



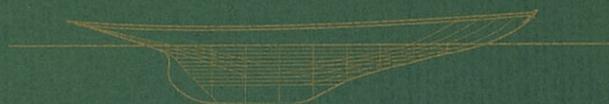
Associazione Italiana Vele d'Epoca

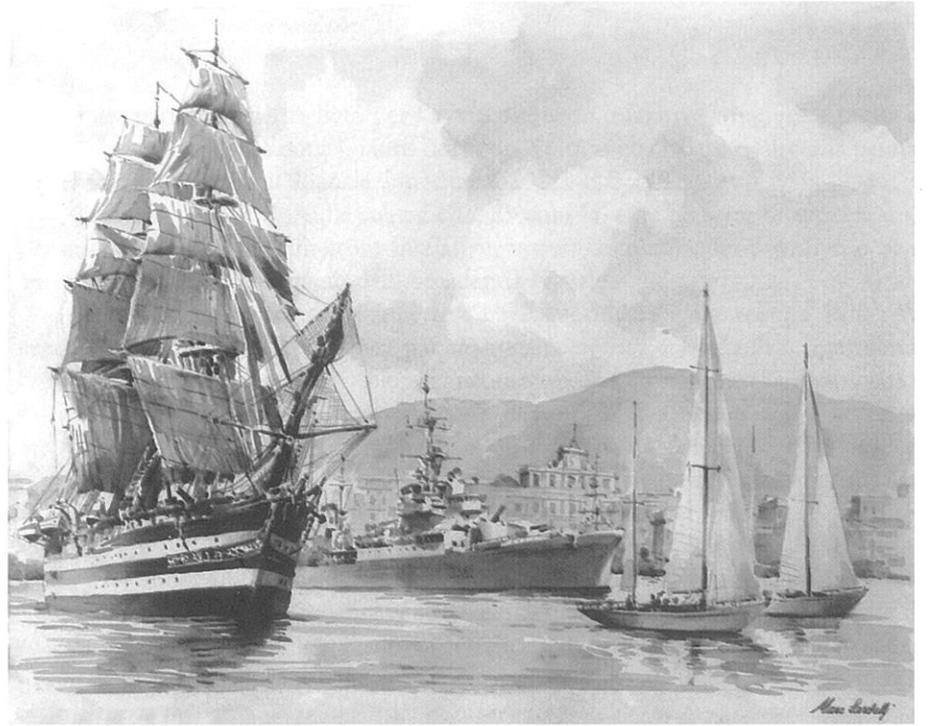
Quaderno N. 1

Sorella 1858



2008





Navi Scuola a Livorno



ACCADEMIA NAVALE

L'Ammiraglio Comandante

Sono particolarmente lieto per l'avvio di questa iniziativa congiunta, messa a punto con il Presidente dott. Gianni Loffredo, volta anche a dare risalto alla prima ricorrenza giubilare dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca.

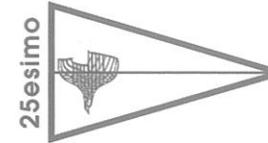
Conosco l'AIVE fin dalla sua nascita, 25 anni fa, e ne ho sempre apprezzato, per stile e sobrietà, le numerose iniziative, vissute secondo quei profili che ben entrano in simbiosi con quelli dell'Accademia Navale.

Cercare similitudini nelle rispettive cure quotidiane è fin troppo facile: ci anima, infatti, la stessa attenzione per mantenere pratica e teoria della marineria del passato e rinvigorirne le tradizioni ancora vive, per corroborare la conoscenza presente, da riversare nell'educazione delle giovani generazioni; ci anima la stessa attenzione a preservare un mondo etico, sostanziato da comportamenti leali e generosi, in cui la vela è uno strumento che aiuta i giovani a divenire uomini, ma anche gli uomini a ritrovare se stessi in valori affinati nei secoli, nel corso di navigazioni, sacrifici ed emozioni vissuti assieme, confronto di idee e sentimenti.

Nelle monografie che si succederanno, valorizzando l'identità di ciascuna Vela d'epoca, il Lettore troverà anche quelle della Marina Militare, che tramite il suo Sport Velico dell'Associazione è Vicepresidente statutario, dai velieri «Vespucchi» e «Palinuro» alle Unità Scuola iscritte all'A.I.V.E.; ognuna di queste Vele d'epoca racconta una sua storia: «*Corsaro II*», «*Stella Polare*», «*Artica II*», «*Orsa Maggiore*», «*Sagittario*», «*Caroly*», «*Capricia*» e «*Chaplin*», raccontano storie di velieri; ma soprattutto di Uomini, Ufficiali, Sottufficiali e Marinai che hanno segnato con passione la storia della Vela della Marina Militare e dell'Accademia Navale.

Livorno, marzo 2008

Amm. Div. Cristiano Bettini



Il Presidente

Quaderno numero 1 perché vogliamo che le monografie delle barche che faranno parte del Programma Cultura 2007-2009, superino quest'anno la decina e, se saremo bravi e laboriosi, arrivino a cinquanta per fine periodo.

Quaderno numero 1 dedicato a Sorella perché è una piccola, grande barca, che quest'anno compie 150 anni e noi soltanto 25.

Credo che sia di buon augurio.

Sorella è nata per regatare, allora si costruiva anche per fare scommesse tout-court, oggi vince ancora, ed è la più antica della flotta AIVE.

Anche questo è di buon augurio.

Cominciamo con le barche da Regata perché, pur accettando le critiche sull'agonismo del circuito CIM, non possiamo dimenticare che la Regata porta con sé vita e soprattutto, con la nostra formula di stazza, obbliga a mantenere le barche partecipanti in perfetto stato, come al momento del varo.

Andiamo in stampa con l'appoggio del Socio Fondatore Accademia Navale, non è la prima volta che superiamo un ostacolo con l'aiuto dell'Istituzione Marina Militare.

Personalmente lo considero un grande gesto che dimostra, nel concreto, come la nostra flotta e quella di formazione della Marina: Corsaro, Stella Polare, Artica, Capricia, Caroly e Chaplin sono nel cuore non soltanto di Marivela.

Ringrazio i molti che partecipano a questo bel lavoro che ho sempre considerato un passaggio obbligato per dare un senso compiuto al nostro Statuto.

Genova, 14 Marzo 2008

SORELLA - 1858

Questo primo numero della serie dedicata agli yacht che illustrano la nostra Associazione, non può cominciare che da “Sorella”, un piccolo cutter aurico che compie quest’anno un secolo e mezzo di vita, una vita gagliardamente e anche laboriosamente trascorsa.

Sorella è già presente, quando comincia a svilupparsi e ad evolvere lo yachting inteso come impiego del tempo libero, una delle pochissime imbarcazioni superstiti di quegli inizi.

La sua longevità è in parte dovuta alla fortuna e ad una esistenza salvaguardata.

Infatti ha avuto soltanto quattro proprietari negli ultimi più o meno 130 anni della sua vita.

Le sue linee aggraziate e le sue prodezze nelle regate hanno certamente avuto un ruolo in questa sua longevità, così come la sua nascita.

E’ stata infatti realizzata da uno dei maestri allora più noti e riconosciuti nel design e nella costruzione di yacht, Dan Hatcher.

Siamo debitori al giornalista inglese Peter Willis per la paziente ricerca che ha permesso di realizzare in larga misura questo profilo.

LE CARATTERISTICHE

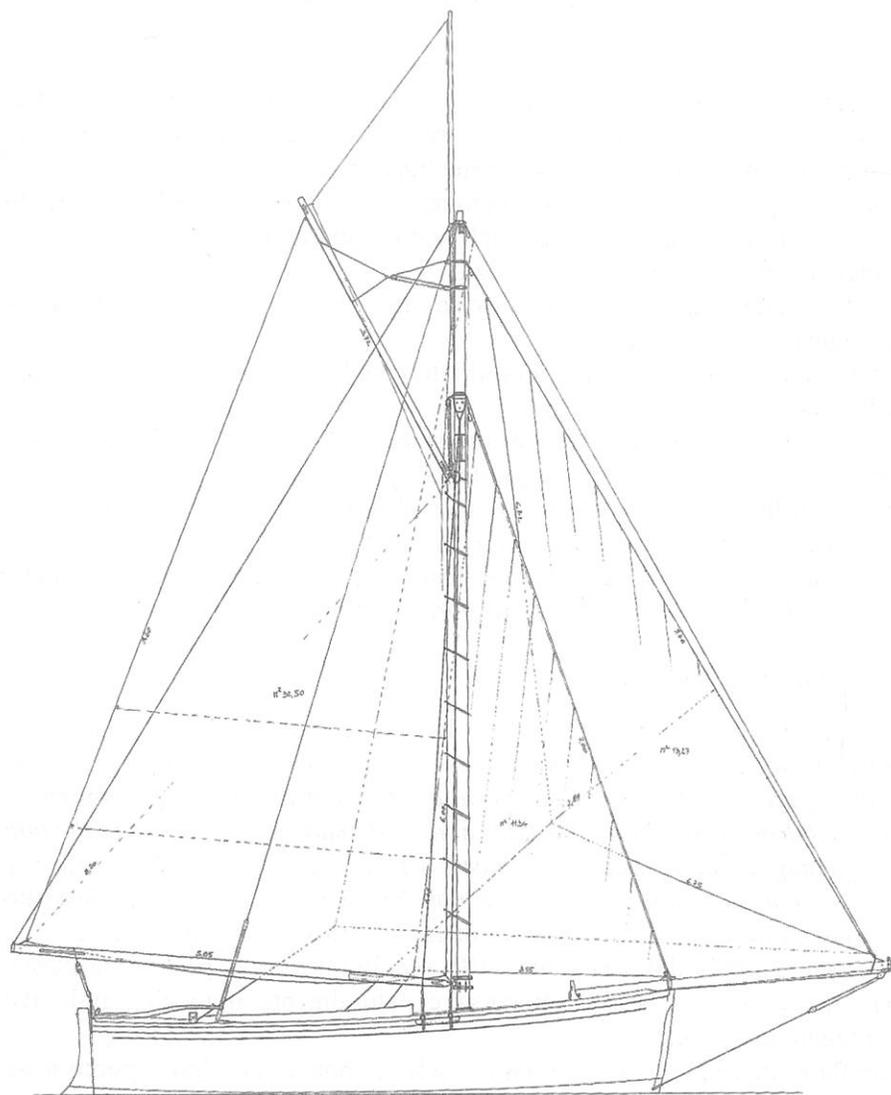
Per gli inglesi il “cutter” è cosa loro... *“il progetto ben costruito è considerato il trionfo dell’architettura navale. Per il servizio di pattuglia questo genere di nave presenta peculiari ed esclusivi vantaggi: governa e vira di bordo in assoluta sicurezza; non scade mai né di velocità né di rotta e riguadagna subito l’abbrivo, giusto il tempo necessario ad orientare le vele. In caccia quando va all’orza non ha rivali...”*. Così viene descritto citando da Miles in “La Marina da Guerra” di Giovanni Santi-Mazzini.

Avevano a partire dalla metà del XVIII secolo funzioni di polizia marittima, servizio di dogana, guerra di corsa e naturalmente impieghi civili, dal pilotaggio alla pesca.

Sorella è un gaff cutter a fasciame liscio, poppa a specchio e ponte a tre quarti.

Il dritto di poppa, in modo quasi impercettibile si inclina graziosamente sulla linea di galleggiamento, continuando con lo stesso angolo nella superficie sottostante, prima di piegare in una chiglia profonda e lineare; la prua è quasi verticale con un lungo bompresso.

Ha una lunghezza di stazza (secondo le regole dell’epoca) di 27 piedi (8,38 metri lo scafo, 10,97 l’armamento) un baglio di 9 piedi (2,74 metri), una immersione di 4,8 piedi (circa 1,50 metri).



SORELLA:

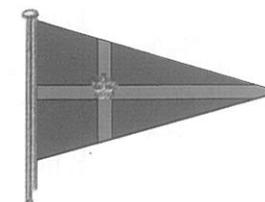
| | | |
|---------------------|-----|-------|
| lunghezza scafo | m. | 8,38 |
| lunghezza armamento | m. | 10,97 |
| larghezza | m. | 2,74 |
| pescaggio | m. | 1,50 |
| superficie velica | mq. | 65,2 |

Rispetto alle barche standard della zona, le barche da pesca Itchen Ferry dalle quali certamente discende, è più snella; il suo baglio è di poco più ampio, (quelli lo hanno di 8 - 8,6 piedi), ma è almeno di un 30% più lunga. E' realizzata con fasciame in pino rosso su costole di quercia e fissaggio in rame.

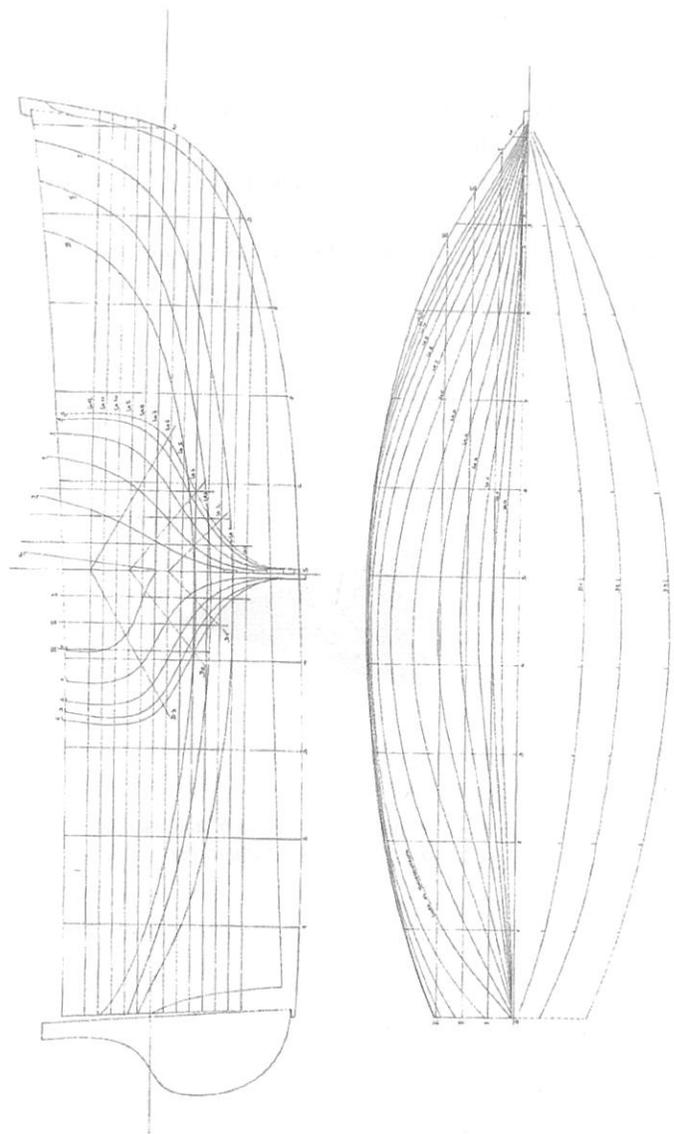
Disloca 4,5 tonnellate ed in base alle vecchie "Regole del Tamigi" era classificata come 8 tonnellate.

La superficie velica totalizza 65,2 mq.: randa 38,0 - fiocco 14,8 - trinchetta 7,4 - freccia 5,0.

Il mezzo modello originale da cui è nata è ancora in mostra nella sede del Royal Southern Yacht Club di Southampton al quale Sorella è stata iscritta.



I Guidoni dei Circoli ai quali *Sorella* è stata iscritta:
Royal South Yacht di Southampton



Le linee d'acqua di *Sorella*

LA VELA DEL SUO TEMPO

Quando *Sorella* fu costruita, erano passati solo sette anni da quando lo schooner *America* aveva vinto la regata intorno all'isola di Wight conquistando la Coppa delle 100 ghinee, preludio a quella che diverrà l'*America Cup*.

Le competizioni tra yacht erano ancora in fase evolutiva, disegno, nuove regole di regata e tradizioni dure a morire, influenzandosi a vicenda.

Le forme stavano diventando man mano più fini, la costruzione più leggera, il baglio massimo tendeva a restringersi, le vele miglioravano sia in qualità che in taglio.

I pionieri di questo sport erano personaggi molto facoltosi, interessati alla competizione, ma anche e forse di più alle scommesse (a questo scopo lo yacht "*America*" aveva traversato l'Atlantico per andare a gareggiare in Inghilterra...), ma gradualmente la passione per la vela avrebbe preso il sopravvento, decretando la nascita di uno sport.

Questi grandi yacht avevano equipaggi molto numerosi reclutati in larga parte tra pescatori e marinai, ovviamente salariati, le cosiddette *pay hands*.

Si creava quindi uno scambio di valori e di esperienze, che dal mondo degli yacht traslava a quello della marineria professionale e viceversa.

Le imbarcazioni da lavoro, specialmente quelle pilota, traevano ispirazione dal design degli yacht e dalle regole di stazza per questi elaborate e non era infrequente che si misurassero in regata insieme.

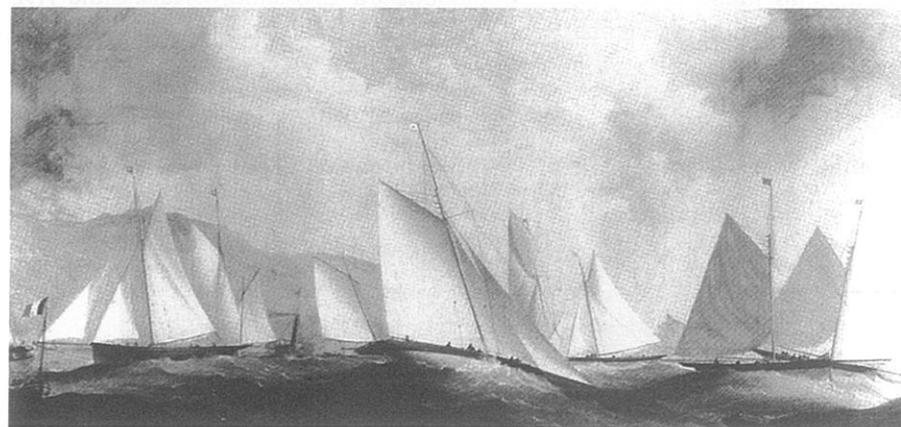


Immagine di una tipica regata in epoca Vittoriana

DAN HATCHER

Il suo costruttore, Dan Hatcher, era maestro per entrambi i tipi, molto considerato sia come costruttore che come designer.

Soprannominato “King Dan” dagli ammiratori, era contemporaneo – tra gli altri – di personaggi del calibro di William Fife II e Michael Ratsey, rispettivamente famosi quali architetto navale e velaio, loro competitore in lunghe stagioni di regate.

Il suo primo grande successo, antecedente di qualche anno a Sorella, era stato il cutter da 38 tonnellate Glance del 1855.

Dopo Sorella, nel 1862 disegnò e costruì Phosphorous di quasi 23 metri e successivamente la sua creazione preferita, il 40 tonnellate Norman.

Sua realizzazione maggiore il 100 piedi Hermione, con struttura in ferro e fasciame in legno, varato nel 1868 al culmine della carriera.

Si dedicò anche al refitting di vecchie e veloci barche, tra queste la famosa Volante del 1851, presente alla coppa delle 100 ghinee, modificandola con successo nel 1864, consentendole di conseguire in quella stagione numerosi successi.

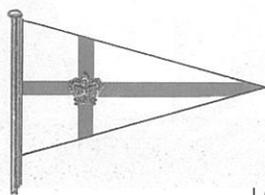
Nato a Southampton nel 1817, figlio di un capitano marittimo, carpentiere navale sin dall'età di 21 anni, alla fine del 1830 iniziò l'attività in proprio, aprendo un cantiere navale a Belvidere Road sulla riva occidentale del fiume Itchen.

Il cantiere prosperò fino agli anni '70, poi Hatcher si ammalò e morì nel 1880 all'età di 63anni.

Il cantiere passò di mano più volte ed ancora oggi, nella zona ove questo si trovava, si procede alla costruzione ed al restauro di imbarcazioni.

Il traghetto lungo l'Itchen era in funzione tra Crosshouse Hard sulla riva occidentale, nelle cui vicinanze era sito il cantiere di Hatcher ed il villaggio di Itchen Ferry, sulla riva opposta, villaggio che dava il suo nome al tipo locale di imbarcazione.

A quei tempi una plaga incantevole, propizia alla vela, chiamata “Southampton Water” ed ora sobborgo di quella città.



I Guidoni dei Circoli ai quali *Sorella* è stata iscritta:
Royal Yacht Squadron

LE IMBARCAZIONI ITCHEN FERRY

Sebbene Hatcher fosse famoso per gli yacht da regata, il lavoro che dava da vivere al suo ed agli altri cantieri della zona, era la costruzioni di imbarcazioni per la pesca costiera ed erano queste, assieme alle loro copie, ad essere conosciute come Itchen Ferry.

Erano a fasciame liscio, con alta alberatura, un picco relativamente corto e negli anni 1850 più o meno all'epoca di Sorella, utilizzavano una randa sprovvista di boma, governata con una scotta, denominata “sheet mainsail”.

Il nome Itchen Ferry viene anche assegnato, sebbene in modo non del tutto congruo, a yacht derivati da quei disegni, la classe “Solent” che, al pari di Sorella, potevano essere parecchio più lunghi, fino a 30 piedi.

Il ben noto Dixon Kemp, scrivendone, si riferisce ad esse semplicemente come “imbarcazioni Itchen”.

Adrian Rance in “Shipbuilding in Victorian Southampton” (Università di Southampton, Industrial Archaeology Group, 1981) così commenta: “...Esisteva una relazione molto stretta tra imbarcazione da lavoro e imbarcazione da regata nel Solent”.

Non era quindi insolito per le imbarcazioni “Itcher Ferry” fungere da yacht durante la stagione estiva e dedicarsi alla pesca durante i mesi invernali.

Da questo dualismo nacque anche la piccola classe “Southampton Water”, cutter costruiti per gareggiare a livello locale e classificati in base alla lunghezza.

Sorella sembra essere stata costruita per la classe 27 piedi.



Sorella nel suo attuale habitat

CHI È STATO IL PRIMO PROPRIETARIO?

Ma per chi era stata costruita?

Fino al 1880 non appare nessun proprietario sul cui nome vi sia sicurezza, ma esiste un indizio su un giornale locale relativo al resoconto della Hythe Regatta del 1862.

L'intera notizia è contenuta nello "Hampshire Independent" del sabato 6 Settembre e ne diamo qui uno stralcio. "...la nostra regata si è svolta mercoledì scorso sotto i migliori auspici in una mattinata all'insegna del bel tempo.

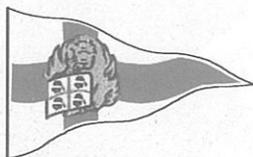
I preparativi sono stati disposti ed eseguiti al meglio per le diverse competizioni previste.

Il primo colpo di cannone è stato sparato puntualmente alle 10.00, ma a causa di obiezioni nei confronti della stazza e del compenso di Sorella, poi revocate dalla Commissione, la prima partenza è avvenuta solo alle 10.30, quando le imbarcazioni della classe sino a 30 piedi si sono avviate per contendersi il premio delle 14 Sovereign.

Il percorso prevedeva partenza dallo scalo della nave carboniera, poi il battello di virata ormeggiato nel fiume, quindi la nave meteorologica e poi girare intorno a questa ed al Dountlessback per nuovamente tornare indietro fino alla nave meteorologica, il tutto a dritta e per tre volte.

1° premio 7 Sterline, 2° premio 4 Sterline, 3° premio 3 Sterline.

| | Piedi | 1° giro | 2° giro | 3° giro |
|----------------|-------|-----------|-----------|-----------|
| Withe Dove | 30 | 11.49'25" | 12.59'36" | 02.03'28" |
| Pearl | 26 | 11.40'51" | 01.01'21" | 02.07'46" |
| Serrella (sic) | 27 | 11.51'10" | 01.01'07" | 02.06'12" |
| Amelia | 26 | 11.58'40" | 01.02'20" | 02.10'03" |
| Sephyr | 24 | 11.52'42" | 01.07'17" | ritirata |



I Guidoni dei Circoli ai quali Sorella è iscritta:
Yacht Club Porto Rotondo

La partenza è stata ottima con White Dove subito in testa, posizione che non ha mai perso, incrementando anzi il vantaggio nei confronti dei più forti avversari.

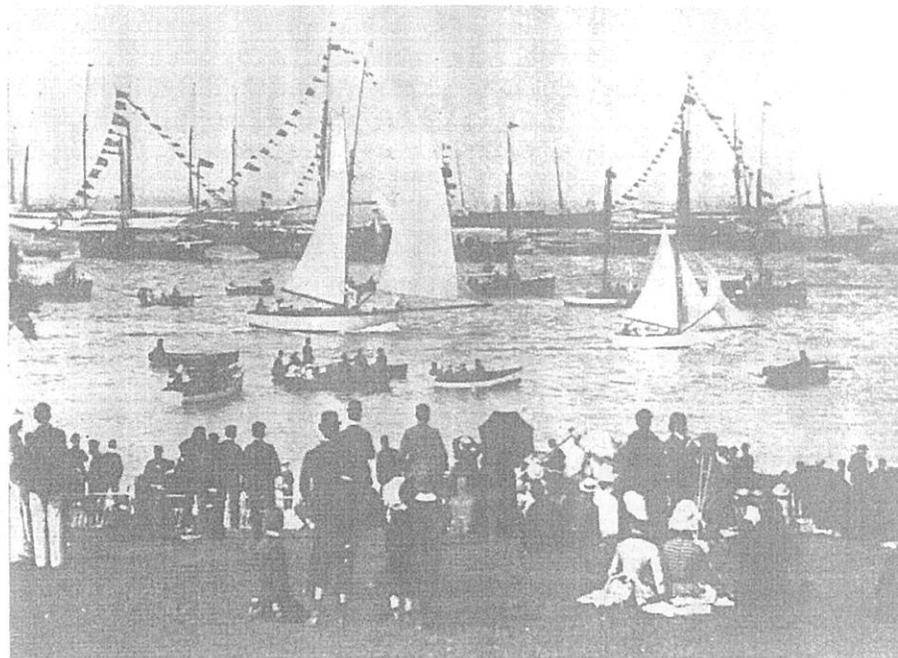
Ha perduto il primo posto per una manciata di secondi, dovendo concedere a Sorella tre minuti e consegnandole la vittoria in tempo compensato White al secondo posto, Pearl al terzo... gara molto eccitante...".

Come si vede, le proteste di stazza erano già di moda...e quanto al nome variamente interpretato, appare verosimile che si tratti proprio della Sorella costruita da Hatcher.

L'articolo non riporta i nomi dei proprietari degli yacht in regata (forse per ragioni di spazio), ma lo fa un giornale concorrente, lo "Hampshire Chronicle" in un breve trafiletto.

Risulta che questi fosse uno dei fratelli Gordon, ma è probabile che appartenesse ad entrambi. Costoro erano velai a Crosshouse, vicino al cantiere Hatcher, al quale avrebbero fornito le vele per molte se non per tutte le realizzazioni.

Erano molto impegnati nelle regate e, si dice, accaniti scommettitori.



La scolorita immagine di una manifestazione coeva della Hythe Regatta

18  90.
ROYAL YACHT SQUADRON
REGATTA.

ON TUESDAY, AUGUST 5th,
HER MAJESTY'S CUP

For all Yachts belonging to the Royal Yacht Squadron. Old Queen's Course. To start underweigh.
 Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances, with this variation, that the Sailing Committee will handicap (without appeal) the
 Vessels entered as they shall deem just.
 ENTRIES TO CLOSE ON FRIDAY, 14th AUGUST, AT MIDNIGHT. NO POST ENTRIES.

ON WEDNESDAY, AUGUST 6th,
R.Y.S. PRIZES OF £125,

For all Yachts of not less than 30 tons, belonging to any recognized Yacht Club. £75 to go to the first vessel arriving
 within her time. £50 to go to the winner by time of another rig. Old Queen's Course. Three to start or no race
 To start underweigh. Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances.
 Two Yachts of each rig to start or only one prize of £100 will be given.
 ENTRIES TO CLOSE ON FRIDAY, 14th AUGUST, AT MIDNIGHT. NO POST ENTRIES.

ON THURSDAY, AUGUST 7th,
THE TOWN PRIZES OF £100,

Presented by the Inhabitants of the Town of Cowes,

For all Yachts of not less than 30 tons, belonging to any recognized Yacht Club. £70 to go to the first vessel arriving
 within her time, and £30 to go to the winner by time of another rig. Queen's Course. To start underweigh.
 Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances. Two Yachts of each rig to compete or only one prize of £100 will be given
 ENTRIES TO CLOSE ON FRIDAY, 14th AUGUST, AT MIDNIGHT. NO POST ENTRIES

FIREWORKS IN THE EVENING.

ON FRIDAY, AUGUST 8th,
R.Y.S. PRIZES OF £100,

For all Yachts of not less than 30 tons, belonging to any recognized Yacht Club. Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances,
 with this variation, that the Sailing Committee will handicap (without appeal) the vessels entered as they shall deem just.
 £70 for the first vessel arriving within her time. £30 for the first vessel of rig other than the winner. Two vessels of
 each rig to start or only one prize of £70 will be given. Three to start or no race To start underweigh. Old Queen's Course
 ENTRIES TO CLOSE ON TUESDAY, 5th AUGUST, AT MIDNIGHT. NO POST ENTRIES

R.Y.S. PRIZES OF £50,

For all Yachts of 20 rating, belonging to any recognized Yacht Club. £35 to go to the first vessel, £15 to the second
 vessel Course:—Round the Peel Buoy, Hill Head Buoy, Calshot Light Ship, and Lepe Buoy, twice round.
 Three to start or no race. To start underweigh. Y.R.A. Rules, Scale, and Allowances.
 Helmsmen to be amateurs who are members of a recognized Yacht Club.
 ENTRIES TO CLOSE ON TUESDAY, 5th AUGUST, AT MIDNIGHT. NO POST ENTRIES

Entrance Fee for each Race £1 ls. To be paid at the time of Entry.

Further Particulars may be obtained at the time of Entry, by application to the Secretary, R.Y.S. Yacht, Cowes.
 S.R.—The Sailing Committee reserves to themselves the right of making such alterations in the arrangements or regulations as they may deem necessary.

Un manifesto d'epoca del Royal Yacht Squadron

INVENTORI DELLO SPYNNAKER

I fratelli William e George Gordon erano anche notevoli innovatori.
 A William si attribuisce – nientemeno – come riportato dal succitato e autorevole Dixon Kemp l'invenzione dello spinnaker, croce e delizia dei velisti.

Inizialmente questa nuova vela fu chiamata "Niobe" dal nome dello yacht che per primo ne fece uso, un 40 tonnellate di stazza, impostato nel 1863, poi disdetto dal cliente che preferì un altro yacht più grande, sempre realizzato da Hatcher.

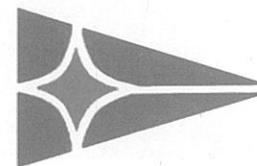
Il "Niobe" fu finalmente ultimato nel 1865 e venduto a William Gordon, che su di esso testò segretamente il nuovo tipo di vela.

La utilizzò con successo sul Tamigi in occasione delle competizioni organizzate dal Royal London Yacht Club nel 1865.

L'equipaggio la indicava come "la Niobe", dal nome della barca.

La vela fu adottata l'anno dopo anche dallo "Sphinx" sempre uscito dalla matita e dal cantiere di Hatcher, yacht che il suo equipaggio chiamava storpiandone il nome "Spinks" e dal quale la vela fu ribattezzata "Spinker" Dixon Kemp, che all'epoca scriveva per la rivista The Field, si riferiva alla nuova vela indicandola come "spinniker" nome che col tempo divenne spinnaker.

E' verosimile che gli interessi per il mondo delle regate e dello yachting, da parte dei fratelli Gordon, sarebbero stati conseguiti più facilmente acquistando un'imbarcazione nuova e veloce per meglio affermare la veleria ed é quindi ragionevole ipotizzare che proprio loro siano stati i primi armatori di Sorella.



I Guidoni dei Circoli ai quali Sorella è iscritta:
 Yacht Club Costa Smeralda

IL SECONDO PROPRIETARIO

Il successivo e questa volta accertato proprietario fu il tenente colonnello F.W.J. Dugmore, come testimoniato nell'edizione 1880 della Hunt's Universal Yacht List:

Nell'edizione 1881 – 82 egli appare come proprietario di Sorella.

Questo registro venne iniziato nei primi anni del 1850 e fu il precursore del "Lloyd Register of Yachts".

Frederic William John Dugmore nacque a Middlesex, nei pressi di Londra e compì nell'esercito una brillante carriera nei ranghi di distinti reggimenti sia in India che nella madrepatria.

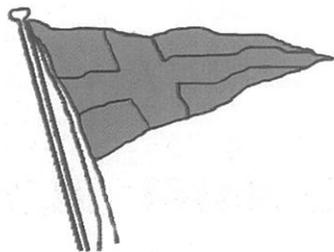
Concluse la vita militare quale istruttore di tiro alla Scuola di Guerra

Quando le edizioni Lloyd's iniziarono a fornire dettagliate informazioni sui proprietari di yacht, si apprese che il nostro risultava essere stato socio del Royal Yacht Squadron e di parecchi altri elitari circoli.

Evidentemente era persona dotata di notevoli beni di fortuna, infatti tra gli yacht di sua proprietà figurano numerose imbarcazioni a vela di notevole stazza e persino yacht a vapore, ultimo in elenco il Mena da 54 tonnellate (a vapore) registrato dal Lloyd nel 1897.

Sorella non appare nei registri del Royal Yacht Squadron: la sua stazza era inferiore a quelle prese in considerazione da quell'esclusivo club.

Esistono però testimonianze ed aneddoti relativi alla sua presenza a Cowes, quando Dugmore ne era proprietario, accudita e governata dal giovane Philip Hunloke.



I Guidoni dei Circoli ai quali Sorella è iscritta:
Yacht Club Adriatico

L'UFFICIALE DI ROTTA DEL RE

Questi, nato nel 1866, divenuto in seguito Sir Philip, ebbe una onorevole carriera da yachtsman e fu ufficiale di rotta di Giorgio V sullo yacht reale "Britannia" fino alla morte del Re.

Fu anche commodoro del Royal Yacht Squadron e dell'Island Sailing Club, specialista e fautore (nonostante la lunga militanza sul Britannia) delle piccole imbarcazioni.

Nel necrologio a lui dedicato, pubblicato dal Times nel 1947, volendosi illustrare la condizione immediatamente post bellica dello scenario velico, si scrive: ... *"Pensava che il futuro delle competizioni veliche fosse nei giovani e che la vitalità di questo sport sarebbe stata ripristinata partendo dalle classi delle piccole imbarcazioni..."*.



Un quadro nel quale Sorella appare assieme a Britannia

Un concetto della vela e di questo sport estremamente attuale, ...un personaggio notevole.

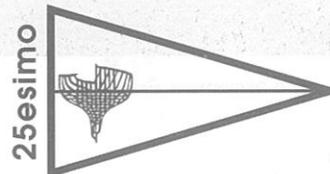
Due articoli a lui riferiti, usciti nel 1965 lo collegano a Sorella.

Sono versioni della stessa storia: il primo dell'Hampshire Chronicle contiene anche un ritratto a penna di Sorella e due foto, il secondo dell'Evening Echo di Southampton lo riecheggia.

Sorella è descritta come barca a vela in gara nella Solent Class ... *"spesso governata da Sir Philip Hunloke quando era ancora giovane"*...

Nella biografia a lui dedicata da Douglas Dixon "L'Ufficiale di rotta del Re" egli risulta ancora adolescente quando si incontra per la prima volta con Sorella.

È presente a Cowes, nel mondo dei grandi velieri da regata che avrebbero costituito gran parte del suo futuro di velista, ma anche molto interessato alle piccole imbarcazioni da 21 a 30 piedi che iniziavano allora a distinguersi anche nelle competizioni più serie.



Moya e Sorella ingaggiate
ed il Guidone A.I.V.E che entrambe innalzano

LE REGATE DELLA SOLENT CLASS

"...Egli era ben lieto di gareggiare su " Caprice" il cutter di 56 piedi del padre, ma se il proprietario di un 30 piedi o di un 27 come Whinbrel o Sorella gli avesse proposto un'uscita in mare, gli occhi blu del giovane si sarebbero illuminati, avrebbe preso subito il suo posto in barca, il proprietario gli avrebbe poi volentieri concesso il timone e sarebbe stato compiaciuto nel vederne il talento e l'istinto sicuro.."

La Solent Class e Sorella sono anche menzionati nel libro "Gaff Rig" di John Leather pubblicato nel 1970 da Adlard Coles.

"... Dal tardo XVIII secolo e fino al 1914 le imbarcazioni da pesca più veloci erano fatte gareggiare con fierezza nelle regate annuali tenute a Ithcen Ferry, Southampton e tante altre località di quella costa.."

Queste venivano disputate nel mese di Settembre quando i grandi yacht sui quali i pescatori trovavano impiego andavano in disarmo.."

Leather fornisce una vivida immagine di quegli eventi, organizzati dai comitati dei capitani e dei costruttori, con premi in denaro raccolti per mezzo di sottoscrizioni popolari, ma anche con premi costituiti da vele o varia attrezzatura.

"...Le imbarcazioni venivano tirate a lucido, le bande musicali suonavano, i giornali fornivano informazioni dettagliate sui preparativi e gli addobbi predisposti per gli eventi, che coinvolgevano tutta la popolazione..."

Descrive anche il tradizionale sistema di partenza in uso ad Hamble.

"... Ancore al fondo e vele abbassate fino al colpo di cannone ... e poi l'antagonismo esplode in una frenetica attività, per mettere a segno le vele e per una gara splendida, dando l'opportunità agli equipaggi di fare una bella figura davanti alla comunità"

Scrive ancora: *"... A parte il fatto di ricercare la migliore forma di carena ed il miglior armamento le regate influivano direttamente sullo sviluppo dei pescherecci..."*

La divisione in classi da regata, misurata fuori tutto, sembra anche aver influito sulla scelta delle nuove imbarcazioni da parte dei futuri proprietari.

È probabile che alcune imbarcazioni, sebbene fossero natanti adatti alla pesca, non abbiano mai svolto tale funzione e si dice che alcuni degli skipper più impegnati, curassero le loro imbarcazioni, a tutti gli effetti come se fossero veri e propri yacht.

Leather cita Sorella come esempio di longevità nella Solent Class *"... costruita come uno yacht nel 1858... nello stile di una barca da pesca"*

DEDITA ALLA PESCA

Nel 1890 o '91 Sorella fu venduta da Dugmore alla famiglia Fuger di Warsash, rimanendo di loro proprietà per circa 90 anni e per quattro generazioni.

In questo periodo divenne di fatto un peschereccio, come testimoniato dalla matricola SU 43 dipinta sul mascone.

La sua vita in questa veste fu di gran lunga migliore di come la descrivono. Era proprietà di una famiglia di marinai e che dal mare traeva i mezzi di sussistenza.



Nonno Fuger ed uno dei nipoti

Si dice, tra l'altro, che "Nonno" Fuger la usasse anche per piccoli contrabbandi sulla Manica.

Se Sorella fosse davvero stata impiegata per traffici illegali non lo sapremo mai, ma le sue linee e la sua maneggevolezza lo avrebbero sicuramente permesso.

È certo che essi la usarono per la pesca, in particolare per quella delle ostriche alla traina.

La "Nonna Fuger" vendeva il pescato nella zona e più tardi istituì nel giardino di casa i "crab tea".

Per questa usanza la località ed i Fuger divennero noti non solo nel circondario, ma attirando clienti anche da lontano, via mare e via terra.

Tutti gli uomini della famiglia, dal "Nonno" al nipote Robin, prestavano servizio come marinai durante l'estate; il primo era presente alla mitica regata vinta da America intorno all'isola di Wight nel 1851.

Robin, molto, molto tempo dopo, fu marinaio tra gli altri, per il Barone Bic e per Peter De Savary.

Sorella non è mai stata in ozio e prima della Grande Guerra fu spesso disponibile a noleggio.

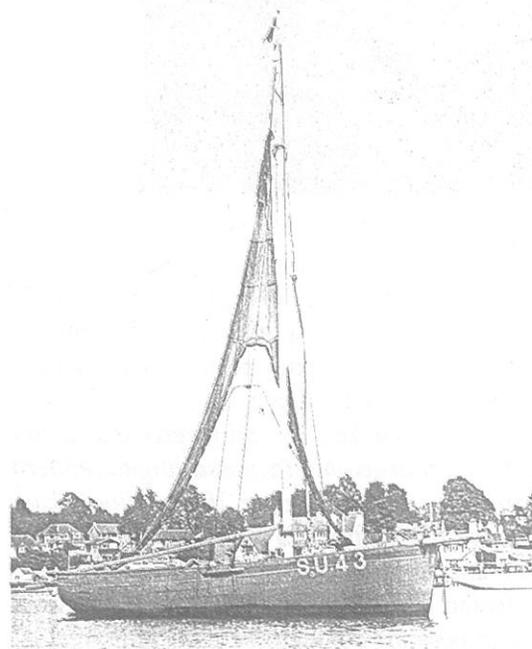
Fungeva anche come imbarcazione di collegamento per fare acquisti a Southampton (era molto più semplice che giungervi via strada).

Nel 1932 fu installato a bordo un motore Amanco a benzina - paraffina, sostituito nel '45 da un Kelvin e successivamente da un diesel Sabb.

Robin Fuger ricorda che Sorella verso la fine della seconda Guerra Mondiale, con a bordo il padre e due zii, soccorse un battello di salvataggio della RAF rimasto senza carburante.

L'età stava però ormai avendo la meglio sui Fuger e su Sorella.

Gli zii Tom e Bill avevano più di ottant'anni, non la usavano più, ma facevano fatica a separarsene.



Sorella quando era proprietà dei Fuger

IL QUARTO PROPRIETARIO

Christofer Waddington la acquistò nel 1981; la barca era in pessimo stato, ormeggiata a Warsash di fronte al Sun Inn, praticamente abbandonata, non assicurata e inutilizzata da parecchi anni.

Un amico corrispondente dello Yachting Monthly, suggerì alla famiglia di cederla, sebbene la sapesse riluttante e la mise in contatto con Christofer.

Questi amministrava un piccolo cantiere, Wicormarine, a Portsmouth Harbour e gestiva attivamente la sezione locale della "Old Gaffer Association" avendo inoltre restaurato un buon numero di imbarcazioni tradizionali.



Dettaglio del boma

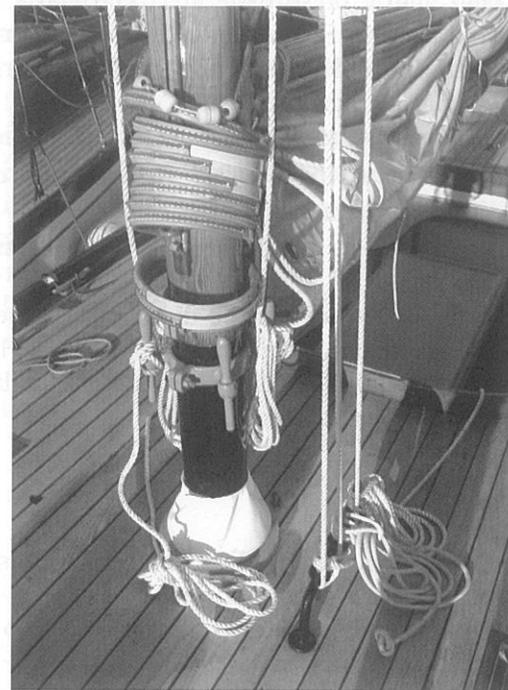
Molte di queste erano Itchen Ferry e tra le altre aveva eseguito il refitting di Moya, uno splendido 43 piedi costruito nel 1910 dai Crosfield di Arnside, poi venduto in Italia ed attualmente in possesso del nostro socio Renato Pirola e presente valorosamente in molte "nostre" regate.

Incontrò i fratelli Fuger ed andò a vedere Sorella; " ... mi fecero una lavata di capo perché remavo al contrario, ma parlavamo la stessa lingua, ebbero fiducia in me e finalmente accettarono di vendermela per 200 sterline...".

Si rivelò un prezzo inferiore al valore del piombo di zavorra, che era stato aggiunto per renderla più stabile ed adatta alla pesca.

Il nuovo proprietario si trovò di fronte ad un dilemma; aveva promesso di salvarla, ma Sorella era veramente in pessime condizioni.

Il piancito era compromesso e così buona parte dell'ossatura, il ponte di coperta era da rifare, i finimenti in ferro consunti, il timone rovinato. Inoltre erano state apportate parecchie alterazioni rispetto all'originale; un ponte per il pescato era stato inserito a poppa, gli splendidi battenti di



Un aspetto dell'accurato restauro realizzato dal Cantiere Alto Adriatico

boccaporto erano stati segati, il pozzetto rialzato di circa un piede.

Queste modifiche confermavano una volta di più che non era nata per la pesca, ma come yacht.

Una volta effettuate le riparazioni della struttura venne rifatto il ponte, realizzato in teak, anche se non nello stile tradizionale, ma il risultato fu molto soddisfacente, come ammette Chris.

Controllato il fissaggio delle tavole, alcune costole furono doppiate, lo specchio di poppa ristrutturato ed il timone ricostruito.

L'insieme dei lavori di ripristino fu eseguito ad alto livello, come venne ampiamente descritto in un articolo apparso sul "Surveyor" in data 5 Agosto 1983, segno della grande importanza assunta da Sorella quale "testimonial" di un'epoca storica della vela.

UNA NUOVA VITA ...!

La rinascita di Sorella fu festeggiata a Wicormarine con una piccola cerimonia alla fine di Agosto 1983 presenti Tom, Bill e Constance Fugger.

Una volta tornata in mare nel 1983, Sorella riprese l'attività agonistica, abbandonata per tanti anni e prese parte alla "Old Gaffers Solent" su un percorso da Osborne Bay a Southampton ed una settimana dopo alla Bursledon Regatta sul fiume Humber, nei pressi di Warsash ove aveva passato gran parte della sua lunga vita.

"... avevamo un notevole vantaggio sulle altre imbarcazioni – ricorda Christofer Waddington – i fratelli Fuger presenti alla regata erano commossi e con le lacrime agli occhi, vedendola passare" ...

Seguirono molte altre regate, sia locali, che della associazione Old Gaffers. Nella Channel Cup del 1984 alla quale parteciparono altre cinquanta imbarcazioni dello stesso tipo, di tutte le dimensioni, Sorella si classificò quarta e la regata fu vinta da un velocissimo 50 piedi del 1912.

Questa vivente testimonianza di un'epoca storica della vela è stata acquistata dal nostro socio Renato Pirola.

L'INCONTRO

Questi, nel marzo 1987 si era recato a Fereham per l'acquisto di Moya, che si trovava in bacino al cantiere Wicormarine.

Ne aveva visto una immagine in una rivista inglese e Carlo Sciarrelli aveva commentato *"Questa se assai bela, ma bisognaria véderla"*.

Al cantiere aveva conosciuto il proprietario Chris Waddington, un duro, capelli corti color ruggine, di poche parole, atletico e di grandi passioni: le barche, le regate, i cani ed il beagling (uno sport molto inglese, che si pratica in gruppo, correndo assieme ai cani, a caccia della lepre ... che raramente si raggiunge).

Concluso l'acquisto di Moya, mentre osservava il panorama dell'Hamble, Pirola notò lontana la sagoma di un piccolo cutter di color verdeazzurro, che lo colpì per le sue forme armoniose.

Chiese informazioni a Waddington, che in tono reciso rispose di non saperne niente.

Il giorno dopo Pirola tornò sul posto armato di macchina fotografica, si procurò una natante, si avvicinò alla barca che lo aveva stregato e ne lesse il nome sulla poppa: Sorella R.SRN. Y.C.

Venne poi a sapere che apparteneva a Waddington, che aveva una lunga e intensa storia e che questi non se ne sarebbe separato a nessun prezzo.

Anche Sciarrelli, quando vide le foto, fu affascinato e incantato dalla purezza delle sue linee.

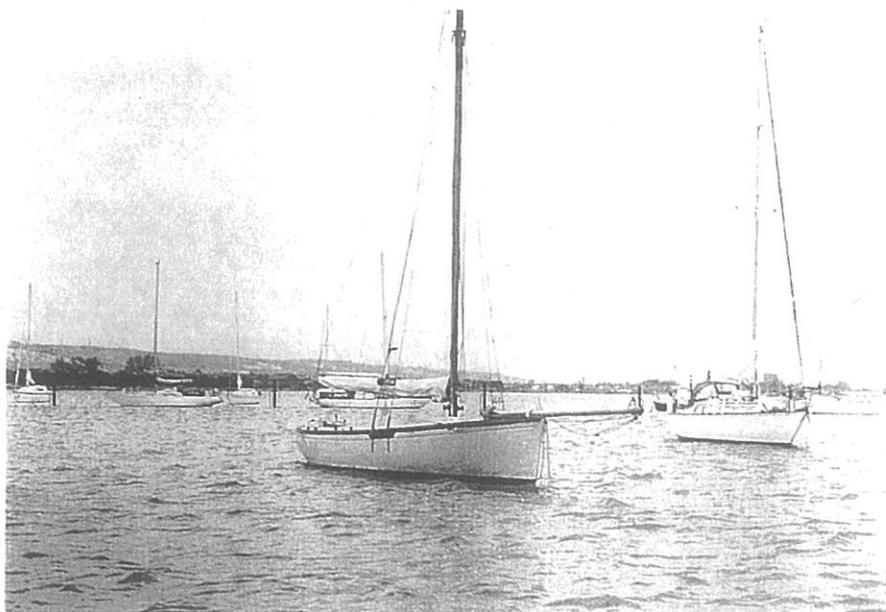
Pirola perseverò, mantenne i contatti con l'inglese e finalmente, passato qualche tempo, questi, pressato anche da problemi familiari, cedette.

Vi erano molti postulanti, incluso un gruppo del R.SRN.Y.C. cui Sorella apparteneva da oltre un secolo, ma la concorrenza fu vinta.

Essa venne in Italia ed ebbe l'onore di essere valutata, restaurata e rimessa a punto sotto la guida del grande Carlo Sciarrelli, presso i Cantieri Alto Adriatico, nel 1989.

Da allora ha partecipato anche a tante regate e – per non smentirsi – nella recente Barcolana 2007 riservata alle imbarcazioni classiche, ha vinto brillantemente il gruppo "Epoca" sfoggiando sulla prua e non a caso il numero di regata 1858.

Nella successiva Barcolana quella aperta a tutti e con numeri da record, dalla quale per la troppa bora tutte le barche anziane erano state escluse, ha fatto in modo di essere presente sul traguardo all'arrivo del vincitore, il possente maxi Alfa Romeo 2, col quale vi è stato un molto significativo scambio di saluti.



Come si presentava quando stregò Renato Pirola

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

Stampa a tiratura limitata
a cura del Poligrafico dell'Accademia Navale

Copia n. _____ di 500
000065



Copyright A.I.V.E