porticciolo turistico di Cagliari, il 3 agoste prese la partenza la Cannes – Cagliari, che con le sue 338 miglia sul percorso teorico quell'anno sarebbe stata la seconda più lunga regata del Mediterraneo.

Forse nemmeno ancora nato se nel commento alla regata la rivista francese Neptune Nautisme si sentì di commentare: "port de Cagliari – terminé de la veille – et où la gentillesse de l'accueil compense le côté «avant-poste de la civilisation»". La Cannes – Cagliari era stata preceduta da una regata di triangolo a Cannes e fu seguita da un altro triangolo a Cagliari; Caligù III non prese parte al triangolo in Costa Azzurra e si piazzò 12° su 13 in quello disputato nel golfo di Cagliari. Il risultato della 'lunga' fu migliore, anche se non troppo: 10° su 14 di classe ma a 12 ore e mezza dal vincitore, il più volte nominato Elan di Vittorio Treccani; la soddisfazione fu però quella di precedere l'Helisara di Herbert von Karajan che, essendo un Tina, era una sorte di 'figlio' di Rabbit.

Dopo le regate estive in Sardegna Ludovico Fecia di Cossato iscrisse il Caligù alla Coppa d'Oro Franco Monzino che ancora una volta si corse con poco vento, anche se la media del Levantades, primo in tempo reale, fu questa volta superiore ai 4 nodi; Caligù fu settimo su tredici III Classe.

Ancora più deludente fu il risultato dell'ultima regata del 1969, disputata alla fine di settembre sul percorso Santa Margherita Ligure – Sestri Levante, quasi tre ore per percorrere 8 miglia; Caligù III finì addirittura fuori tempo massimo.

L'attenzione dell'armatore si era del resto rivolta alla barca nuova che aveva in programma di far costruire per la stagione del 1970; stava per entrare in vigore il Regolamento di Stazza IOR, International Offshore Rule, che avrebbe sostituito unendoli in un unicum valido in tutto il mondo quello del Royal Ocean Racing Club utilizzato in Europa e quello del Cruising Club of America imperante appunto in America. Il nuovo Regolamento, alla redazione del quale Dick Carter aveva molto contribuito in modo molto sostanziale, avrebbe eliminato i cosiddetti 'abbuoni per i materiali' dei quali Carter si era avvalso al momento della progettazione facendo costruire in acciaio l'allora Rabbit, sicché il rating IOR del Caligù III sarebbe diventato meno favorevole di quanto non fosse stato in regime di Regolamento RORC, e cominciarono così gli incontri per definire come sarebbe stata la nuova barca.

A cena in zona Brera, a Milano;
di fronte Franca Fecia di Cossato e Dick Carter, e proseguendo in senso orario Claudio Masi, Ludovico Fecia di Cossato e la signora Masi

Anche il nuovo Caligù, il quarto della serie, sarebbe stato costruito da Frans Maas ma proprio per l'abbandono degli abbuoni per i materiali lo scafo sarebbe stato in vetroresina; la peculiarità del disegno fu il timone poco profondo, in continuità dello scafo – eccellente per ridurre la superficie bagnata con poco vento si dimostrò tuttavia inadeguato a controllare i 43 piedi della barca con vento forte alle andature portanti e fu presto sostituito da uno più convenzionale, con la pala profonda. L'esordio fu comunque eccezionale, all'ultima prova delle

Regate Invernali di Genova il Caligù IV, appena messo in acqua perché non aveva fatto le prima tre prove non essendo nemmeno arrivato a Genova, infilò tutta la flotta piazzandosi primo; l'anno dopo avrebbe dato all'armatore la gioia di vincere la Giraglia.

Il Caligù III fu di conseguenza ceduto ad Agostino Magnaghi e venne per la prima volta immatricolato in Italia, acquisendo così, dopo quelle americana e canadese, la sua terza bandiera.

Il timone originale

Caligù IV

AGOSTINO MAGNAGHI E GIORGIO PASTORINI VARINI

Agostino Magnaghi e Giorgio Pastorini Varini

In realtà l'immatricolazione in Italia fu, come sempre o quasi quando si ha a che fare con l'italica burocrazia, tutt'altro che semplice, venendo perfezionata quasi un anno e mezzo dopo l'accordo tra venditore e compratore; con il passaggio di proprietà è stato apportata una minima formale variazione al nome, che da "Caligù III" era diventato "Caligù Terzo".

Con il nuovo armatore la carriera agonistica della barca arrivò praticamente al termine; velista appassionato ma non competitivo Agostino Magnaghi utilizzò Caligù Terzo per lunghe crociere prevalentemente organizzate conoscendo la data di partenza e quella presunta e orientativa di rientro ma senza mete rigidamente prefissate, era il vento a orientare le scelte, l'imperativo categorico essendo che si doveva andare a vela quanto più possibile.

Negli anni di proprietà Magnaghi ci fu quindi un'unica partecipazione a una regata; su insistenza di un caro amico, per di più legato da un vago rapporto di parentela, Agostino Magnaghi accettò di iscrivere Caligù Terzo alle Regate Invernali di Genova del 1972. Non fu una partecipazione felice, ultimi su 20 iscritti, anche perché in due delle quattro prove non si prese nemmeno la partenza.

Nelle altre due i risultati furono tutto sommato soddisfacenti, se si considera che la barca aveva oramai sette anni e che era stata progettata – oggi si direbbe 'ottimizzata' – per il Regolamento di stazza RORC, mentre nel 1972 era oramai da tre anni in vigore quello IOR, al quale aveva dato un contributo importante proprio Dick Carter, regolamento che aboliva i per Caligù Terzo fondamentali 'abbuoni per i materiali'.

In particolare il 15° posto dell'ultima prova fu conseguito battendo barche recenti e performanti, come il Meg del papà di chi aveva spinto Magnaghi a iscriversi all'Invernale, il Red Optimist, altro disegno di Carter ma di 5 anni più giovane, il Pucks di Carmagnani, che aveva nel palmarès anche una Giraglia, e l'Aline, un Pioneer 10 disegnato da Van de Stadt che non ha fatto la storia della nautica ma che in questo contesto ha rilevanza

Aline e Caligù Terzo in battaglia

perché è stato ripreso dal famoso fotografo genovese Francesco Leoni mentre battaglia con Caligù Terzo in un lato in poppa.

Nelle crociere per tutto il Mediterraneo che erano state la principale attività di Caligù Terzo nei circa sei anni della proprietà Magnaghi tra gli équipiers abituali c'erano stati Giorgio e Paola Pastorini Varini, amici cari da lungo tempo; quando nel 1977 Agostino Magnaghi manifestò il desiderio di vendere la barca, alla ricerca del canonico metro in più, i Pastorini Varini si 'portarono volontari' per diventare i nuovi armatori, sicché all'inizio di giugno del 1977 la barca venne intestata a Paola Narizzano Pastorini Varini. Giorgio ne modificò ancora una volta il nome per gettare un ponte verso l'origine e il nuovo nome fu "Caligu Terzo – Rabbit".

Ancora meno agonista di Agostino Magnaghi Giorgio Pastorini Varini non impegnò mai Caligu Terzo Rabbit in regata, le uniche attività 'para-agonistiche' sono state due o tre "Mille Vele", tradizionale veleggiata dello Yacht Club Italiano nelle quale la barca si è sempre difesa benissimo, nonostante vele non all'altezza – in maggior parte ancora le Hood fatte da Ted nel 1965 per il suo amico Dick Carter – e l'handicap che le veleggiate si corrono in tempo reale in classi basate sulla lunghezza fuori tutto, criterio molto penalizzante per una barca che supera di soli 20 centimetri il limite inferiore della classe da 10 a 11 metri.

Caligu Terzo Rabbit in crociera nel Mar Ligure

Con il passare del tempo Caligu Terzo Rabbit venne usato sempre meno; le lunghe permanenze a terra non fecero bene al suo scafo d'acciaio ma ancora meno bene fecero quelle in mare, a fianco di bacini in cui venivano frequentemente fatte saldature a scafi immersi in acqua, sinché …

FRANCESCO E MIETTA GANDOLFI

Francesco e Mietta Gandolfi

Il 15 marzo del 2008 ero con Mietta a Genova per il mio primo Dinghy Day, pochi mesi prima avevo avuto l'opportunità di ricomprare il dinghy che mi era stata regalato nel 1960 per premiare i miei successi scolastici e venduto nel 1963 per punire i miei conseguenti insuccessi – la scoperta della vela (e forse anche dell'altra metà del cielo, causa il passaggio dalla scuola media[1] solo maschile al ginnasio misto) mi aveva costretto a dedicare larghissima parte del mio tempo a leggere e rileggere tutto quello che riuscivo trovare sull'andare in barca, lasciandomene inevitabilmente ben poco per lo studio, circostanza questa che nonostante le mie esaustive spiegazioni aveva lasciato del tutto indifferenti mamma e papà.

La vela ha avuto tanta parte in molte delle situazioni felici vissute da Mietta e da me, compreso quella di averci fatto incontrare, che il rientrare in possesso della barca che aveva dato inizio a tutto mi è parso semplicemente ineludibile; primo atto della 'rimpatriata' il partecipare all'annuale Assemblea della Classe, che oltre a tutto spesso, e quell'anno fu così, si svolge allo Yacht Club Italiano, un luogo al quale Mietta e io siamo molto legati, anche se nel 2008 non ci mettevamo piede da almeno trent'anni – varie situazioni, soprattutto necessità di lavoro e familiari, avevano comportato nel 1984 la vendita della nostra 'ultima' barca grossa, un Carter 39.

Arrivati non casualmente in anticipo siamo andati a fare un giro per piazzale e banchine e proprio in secca sul piazzale ho individuato un'opera viva che mi è sembrata nota, anche se mai vista prima in carne e ossa ma solo in fotografie e disegni: Rabbit, la prima barca disegnata da Dick Carter.

Credo sia stato proprio alle medie, confrontandomi con il "De bello gallico", che ho sviluppato un'incoercibile avversione per chi parla e scrive di sé in terza persona; confido nella comprensione di coloro che leggeranno il libro, certamente meno dei venticinque previsti da Don Lisander per i suoi Promessi Sposi, per il ricorso alla prima persona.

Caligu Terzo Rabbit in terra allo Yacht Club Italiano

Girato attorno alla poppa mi sono reso conto innanzi tutto che il riconoscimento era corretto e poi che 'da signorina' Caligu Terzo si era chiamato Rabbit; quando era solo Caligù III, u accentata e numero romano, ci avevo corso contro, e con alcuni del suo equipaggio avevo regatato sulla barca di un amico comune ma non avevo mai saputo che quello fosse, o fosse stato, il Rabbit. Vista la barca in terra in condizioni non particolarmente smaglianti ho chiesto a Titti Carmagnani, amico da sessant'anni e Socio storico dello Yacht Club Italiano, se conoscesse il proprietario e se sapesse se la barca fosse in vendita – le risposte sono state un sì e un no: sì, conosceva il proprietario e no, non solo Caligu Terzo Rabbit non era in vendita ma il proprietario aveva rifiutato più di una proposta.

Accantonato il desiderio Rabbit e dopo un paio d'anni di regate con il dinghy avarissime di piazzamenti onorevoli ma di enorme divertimento ed accertato che i pochi centimetri e i molti chili aggiuntisi dopo la vendita nel 1963 non mi permettevano più di usarlo in due per andare a farci il bagno, in Mietta e me è maturato il desiderio di trovare una barca gestibile anche da soli ma sulla quale all'occasione potessimo avere con noi qualche amico.

Tra le varie possibilità ci siamo orientati su un Carter 37, sorella minore del 39 che avevamo tanto amato, perfettamente in grado di consentirci quanto nei nostri desideri; acquistato e sistemato il 37 ci è venuta voglia di farne costruire un modello da tenere in casa. Come avevo già fatto per il 39 ho scritto a Dick Carter, chiedendogli i disegni; le mie mail sono però state respinte per "indirizzo email invalido" e lo stesso per la lettera che gli ho indirizzato a Nahant, ritornatami qualche mese dopo con "destinataire parti sans laisser d'adresse". Non ci siamo rassegnati e abbiamo continuato a cercare, sino ad arrivare a Yves-Marie Tanton, braccio destro di Dick Carter nei primi anni settanta, colui che aveva materialmente disegnato sia Ydra che il 37' che ne derivò per la costruzione in vetroresina; da Yves-Marie ho avuto copia dei disegni e la triste notizia che Carter era mancato nel 2007, tutto sommato giovane visto che era nato nel 1928.

La mia ricerca di una barca disegnata da Carter mi aveva portato su un sito dedicato ai 37 dove ho conosciuto, prima virtualmente e poi nella tradizionale forma di un incontro faccia a faccia, Philippe-Jacque Roux, proprietario di un 37' in Francia da sempre, ora chiamato Mustang e verniciato di blu ma che quando era giallo e si chiamava Obsession è probabilmente stato il Carter 37' francese con il miglior palmarès.

Philippe che a differenza mia è attivo sui social ha messa la notizia in rete e non molto tempo dopo sono cominciate ad arrivare le smentite – prima un asserito vicino di casa di Carter, poi un altrettanto asserito nipote 'da parte di zio' e infine la 'figlia maggiore'. A fugare del tutto ogni mio qualsiasi dubbio a fine 2014 mi è arrivata una mail da una signora Andrea Moore Carter che si è detta moglie di Dick, mi ha informato che erano

tutti e due in Inghilterra e mi ha comunicato un numero di telefono al quale avrei potuto raggiungerli, se avessi voluto.

Ho fortissimamente voluto e pochi secondi dopo aver visto la mail ero al telefono con Dick per una conversazione durata ben più di un'ora, nel corso della quale ha anche avuto l'amabilità di sostenere di ricordare i nostri precedenti incontri negli anni settanta. Da quel momento in poi le conversazioni telefoniche e le mail sono diventate frequenti; nei primi mesi del 2015 Dick mi ha comunicato il desiderio di venire in Liguria, per rivedere i luoghi dove si era svolta una parte non irrilevante dei suoi anni da progettista nautico e per farli vedere a sua moglie che non li conosceva.

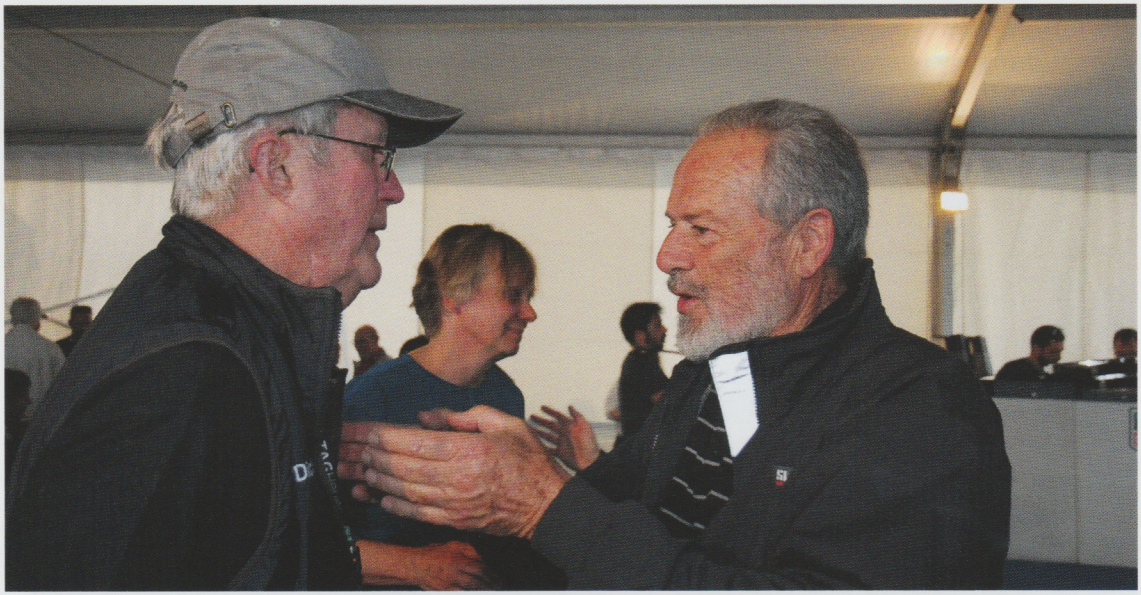
A Mietta e a me è venuta l'idea di cercare di far coincidere la presenza dei Carter con il Vela Festival dell'inizio di maggio; avute la conferma di Dick che il periodo era di suo gradimento abbiamo contattato Luca Oriani che è stato ben contento di organizzare una sorta di 'surprise party' per Dick. Abbiamo cercato di avere presenti a Vela Festival altre barche disegnate da lui e oltre ai due 37, Mustang e Tomira, abbiamo avuto, grazie a Claudio Recchi, l'adesione dello splendido Benbow, una delle barche più care a Dick Carter.

Ho anche conosciuto Giorgio Pastorini Varini, il proprietario di Caligu Terzo Rabbit, che purtroppo non è stato possibile far arrivare a Santa Margherita; riuscito perfettamente il surprise party con Dick che sino a quando non è stato chiamato sul palco a ricevere una sorta di 'Oscar alla carriera' non si è reso conto di essere la star del momento e che quando se ne è accorto ne è stato molto colpito, riuscita più che bene la veleggiata che ha fatto al timone del Tomira, il 37 di Mietta e mio, con la ciliegina sulla torta che a un certo momento i suoi tre disegni sono stati a metri uno dall'altro, rendendo possibile racchiudere in un'unica inquadratura Benbow, Mustang e Tomira, la domenica mattina siamo andati tutti allo Yacht Club, a rendere il doveroso omaggio alla 'Opera Prima'. A Giorgio Pastorini, che ovviamente era lì a mostrare la barca e a fare gli onori di casa, ho rinnovato la richiesta di acquisto, sentendomi con il più grande garbo rinnovata la volontà

di tenerlo.
In ogni caso ciò che Mietta e io volevamo ottenere più di qualsiasi altra cosa, festeggiare Dick e ricordare i successi ottenuti dalle sue barche era stato conseguito in pieno e Dick

Dalla sinistra Tomira, Benbow e Mustang

ne era stato felice, come testimoniato da quanto ci scrisse, rigorosamente a mano e per "posta lumaca", come ama definirla Andrea Carter.



Dick Carter e Giorgio Pastorini Varini

Accantonato per la seconda volta che pensavamo definitiva il desiderio di acquisire quella che consideravamo e ancora consideriamo per la storia della vela, in particolare agonistica d'altura, la seconda più importante barca del XX Secolo, abbiamo navigato e regatato con il Tomira e abbiamo tenuta viva l'amicizia con Dick e Andrea, alla quale si è aggiunta quella con Catherine, la figlia maggiore di Dick, quella che aveva dato la prima efficace spallata all'idea che Dick non fosse più tra noi. Non avevamo purtroppo per tutti noi previsto l'infartone che, del tutto all'improvviso, nell'ottobre del 2016 si è portato via Giorgio Pastorini.

15/5/15

Dear Francesco and Mietta.

First some history. Fifty years ago I knew I was creating something special with the design of Rabbit. The validation of the ideas came one year later with Tina winning the One Ton Cup. Although obviously I wanted to succeed with the racing, my real objective was to improve the cruising boat – to make it more comfortable and more pleasant below deck (more light).

But like all innovation, once it is accepted and becomes normal, it recedes into history like the wake of a ship. Thus I felt my contribution, like the disappearing wake, had been long forgotten.

Needless to say I was unprepared for the welcome I received in Santa Margherita. The whole Vela presentation came as a shock. I had never received such recognition during my actual design days so you can imagine after a gap of 40 plus years it was overwhelming. And of course it was Benbow. What a miracle of preservation – and especially Tomina and Philippe's Mustang that affected me most deeply.

It never occurred to me when designing boats all those years ago that there would be owners cherishing boats of my design 40 years later and looking after them so beautifully. How lucky can a designer be!

The trip to see Rabbit was one of the highlights, of course. It was connecting with an old friend. The blue color was distracting but the shape was not. I had forgotten how full of light the interior was in part due to the windows on the forward part of the coachroof. Most of the interiors of Stephens, Nicholson etc. were dark and gloomy in those days. Even the "Rabbit's ears" were still there. It was a shame that Rabbit couldn't have made it to the Vela.

It was nice to reconnect with Lionello after all these years, but the big surprise was to meet three wonderful owners.

On our flight back to England, I said to Andrea "It's like being a member of a family" There is a bond. It isn't necessary to describe the bond. It just exists. So heart felt thanks to you, Francesco, Mietta and Philippe for asking me to join.

All the best

Dick

Da Titti Carmagnani (sempre lui!) ci è arrivata notizia che Filippo, il figlio di Giorgio, non sarebbe stato contrario all'idea di cedere il Caligu Terzo Rabbit, a condizione che andasse a qualcuno pronto ad affrontare i non trascurabili lavori necessari per mettere in ordine la barca, l'acciaio della quale mostrava qua e là segni di corrosione piuttosto preoccupanti.

Credo che non ci siano precedenti di trattative per compravendite di barche altrettanto veloci – proposta, accettazione della stessa, stretta di mano, e così l'11 marzo 2017, assistiti da Filippo Pastorini, dalla sua fidanzata Giulia e dai nostri amici Gianni e Battistina Fabro e Beppe Franzoni Mietta e io abbiamo portato Caligu Terzo Rabbit dal Duca degli Abruzzi a Rapallo, dove era pronto l'ormeggio a fianco del Tomira.

Il programma ipotizzato per la 'bambina nuova' era di metterla a disposizione dei Carter per il Vela Festival dell'inizio di maggio, usarla tutta l'estate per imparare a conoscerla e poi portarla in cantiere perché fosse restaurata come un disegno di cotanta importanza storica assolutamente merita.

Si sale a bordo

The new proud owners

Tomira e Caligu Terzo Rabbit

I fine settimana di marzo e aprile non dedicati alle regate con Tomira hanno visto un gran lavoro 'di brusca e striglia' su Caligu Terzo Rabbit sicché la prima uscita a vela è stata all'inizio di maggio, per testare il genova e la randa che Vittorio d'Albertas ci aveva

confezionato, rigorosamente in dacron e quanto più simili possibile alle vele che Ted Hood aveva fatto per il suo amico Dick 53 anni prima; a bordo, oltre al velaio, a Mietta e a me Lionello Gasparini, negli anni settanta importatore delle barche di Carter in Italia e da allora caro amico – tutti strabiliati dalla velocità e dalla facilità di manovra di Rabbit.

Nella foto di Mietta con me sono Vittorio d'Albertas e Lionello Gasparini

Dick Carter era stato tenuto all'oscuro dell'acquisto, lo ha saputo solo il 5 maggio quando lo abbiamo portato a Santa Margherita per 'vedere le barche'; ecco come lui stesso ha descritto quel momento:

"*I was expecting to see the gleaming white hull of Francesco's Carter 37, Tomira. But, there, right in front of me, was the transom of Rabbit. My immediate reaction: Francesco had been successful in persuading Giorgio to bring Rabbit around to the Vela Festival. But then, in a quiet voice, Francesco mentioned that Giorgio had died. I felt a pang of sadness about his passing. Then Francesco continued on, saying that he and Mietta were now the new owners of Rabbit. The news hit me like a thunderbolt. I turned and hugged Francesco, overwhelmed with joy. I don't know if I've ever reacted less like a 'reserved New Englander' in my life. I felt Rabbit was returning to the family.*"

Il giorno dopo non ci è stato possibile seguire il programma originario, il tempo era brutto e Carter non se l'è sentita di uscire con Rabbit – la ripresa di contatto, 53 anni dopo l'ultima regata insieme, è stata rinviata al giorno successivo, che prevedeva condizioni molto migliori.

Anche questo si è però rivelato irrealizzabile, nel corso della veleggiata Caligu Terzo Rabbit è incorso in un incontro ravvicinato, troppo ravvicinato, con un solido Bavaria

2198
GE 67 R

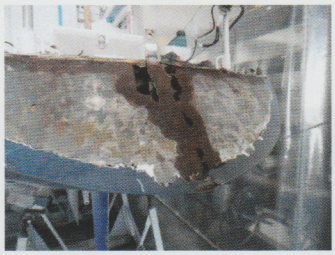
39 e l'urto ha strappato la landa della sartia bassa di sinistra, la cui saldatura allo scafo era già piuttosto ammalorata. L'uscita di Dick e dei suoi familiari con la di lui opera prima è quindi avvenuta solo a motore.

Pagina precedente: Caligu Terzo Rabbit in regata al Vela Festival.
53 anni dopo Dick torna a bordo con sua moglia Andrea, Lionello Gasparini e Gianni Fabro

Subito dopo la conclusione di VELAFestival Caligu Terzo Rabbit è stato portato al Cantiere CARM di Lavagna, l'eccellenza del quale era ben nota a Mietta e a me sin da quando avevamo dovuto mettere mano all'autentica macelleria nautica alla quale un precedente proprietario aveva sottoposto il nostro Carter 37' dopo averlo spiaggiato nella seconda metà degli anni 70; che la barca non sia affondata nei 35 e più anni trascorsi tra quando si è pensato di poter riparare i buchi nello scafo applicando delle specie di cerotti tenuti fermi da quintalate di resina è un riconoscimento alla solidità della costruzione dell'Olympic Yachts.

Caligu Terzo Rabbit appena entrato in cantiere

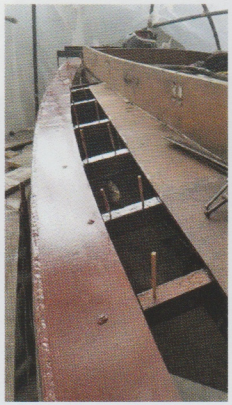
L'entità della corrosione si è in vari punti rivelata molto più seria di quanto non si fosse potuto ipotizzare; quella più seria riguardava lo specchio di poppa, è stato un vero miracolo che nell'impatto che ha provocato il distacco dallo scafo della landa della sartia bassa di sinistra non si sia verificato lo stesso anche con quella dello strallo di poppa che se si fosse staccata avrebbe quasi inevitabilmente comportato la rottura di quell'albero che secondo Ted Hood che l'aveva costruito non sarebbe arrivato alla fine della stagione 1965!



Per fortuna invece l'albero è rimasto in piedi, il profilo utilizzato da Hood più di cinquant'anni fa non esiste più da tempo e pertanto la sostituzione con qualcosa di esteticamente analogo non sarebbe stata possibile. Per quanto riguarda l'opera viva i danni maggiori la corrosione li aveva fatti tra il timone e la pinna di deriva, e anche sfilare l'asse del timone si è rivelata un'impresa ciclopica, che ha richiesto una settimana di riscaldamenti e mazzate e non so quante bombolette di CRC ma alla fine ce la si è fatta.

Il restauro è stato effettuato rispettando la regola aurea che si applica alle auto d'interesse storico (e probabilmente ad una miriade di altri interventi simili dei quali io non so molto), che nessun particolare non importa quanto ammalorato ma che può essere salvato deve essere aggiustato e mantenuto. La struttura mista utilizzata per Rabbit, scafo in acciaio

come pure la piattabanda che sostiene perimetralmente la coperta e coperta e tutto il resto in legno ha fatto sì che nei punti di contatto tra i due materiali, pur protetti con le vernici disponibili nel 1965 che non sono certo le stesse di oggi, ci siano stati ammaloramenti; in queste zone le parti ammalorate sono state eliminate con tirchieria peggio che genovese (del resto Lavagna in che provincia è?) e sostituite con pezzi attuali, dopo di che sia il nuovo che il vecchio sono stati appunto protetti con quanto oggi disponibile.



Terminati i risanamenti strutturali la tenuta delle saldature è stata verificata immergendo la barca nel suo elemento naturale, l'acqua!
Tutto perfetto e si è di conseguenza potuto procedere al rimontaggio e alla verniciatura

degli interni, che sono tutti quelli originali costruiti dal cantiere "Jachtwerf Gebroeders Maas" nel 1965.
… e così, verso la fine di marzo del 2018, Caligu Terzo Rabbit è stato pronto!
Il 3 aprile, 9 mesi dopo l'entrata nel capannone, si è presentato alla CARM un sorta di gigantesco ragno meccanico che, avvolta la barca in una ragnatela di cinghie e lenzuo-

la, l'ha portata con la delicatezza che il gioiello che è merita sino all'acqua, dove l'ha immersa neanche fosse un bambino portato al fonte battesimale! Del resto i 9 mesi di 'gestazione' un qualche paragone lo suscitano.
Vista la barca di fianco a Mietta e a me è venuta subito in mente la frase che Dick ci aveva scritto subito dopo Vela Festival 2015: "*The blue color was distracting*"; in effetti lo scafo scuro e la tuga tutta bianca sono la combinazione peggiore per l'estetica di Rabbit – come tutti quelli sovrappeso sanno, o quando meno dovrebbero sapere, i colori scuri attenuano l'impatto visivo delle masse mentre quelli chiari lo ingigantiscono.

Rabbit, assolutamente innovativo nell'opera viva, in quella morta è una tipica barca degli anni 60, quindi scafo basso e cavallino abbastanza pronunciato, il che, su una lunghezza fuori tutto di un nulla più di 10 metri assicura poca altezza sotto coperta, problema al quale si è ovviato con una tuga abbastanza pronunciata. Ecco allora che lo scafo dipinto di blu riduce ancora la dimensione visiva dello stesso, mentre la tuga completamente bianca sembra ancora più imponente di quanto sia in realtà. Raffinato esteta – un altro degli innumerevoli interessi di Carter è l'architettura del Medio Evo e del Rinascimento – Dick aveva voluto lo scafo bianco, così sembra più grande, e i fianchi della tuga in mogano, di una tonalità molto scura anche per questo legno che è comunque tra i più scuri che ci siano. Basta confrontare le due fotografie del fianco sinistro, prima e dopo il restauro, per visualizzare quanto appena descritto.

CALIGUTA
RABB
YCI

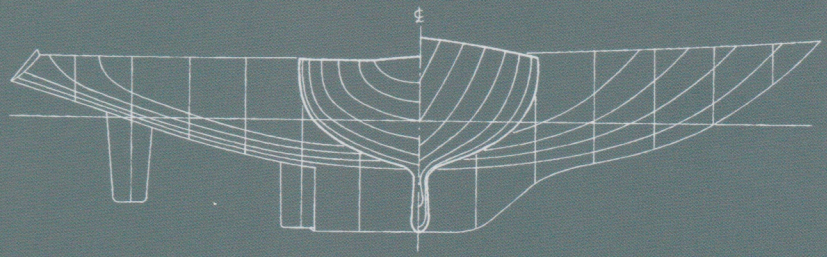
Da felici e fieri armatori Mietta e io non abbiamo resistito alla tentazione di salire a bordo, malgrado la pioggia, l'abbigliamento assolutamente inadatto (scarpe da città su una barca a vela, obbrobrio!) e il drammatico dislivello tra il ferro da stiro usato come passerella e la barca...
e poi tutti al coperto, per un brindisi con le meravigliose persone della CARM.

Progettista e armatori fieri e felici alla cerimonia per la consegna del guidone dello Yacht Club Italiano a Caligu Terzo Rabbit fresco di restauro.

In “The golden age of offshore racing”, a proposito dell'occasione Dick Carter ha scritto: *There she lay, glistening in the setting sun, crisp, immaculate and, dare I say, an object of incredible beauty. RABBIT had been fully restored and was back to her original colors: white top, sides and bottom.*

2198
2198
2198
RABBIT

Finito di Stampare il 30 Aprile 2018



RABBIT