

Associazione Italiana Vele d'Epoca

Quaderno N. 2

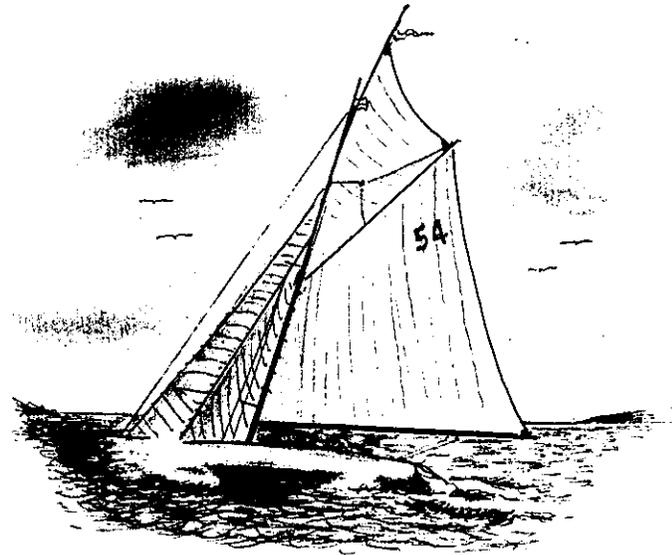
Bona Fide 1899



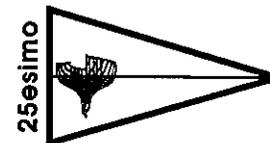
2008



A Roberto, por la fundamental
colaboracion. *Pablo Boletinos*



Bona Fide



Ho seguito la stesura di questo secondo quaderno con crescente emozione, man mano che entravo nel vivo della vicenda di Bona Fide, nata per stupire e per vincere e che un destino malevolo avrebbe presto allontanato dalla scena.

Costruita da un famoso cantiere di Cowes, nella mitica isola di Wight, era scesa in Mediterraneo, nella Costa Azzurra della Bella Epoue, per prendere parte a quelle regate e poi partecipare alle Olimpiadi del 1900 - a Parigi - ove era presente per la prima volta lo sport della vela.

E Bona Fide, vinse tutto, ma proprio tutto, meravigliando per la bellezza, l'innovazione e la velocità.

Ma subito, il volubile proprietario risolse di cederla.

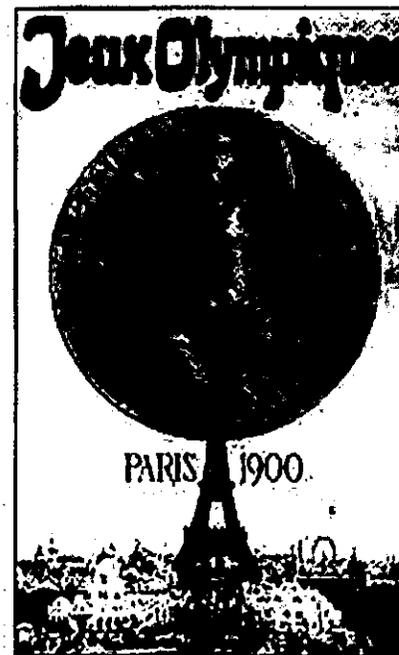
E così, la stella incontrastata di una sola stagione, fu trasferita sui laghi italiani - destinata, lontana dalle luci della ribalta - ad un lento, nobile, ma malinconico, inesorabile oblio e ad una fine oscura.

Il fortunoso ritrovamento e l'ardito restauro, avvenuti per merito del nostro Socio ed amico Giuseppe Giordano e dei suoi collaboratori, mi inducono ad assimilare questa vicenda ad una favola a lieto fine, ove il cavaliere salva in extremis la bella fanciulla. Ora Bona Fide è tornata a stupire ed a vincere.....a stupire, perché a più di un secolo, da quando fu concepita e costruita, si rivela incredibilmente attuale.

Genova, 30 Aprile 2008

Giorgio Balestrero

BONA FIDE 1899



Bona Fide è frutto di un avveniristico disegno, concepita per la regata, una vera macchina da corsa, nata con almeno settanta anni d'anticipo e se non fosse per il meraviglioso piano velico con randa, freccia, tre fiocchi e bompresso, in puro stile aurico, potrebbe sembrare una versione ridotta degli attuali Coppa America, sia per le essenziali forme dell'opera morta, ma soprattutto per quello che nasconde sott'acqua, ovvero una lunga e sottile pinna di deriva con relativo futuribile siluro e tanto di timone sospeso.

Eppure, è stata disegnata nel 1899...!

Ha avuto una vita inizialmente all'insegna del successo, un grande successo, culminato nella brillante partecipazione ai giochi olimpici, ma subito dopo e per lunghi anni è gradatamente uscita di scena, ove avrebbe meritato di restare, per poi condurre una vita tranquilla e sempre più anonima sui laghi italiani e poi cadere lentamente ed inesorabilmente nell'abbandono.

Come vedremo più compiutamente nelle prossime pagine, grazie all'interesse crescente per le imbarcazioni d'epoca, tornate di grande richiamo nell'ultimo quarto di secolo, essa è stata fortunatamente ritrovata, praticamente salvata da ormai sicura perdita e fatta rinascere in extremis a nuova vita.

Ed immediatamente è tornata a brillare, come nel lontano esordio e a stupire per la modernità, la velocità e la bellezza.

BONA FIDE 1899



Bona Fide è frutto di un avveniristico disegno, concepita per la regata, una vera macchina da corsa, nata con almeno settanta anni d'anticipo e se non fosse per il meraviglioso piano velico con randa, freccia, tre fiocchi e bompresso, in puro stile aurico, potrebbe sembrare una versione ridotta degli attuali Coppa America, sia per le essenziali forme dell'opera morta, ma soprattutto per quello che nasconde sott'acqua, ovvero una lunga e sottile pinna di deriva con relativo futuribile siluro e tanto di timone sospeso.

Eppure, è stata disegnata nel 1899...!

Ha avuto una vita inizialmente all'insegna del successo, un grande successo, culminato nella brillante partecipazione ai giochi olimpici, ma subito dopo e per lunghi anni è gradatamente uscita di scena, ove avrebbe meritato di restare, per poi condurre una vita tranquilla e sempre più anonima sui laghi italiani e poi cadere lentamente ed inesorabilmente nell'abbandono.

Come vedremo più compiutamente nelle prossime pagine, grazie all'interesse crescente per le imbarcazioni d'epoca, tornate di grande richiamo nell'ultimo quarto di secolo, essa è stata fortunatamente ritrovata, praticamente salvata da ormai sicura perdita e fatta rinascere in extremis a nuova vita.

Ed immediatamente è tornata a brillare, come nel lontano esordio e a stupire per la modernità, la velocità e la bellezza.

Progettista e costruttore: Charles Sibbick

Il suo geniale progettista, Charles Sibbick, nato nel 1849, passò la prima metà della vita lavorando nell'azienda di famiglia, proprietaria di un cantiere edile, disegnando di tanto in tanto qualche yacht per hobby.

Nel 1886, si verificò anche in Europa l'avvento della nuova formula di stazza, detta Rating Rule, elaborata dall'architetto inglese Dixon Kemp, approvata ed adottata dalla Yacht Racing Union.



Essa prendeva in considerazione soltanto la lunghezza al galleggiamento moltiplicata per la superficie velica, il cui prodotto era poi diviso per il fattore 6.000 allo scopo di ottenere un numero il più vicino possibile all'effettivo tonnellaggio.

Oltre alla naturale ricerca di sviluppo tecnologico per il nuovo sport che andava prepotentemente affermandosi, la nuova formula era richiesta per porre un freno allo smodato sviluppo del piano velico degli yacht da regata, che aveva provocato una lunga serie di capovolgimenti e di incidenti mortali.

The Yachtman

OFFICES: 143 STRAND, LONDON

No 450—Vol. XVIII. THURSDAY, NOVEMBER 30th, 1890. PRICE THREEPENCE

Colonial Agents—Messrs. R. A. THOMPSON & Co., 79, Market St., Sydney; 391 & 393, Little Collins St., Melbourne; 7, King William St., Adelaide; Edward St., Brisbane; 3, Church St., Cape Town; 4, Beaver Hill, Montreal

The masthead features the title 'The Yachtman' in a large, ornate, blackletter-style font. The letters are decorated with intricate patterns and small figures. To the left of the title, a sailor in a dark uniform is shown from the waist up, looking towards the right. To the right of the title, a winged figure, possibly a cherub or a personification of a spirit, is shown in profile, looking towards the left. Below the title, the text 'OFFICES: 143 STRAND, LONDON' is printed in a bold, sans-serif font. Underneath this, the issue information 'No 450—Vol. XVIII. THURSDAY, NOVEMBER 30th, 1890. PRICE THREEPENCE' is printed in a smaller font. At the bottom, a list of colonial agents is provided for various cities: Sydney, Melbourne, Adelaide, Brisbane, Cape Town, and Montreal.

BONA FIDE
(Mrs. J. Stewart Evans)
(Messrs. H. Dillipians)
New Sibbick-built 3-Tonner (French), now on her way to the Mediterranean.

Per questo motivo essa fu inizialmente osteggiata dai velisti più esperti, dato che poneva limiti al ruolo giocato dal talento e dal coraggio dell'equipaggio, premiando in sua vece la creatività del progettista.

Fu obiettato che "una tassa sulla vela equivaleva a mettere una tassa sulla capacità".

Larghezza, pescaggio e lunghezza fuori tutto erano assenti dalla nuova equazione, favorendo la realizzazione di scafi tendenzialmente più larghi rispetto a quelli strettissimi e con carena molto profonda della precedente formula Tonner.

La superficie bagnata poteva quindi essere ridotta, le forme rese molto più stellate e l'insieme estremamente più leggero.



In poppa, tutta la tela spiegata

In precedenza negli Stati Uniti, ispirandosi alla stessa formula, si era posto un freno a scafi larghissimi e super involati.

Era un invito alla creatività ed alla fantasia, evidentemente congeniali in Sibbick che sempre più attratto da questa crescente vocazione, nel 1888, acquisito il cantiere Albert Yard a Cowes nell'isola di Wight, si dedicò con passione al disegno ed alla costruzione, raggiungendo rapidamente una solida reputazione, non solo in Inghilterra, ma anche nelle Americhe ed in Scandinavia, producendo in 24 anni non meno di trecento yacht.

Sua specialità erano i dislocamenti leggeri da 1/2 rater a 5 rater, con deriva sottile e timone separato, che il progresso costante delle

prestazioni, rendeva obsoleti da una stagione all'altra, mettendo alla frusta la creatività dei progettisti.

Non sorprende che il grande Uffa Fox, altro innovatore, fosse un suo convinto ammiratore.

Le sue creazioni si confrontavano con yacht di analoga scuola disegnati da personaggi del calibro dell'americano Herreshoff, creatore del famoso fin-keel "Dilemma", degli inglesi Watson, Fife, Soper, Payne.



Di bolina stretta

Uno dei suoi più importanti clienti fu il Principe Giorgio poi Re Giorgio V, famoso yachtsmen.

In una occasione questi gli ordinò un "one rater" a condizione che lo costruisse in una settimana, mentre il tempo consueto era di un mese e mezzo.

Sibbick accettò la sfida, organizzò il lavoro in turni che coprivano le ventiquattrore e consegnò l'imbarcazione nei termini prescritti.

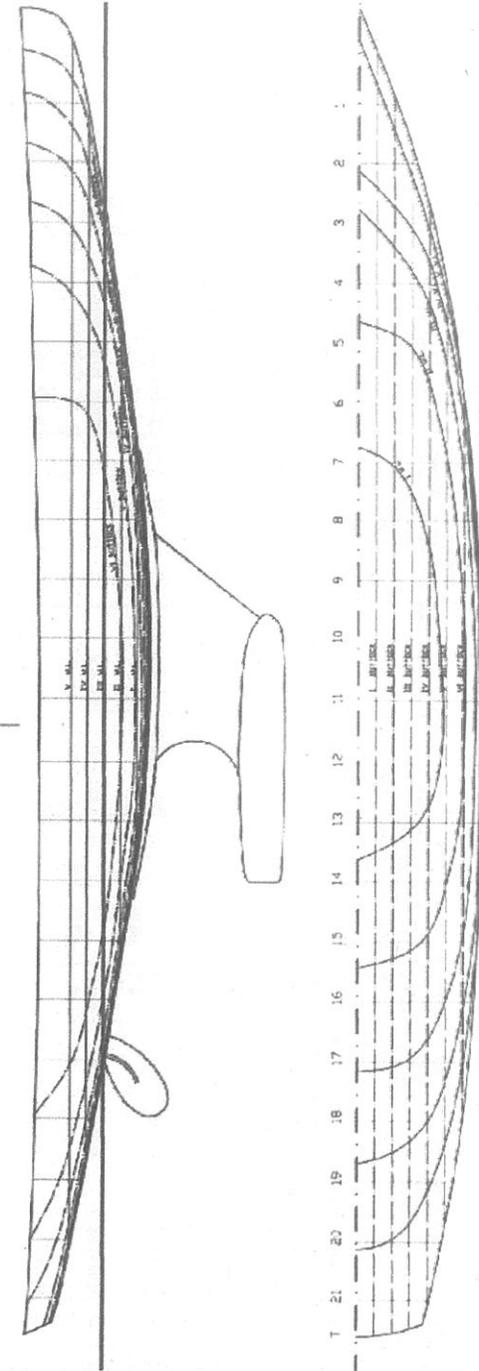
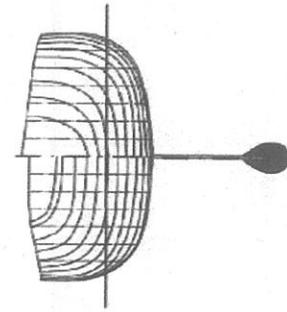
White Rose, così si chiamava la barca, partecipò subito dopo alla Castle Yacht Club Regatta.



BONA FIDE:

anno di costruzione	1899
varò	1900
architetto	Charles Sibbick
cantiere	Albert Yard - Cowes
lunghezza fuori tutto	m. 16,12
lunghezza scafo	m. 13,10
lunghezza galleggiamento	m. 8,90
larghezza	m. 2,57
pescaggio	m. 1,86
superficie velica	mq. 144
dislocamento	t. 11,4
dislocamento di stazza	t. 5,0

BONA FIDE, 1899



1 Yacht's Name, Masthead, Signal Letters, &c	2 Yacht's Name, Masthead, Signal Letters, &c	3 Rig	4 TONS Registered Tonnage	5 DIMENSIONS.		6 BUILD		7 Where Built	8 Engines of Steamers Builders of Engines.	9 Owners	10 Port belonging to.	11 Classification of Survey	12 Class of Survey
				Length ft.	Breadth ft.	Depth ft.	Builder Designers.						
171 Bohemian II. Steel 8690 J.M.S.O. (ex Westminster, 1899) at Lady Cassin, et al. (owners)	Sew Sch	187 89 282	116 6	20 05	11 6	A. J. Inglis A. J. Inglis	Glasgow 1892	Glasgow 1892	C 20y 18" x 27" - 34" 807b s.c. 50HP	Charles Markham	Greenock		
172 Bohemian M.L.K.D. (ex Arabon, et Royal)	Wood Sew Sch	11-53 16 95 23	56 6	9 5	5 7	Watkins & Co W. Watkins	London 1884	London 1884	C 120y 7" x 19" - 10" N.B. 96 7HP Pump & 5m. Machinery	Baton de Franco	Brest		
173 Bojum (ex Katalon, et Bojum)	wood c.b. Lug Lugboat, 96	3	22 0	6 4	2 4	S Bond J. Fisher & Co	Birkenhead 1896	Birkenhead 1896	Sail area 374 88	John R. Davies	Bangor		
174 Bolina wood Sew L	wood Sew L	5	26 6	6 6	4 3	Blaugbard	Southampton 1875	Southampton 1875	Repair & 2m. Machinery	Thomas Stow	Shoreham		
175 Bolivar wood Cutter	wood Cutter	4	23 0	6 6		Carwell W. F. & J. A. S.	Belfast 1897	Belfast 1897		Sam Ross and W. Calvert	Helena Bay		
176 Bolja wood Yawl	wood Yawl	2	19 6	5 6	3 0	C Smith	Gothenburg 1896	Gothenburg 1896		A. P. Skoglar	Visby		
177 Bona R.D.P.B. Composite Cutter	Composite Cutter	68-12 74 89 123	89-5	18 0	12-0	D. W. Hens J. J. Watson O. Sibbick & Co.	Glasgow 1897	Glasgow 1897	Sail area 7500	J. Howard Taylor	Glasgow		
178 Bonafide wood Cutter	wood Cutter	10	29 0			O. Sibbick Co.	Cowes 1899	Cowes 1899	Sail area 1500	J. Howard Taylor	Ville- franche		
179 Bonaventure wood Twin Sc Stm	wood Twin Sc Stm	10	43 4	7 3	2 5	A. G. Bona A. G. Bona	Reading 1889	Reading 1889	20y 4" - 4" A. G. Bona, Reading	A. G. Mols	Antwerp		
180 Bon Bon wood Lugger	wood Lugger	2	16 87	5 0		C Sibbick O. Sibbick	Cowes 1896	Cowes 1896		A. C. Dunlop	Cowes		

La pagina del Lloyd Register ove figurano Bona e Bona Fide

Il Principe vinse il primo premio e naturalmente ne fu molto compiaciuto, ma il vero vincitore cui assegnare il merito era lui, Sibbick, costruttore e progettista, che ottenne da quell'impresa un significativo ritorno di immagine.

Il suo maggior successo fu il "Five Rater" Norman di circa 13 metri fuori tutto e quasi 10 al galleggiamento, con un grande piano velico; molto simile a Bona Fide.

Costruito nel 1895, Norman partecipò a 56 regate, vincendo in 51 occasioni, in una classe ove regnava grande competizione.

La Rating Rule nonostante le buone intenzioni, aveva prodotto scafi estremi, velocissimi in mare calmo, ma nell'insieme poco marini, poco abitabili e soprattutto molto fragili.

Essa era stata parzialmente aggiornata nel 1896 con l'adozione della "Linear Rater", ma nel 1906 nasceva per sostituirla, la "International Rule", per noi Stazza Internazionale, destinata a vita lunghissima, ancora attiva ai giorni nostri con le classi 12 e 6 metri S.I.

Anche negli Stati Uniti, sempre in antagonismo con le soluzioni europee (o meglio inglesi) si era provveduto ad elaborare qualcosa di simile con la Stazza Universale, quella per intendersi rappresentata gloriosamente dai J Class.

La nuova formula, prendeva - e prende - in considerazione, oltre a lunghezza e velatura, anche bordo libero, baglio, contorno ed altri dettagli dello scafo, allo scopo dichiarato di ottenere imbarcazioni durevoli, abitabili ed in grado di navigare in sicurezza.

Non solo macchine da regata

Fu a questo punto che la stella di Sibbick cominciò ad offuscarsi.

Egli si applicò allora anche alla costruzione di yacht da crociera, il più importante dei quali fu Ruth, uno yawl di 70 piedi.

Ma le barche da crociera non risulta fossero la sua passione, mentre quelle concepite secondo le nuove regole evidentemente non lo attraevano o non lo ispiravano.

In una rigida e nebbiosa mattina del Gennaio 1912, alle prime luci del giorno, fu notato mentre si allontanava a bordo di un battellino a remi, che più tardi fu avvistato al largo di Cowes, alla deriva, vuoto.

Il suo corpo fu ritrovato alcune settimane dopo; una fine tragica ed anche un poco misteriosa, per uno dei più creativi progettisti dell'epoca.

J. Howard Taylor e Bona Fide

Questo facoltoso e noto armatore inglese, era stato proprietario di numerosi ed importanti yacht, ultimo dei quali, nel periodo in esame, Bona, di oltre 25 metri, progettato da Watson, a lui ceduto nel 1897 da Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi, ammiraglio, esploratore, yachtsman e per lunghi decenni presidente del Reale Yacht Club Italiano.

Due anni dopo, nel 1899, Taylor ordinò a Sibbick una imbarcazione da regata concepita secondo la formula dello svizzero Godinet (secondo altre fonti di nazionalità francese) adottata ufficialmente in Francia.

Essa era molto simile alla Rater, ma misurava anche il perimetro della chiglia e la larghezza.

È probabile che il nome dato alla nuova barca si riferisse sia al suddetto Bona (tradizionale nome femminile di casa Savoia), sia al fatto che il disegno fosse realizzato nel pieno rispetto delle regole.

Sibbick si mise all'opera e concepì un progetto straordinario.

Lunghezza fuori tutto dell'armamento 16,12 m. - dello scafo 13,10 - del galleggiamento 8,90 - larghezza 2,57 - pescaggio 1,86.

Pinna di deriva sottile con bulbo in piombo e timone sospeso..... e una superficie velica di 144 m².

Scafo leggerissimo, essenziale, con forma a canoa, estremità allungate e radenti.

Letteralmente posato sull'acqua..!

Per la formula l'imbarcazione era classificata come Five Tonner.

Il lloyd Register dava come porto d'armamento Villefranche, visto che sua destinazione era il Mediterraneo.

Una molto acuta e tecnica descrizione di Bona Fide e di come essa sfruttasse al meglio la formula di stazza, si ritrova in Rivista Marittima n° 6 "Le Regate della Riviera" a firma Dedalo, del giugno 1900.

Di Bona Fide sono messe in risalto, confrontandole con altre imbarcazioni coeve, le sezioni trasversali quasi rettangolari, il fondo quasi piatto, le murate verticali, lo spigolo inferiore arrotondato.

Gli slanci molto radenti che vengono utilizzati al meglio appena si manifesta lo sbandamento, facendo sì che le linee d'acqua si

allunghino e l'ottima resa anche andando in poppa e con vento leggerissimo.

Una lunghezza minima al galleggiamento, che diventa ottimale ai fini della velocità.

Ed infine un bulbo pesantissimo, in grado di sostenere un piano velico molto sviluppato.

Il tutto realizzando un insieme che si rivela veloce, ma anche molto bello da vedere.

Queste, riassunte in brevissima sintesi, le considerazioni di Dedalo, che si rivela osservatore molto aggiornato e competente.



L'armonioso insieme del piano velico

JOURNAL DE LA MARINE

LE YACHT

1900

VINGT-TROISIÈME ANNÉE

NOUVELLES ET FAITS NAUTIQUES

Aux prochaines régates de la Méditerranée, la classe de 5 tx sera augmentée d'une intéressante création des chantiers Sibbick, le Bona Fide, dont nous reproduisons la photographie due à notre confrère anglais The Yachtsman.

Ce yacht que M.Howard Taylor propriétaire de Bona, a fait construire pour la jauge Française a été, on se souvient, transporté de Honfleur a Nice par voie ferrée, puis conduit a Beaulieu pour y recevoir son armement en vue de la prochain saison.

L'année dernière, c'est Nella, un yacht du duc des Abruzzes, précisément l'ancien propriétaire de Bona, qui s'était classé à la tête de cette série, dans laquelle figuraient également deux racer de valeur, Fern e Honeymoon.

Si Nella vient prendre part aux prochaines courses, il ne sera pas sans intérêt de voir comment ce représentant de la construction italienne se comportera vis - à - vis du dernier yacht des celebres chantiers de Cowes.

Le Nelle en effet, a été construit dans les chantiers de Voltri, par M.Costaguta.

Mediterraneo ed Olimpiadi

Una volta completata, nei primi mesi del 1900 Bona Fide fu spedita per nave ad Honfleur in Francia e poi via ferrovia in Costa Azzurra, per esservi riarmata a Beaulieu.

Il suo imminente arrivo fu anticipato con grande interesse dal "Journal de la Marine" autorevole periodico dedicato agli avvenimenti marinareschi, dalle notizie riguardanti la marina da guerra e mercantile, con attenzione agli spostamenti della flotta, alle novità dello yachting, con particolare riguardo per lo sport della vela ed il suo sofisticato mondo di élite.

Nel foglio erano messe in grande evidenza le attese in essa riposte, legate alla sua nascita dal cantiere e dalla autorevole matita di un progettista del calibro di Sibbick.

In particolare, l'articolista si augurava la presenza alle vicine regate in Costa Azzurra, anche di "Nella" yacht del Duca Degli Abruzzi, più volte vincitore nella stagione precedente, auspicando il confronto tra quella realizzazione italiana dei Cantieri Costaguta e il nuovo racer inglese, confronto che in realtà non si verificò.

Alle numerosissime prove che seguirono tra Febbraio ed Aprile, giorno dopo giorno, le "Journal" dedicò pagine e pagine di cronache dettagliatissime e molto tecniche.

Solo Emerald, un progetto di Payne più vecchio di due anni, fu in grado in qualche occasione di tener testa a Bona Fide, ma con vento leggero e mare piatto questa si rivelò un vero missile, più volte precedendo in tempo reale anche imbarcazioni molto più grandi delle altre classi.

Le più prestigiose località della Costa tra Tolone e Monaco furono testimoni dei suoi successi.

Poi di nuovo per ferrovia, la barca venne spedita vicino a Parigi, sulla Senna, nel bacino di Meulan ove, in Maggio, si sarebbero disputate le seconde olimpiadi della storia, dopo 1.500 anni di stasi e nelle quali, per la prima volta, si presentava la vela.

Contemporaneamente a Parigi si teneva la grande Esposizione Universale e tutti i riflettori erano ovviamente puntati su questi avvenimenti, nel pieno della "Belle Epoque".

Questo il vero obiettivo di Taylor, che proprio in vista del prestigioso evento aveva, con tutta probabilità, commissionato la nuova barca.

Il trasporto fu rallentato da disguidi burocratici e la barca non riuscì a prendere parte alla prima prova.

Anche qui Bona Fide suscitò grande attenzione ed in un ambiente estremamente favorevole, ove la Senna si allarga in un bacino vasto e dalla tenue corrente, in acque tranquille e con venti leggeri, fece piazza pulita degli avversari, ottenendo la prima vittoria olimpica della vela nella sua categoria, con un vantaggio disarmante di quasi 21 minuti su un percorso di circa 10 miglia.

Tale la sua superiorità, che il premio di 2.000 franchi le fu assegnato egualmente, e la protesta di un altro concorrente per aver disputato una prova in meno, fu respinta.

Non è altrettanto certo che abbia ottenuta la medaglia olimpica.

Ma subito il suo proprietario, evidentemente sempre alla ricerca di nuove emozioni, la cedette all'italiano Giovanni Brambilla, abile armatore e timoniere, che aveva avuto agio di apprezzarla nelle regate in Costa Azzurra alle quali era stato presente.

Anche questa notizia venne divulgata dal "Journal de la Marine" che precisava come il ben noto yacht "Bona Fide" fosse stato venduto a Monsieur Brambilla e, sempre per via ferrata, spedito in Italia a Como, augurandosi di vederlo ancora in Mediterraneo nella stagione successiva, con al timone il nuovo proprietario.



Nelle acque dell'Argentario

La nuova vita sui laghi italiani

Giovanni Brambilla in effetti la riportò in Costa Azzurra per un paio di stagioni.

Nell'intento di adeguarla al rating francese nuovamente aggiornato, fece abbassare di una diecina di centimetri la deriva ed aumentare il piano velico.

L'innovazione si rivelò però negativa, provocando un aumento del "rating" e peggiorando il compenso.

I successi non mancarono, ma si fecero meno frequenti e così le occasioni di competere.

Bona Fide fu trasferita definitivamente sul lago e naturalmente continuò a vincere nelle regate locali, non sempre in tempo compensato, quasi sempre in tempo reale.

Ma le luci della ribalta erano ormai lontane, attratte dalle grandi regate internazionali, ove dominavano le nuove formule.

Questa vita appartata - magnifico cigno un poco triste - si protrasse per una quindicina d'anni poi, dopo la prima guerra mondiale, Brambilla la passò al nipote, il Conte Giovanni Lanza di Mazzarino, che la trasferì sul lago Maggiore, utilizzandola per diporto.

Solo nel 1937 la ritroviamo presente a qualche regata organizzata dal Regio Verbano Yacht Club di Belgirate.

Seguì un altro lungo periodo di abbandono ed inevitabilmente di lento deperimento.

Nel 1962 venne venduta ai fratelli Jacopo e Cesare Pellegrini e ritornò sul lago di Como.

Questi decisero di eliminare l'armamento aurico (che all'epoca non appariva più di moda) ed in sua vece adottarono l'armo bermudiano (Marconi), utilizzando l'albero di un vecchio 8 metri stazza internazionale.

Vennero effettuate modifiche al pozzetto, sostituita con una ruota la lunga barra del timone, predisposta l'installazione di un motore fuoribordo, il bulbo fu alleggerito in seguito alla riduzione del piano velico e furono attuati altri ritocchi in omaggio alle regole di attualità.

I lavori erano stati affidati ai Cantieri Mostes.



Una foto di tipica atmosfera anni sessanta.

Sono visibili le altre modifiche apportate: supporto motore, ruota del timone, tuga

Altri tre anni ed ecco un nuovo proprietario, Gianluigi Gini che sul lago di Como è anche armatore del 12 metri Victory.

Di nuovo vennero effettuati alcuni lavori di ripristino in vista di un restauro completo che però non avverrà.

Resterà a giacere per lunghissimo tempo, disarmata, nel cantiere Dalò, vicino a Como, fino al 1999.

Era la prevedibile, imminente, inesorabile morte del cigno.

Chi scrive ricorda di aver visto, per molti anni di seguito, parcheggiato su un invaso, nel piazzale di uno stabilimento, sotto la rampa del raccordo autostradale di Viareggio, uno yacht di circa 15 metri in abbandono.

Ogni volta che percorrevo la rampa, lo sguardo vi cadeva sopra.

Col passare degli anni gradualmente lo scafo cominciò a deformarsi, il fasciame a sconnettersi, le forme a piegarsi su se stesse, dando l'avvio ad un'un'oscena definitiva corruzione.

Recentemente e finalmente, il triste spettacolo è stato fatto sparire..

Identica la sorte pendente su Bona Fide...

Ma – lieto fine – in suo soccorso, a salvarla in extremis, sarebbe giunta la cultura della tradizione, nel frattempo sbocciata.

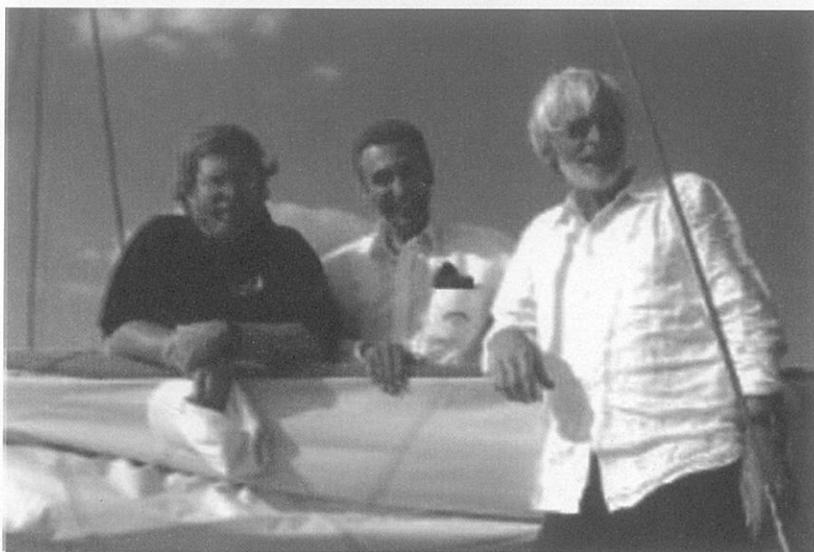


Bona Fide sul Lago di Como nell'assetto bermudiano che ne offuscava l'originaria bellezza

La rinascita

Ne siamo debitori a tre personaggi.

A Giuseppe Giordano, notaio, appassionato velista, proprietario di un'altra bella barca d'epoca, Cerida, cutter del 1938 di Laurent Giles, presente a molte nostre regate.



I tre cavalieri... Da sinistra: Peterson, Giordano e Nardi

A Doug Peterson, progettista di successo (vedi Luna Rossa), ma anche attratto culturalmente dalle "barche d'antan".

A Federico Nardi e naturalmente anche alle maestranze del Cantiere Navale dell'Argentario, che egli dirige.

Un cantiere rinomato per i molti ed importanti restauri portati a termine in questi ultimi anni.

Nel 1999 Giordano era alla ricerca di un'altra barca - non che Cerida lo deludesse, è molto bella - ne voleva una con piano velico aurico, un armamento "retro" che col passare del tempo esercita un fascino sempre maggiore.

Peterson e Nardi si misero ad investigare, navigando anche su Internet e consultando vecchie pubblicazioni.

Trovarono infine notizie relative ad un misterioso scafo apparentemente interessante, abbandonato in un cantiere presso Como e si recarono sul posto per visionarlo.

Bona Fide, come apparve loro, era quasi agonizzante, in uno stato deplorabile, ma le sue linee ancora armoniose, nonostante il degrado, li incantarono.

Andava salvata!

Fu trasportata, con tutte le precauzioni possibili, ai Cantieri dell'Argentario, questa volta su un autotreno.

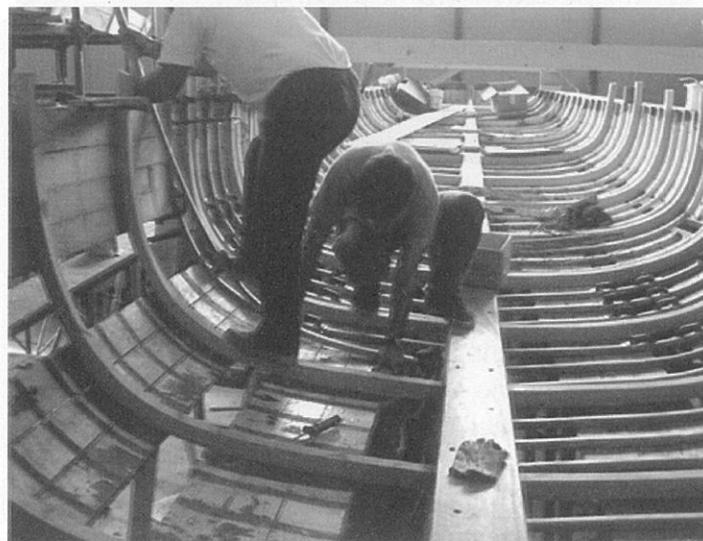
A questo punto si trattava di decidere se farne una copia, o ristrutturarla.

Fu presa coraggiosamente la seconda soluzione.

Con intelligenti procedure, lo scafo fu ingabbiato ed issato sotto le travature di un capannone.

Molto lentamente - processo durato ben due anni, seguito passo dopo passo con infinita pazienza - lo scafo sotto il suo stesso peso, riacquistò l'assetto originale.

Questa delicata operazione fu affidata all'architetto Dafne Vecchi e permise anche di rilevare minutamente la posizione degli elementi originali.



Carpentieri al lavoro all'interno dello scafo

Nel frattempo si cercavano tutte le notizie possibili sulla sua storia, anche recandosi direttamente nella sua terra d'origine, l'isola di Wight e poi in Francia, sui laghi italiani e perfino in Svizzera, sede del Comitato Olimpico, per chiedere informazioni sulla sua partecipazione ai giochi del 1900.

Fu così raccolta una notevole messe di informazioni oltre a qualche foto risalente ai primi successi e - particolarmente utili - quelle scattate in occasione delle trasformazioni operate a suo tempo dal quarto proprietario Pellegrini.

Anche grazie a queste fu possibile farsi un'idea precisa della disposizione iniziale dell'attrezzatura.



Ritorno all'acqua salata

Una successiva spedizione a Como permise di ritrovare parecchi elementi della ferramenta, in parte riutilizzati oppure fedelmente riprodotti, golfari, arridatoi, lande, eccetera.

Si è quindi dato mano ai lavori, preservando per quanto possibile, il materiale originale, nel rispetto delle metodologie in uso alla fine dell'ottocento.

Parte della ruota di prua è stata ricostruita e così pure la poppa che nel corso degli anni aveva subito modifiche, riportandola alla forma originale.

Mogano Kaya è stato utilizzato nei punti ove il fasciame esterno andava sostituito, mediante tavole di notevole lunghezza.

La coperta è stata rifatta con doghe di Oregon rastremate come usava all'epoca.

Quanto alla lama di deriva, anche questa originale, ci si è limitati a galvanizzarla, aggiungendo poi il bulbo fusiforme, del peso di quasi duemilacinquecento chili.

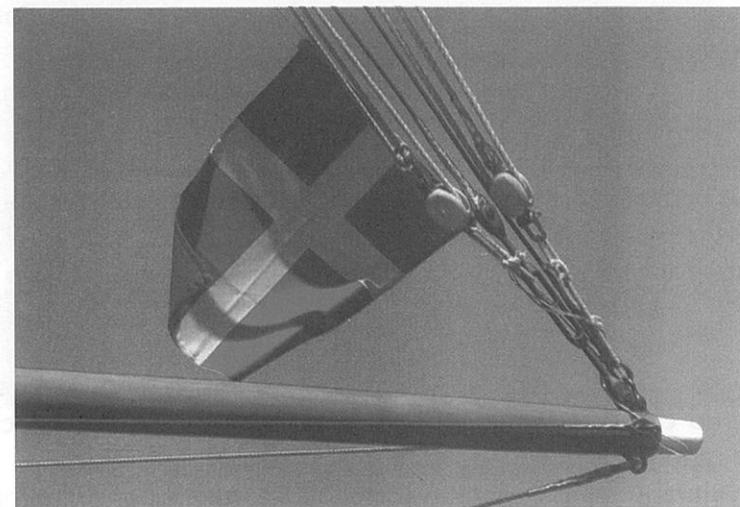
Sistemato a dovere lo scafo, restava in sospeso la ricostruzione dell'alberatura, andata completamente perduta e del relativo piano velico.

Ricorrendo alla formula di stazza Godinet in base alla quale era stata concepita, alle foto, alle misure precise dello scafo ed ai vecchi punti di riferimento ancora evidenti, per differenza, è stato possibile risalire alle misure originali.

L'alberatura ha così ad assunto l'armonia originale, con manovre tutte affidate a giochi di paranchi, bozzelli e ghie.

Il taglio e la finitura delle vele sono stati affidati a Beppe Zaoli, che ha realizzato randa, freccia, trinchetta, fiocco e fiocco volante identici all'originale.

Il cigno aveva così ritrovato le sue ali...!



Dettaglio del bompresso e delle manovre fisse correnti.
La lettera «R - Romeo» fa parte della gala di bandiere esposta per la cerimonia del varo

Tornata a stupire

Il 19 giugno 2003 Bona Fide scendeva gloriosamente ad incontrarsi nuovamente con l'acqua salata, dopo una assenza durata esattamente un secolo.

La barca, sospesa alla gru, mostrava in piena evidenza la nitidezza delle forme.

La lunga coperta quasi completamente sgombra, interrotta solo da un piccolo pozzetto e da un ancor più piccolo passo d'uomo, la sottile chiglia "fin-keel" ed il lungo potente bulbo.

Un giornalista inglese, Nic Compton presente alla cerimonia, in un suo esauriente articolo apparso sulla rivista "Wooden Boat" nota, riprendendo un commento di Federico Nardi, che curiosamente - in un primo tempo - a restauro completato, sia il progettista Sibbick che Bona Fide, non siano stati apprezzati dai media, secondo il loro valore, antepoendo ad essi altri miti.

Stando a quanto riporta l'articolista, lo stesso iniziale relativo disinteresse si era verificato al suo esordio in Francia nel mondo delle barche d'epoca, alle Régates Royales di Cannes, ove tutti gli occhi erano puntati sulle altre ben conosciute vedettes.

Eppure era stata concepita e costruita apposta per confrontarsi nelle regate in Costa Azzurra, unico esemplare sopravvissuto della formula francese di Godinet, vincitrice della prima olimpiade, rappresentante di un pezzo di storia nautica francese.

La paradossale conclusione era che Bona Fide, nel circuito delle barche d'epoca, agli occhi di media non particolarmente specializzati, appariva semplicemente... troppo moderna.

A questo proposito, sempre chi scrive, può portare una testimonianza diretta.

Nel gennaio di quest'anno vidi sul piazzale dello Yacht Club Italiano - a Genova - uno yacht dall'aspetto interessante, caricato su un carrello e parzialmente coperto da un telo che ne nascondeva la poppa e quindi il nome.

Lo valutai per alcuni minuti traendone la conclusione che forse si trattava di un nuovo prototipo, per quanto avesse un aspetto vagamente alieno...



Tornata a stupire...
In testa d'albero, orgogliosamente spiegata, la fiamma dell'associazione

Lontano per alcuni anni dai campi di regata delle imbarcazioni d'epoca, non avevo ancora avuto occasione di vedere Bona Fide.

Mi proposi di chiedere, a suo tempo, informazioni su quella barca misteriosa che mi aveva intrigato, ma non appena preso contatto con questa storia, ho immediatamente pensato che si trattasse proprio di lei.

Ed era proprio così, come l'amico Giordano mi ha poi confermato.

Bona Fide in quel periodo era di passaggio da Genova per essere trasferita a San Remo.

Le cose sono naturalmente cambiate dopo i primi folgoranti successi, le prestazioni eclatanti e la conoscenza approfondita della sua storia.

Anche il giudizio espresso dal sempre verde Olin Stephens che alle regate dell'Argentario - ove essa aveva debuttato nella sua seconda vita - aveva avuto la ventura di prenderne il timone, valse allo scopo di confermarne e concludarne le straordinarie doti di velocità e la valenza del progetto.

Si sono poi moltiplicati gli articoli ed i commenti sulle più illustri testate dedicate alla vela, da Arte Navale, a Wooden Boat, da Nautica a Yachting Classique, per citarne alcuni.



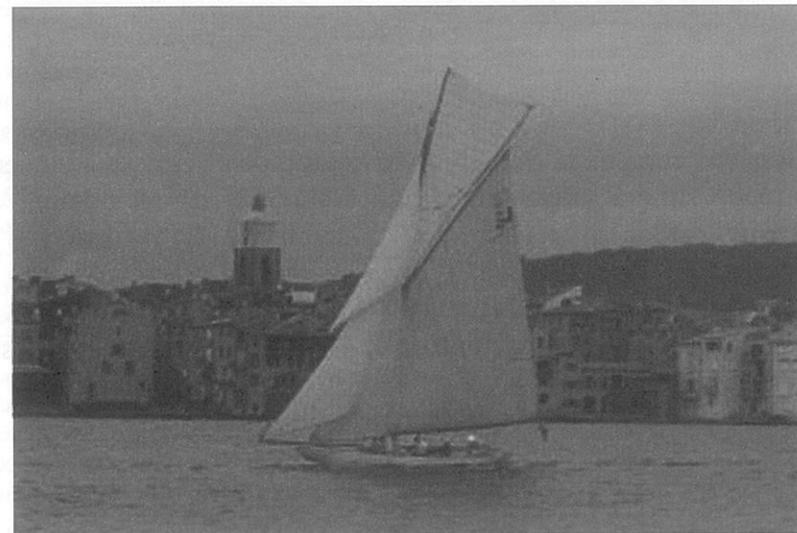
Il salvagente originale del Reale Yacht Club Italiano

Quest'ultimo importante periodico francese ha pubblicato una interessante e vissuta testimonianza del giornalista Jacques Taglang che racconta una sua uscita in mare a bordo di Bona Fide in occasione delle "Regate Royales" di Cannes.

Con molta competenza vengono descritte le complesse e lunghe operazioni necessarie per mettere in chiaro le manovre.

"Une cérémonie qui se répète à chaque sortie..."

"Il faut être rigoureux pour éviter la casse" così fa recitare da uno dei marinai.



Al cospetto di Saint-Tropez

Nella sua fiorita prosa Taglang aggiunge...

*"La sortie se fait en remorque....Point de moteur à bord de ce redoutable centenaire."...*e poi descrive l'issata laboriosa e complessa delle vele, fiocchi, randa e freccia ... *"Les voiles d'avant sont établies, puis la voile de flèche capelée à sa vergue et sa bome sont hissées.*

Telles une chrysalides l'ensemble se déploie harmonieusement".

Immediato scatto in velocità non appena le vele sono messe a segno.

Si filano 10 nodi con vento leggero e poi su una rotta più poggia... *“Le cotre survole l'eau dans un chuintement jojeux – une musique que l'on pourrait écouter des heures durant”*

Queste - in sintesi - le sensazioni alquanto liriche espresse dal giornalista che, tornato in banchina, si incontra con Olin J. Stephens, che così si confida: “ho potuto tenere il timone di Bona Fide quando è stata messa in acqua in giugno.

Risponde al minimo soffio e le sue ripartenze sono folgoranti.

Si sentono realmente le accelerazioni.

Sorprendenti sensazioni, che si ritrovano solo a bordo di certi corsieri moderni”.

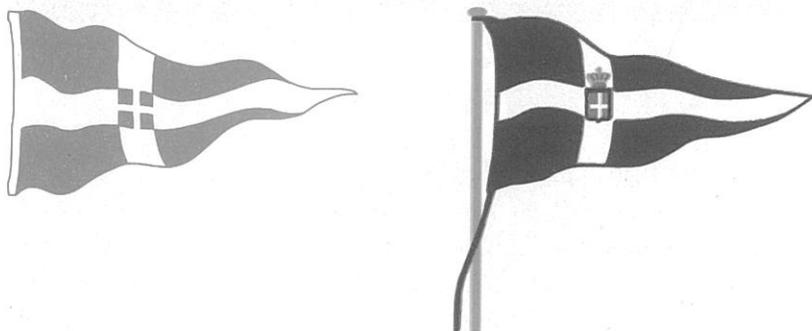


Tornata a competere Bona Fide ha naturalmente ripreso a vincere.

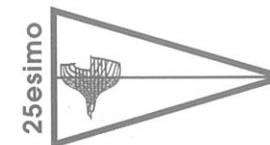
Sarebbe troppo lungo citare tutti i successi da lei ottenuti sui prestigiosi campi di regata ove abitualmente si radunano e si confrontano le “Vele d'Epoca”.

Ricorderemo soltanto che nel 2004 e di nuovo nel 2006 essa ha vinto il Campionato Internazionale del Mediterraneo “Panerai Classic Yacht Challenge”.

Bona Fide ora resta definitivamente sulla scena!



I circoli ai quali essa è iscritta:
Yacht Club Italiano e Reale Yacht Club Canottieri Savoia



«NON SI PUO' FARE»

Ovvero, come possono morire, o al contrario nascere, le buone idee.

«Non si può fare» è - forse era, oggi le cose sono un po' cambiate - espressione tipica che potevi ascoltare quando proponevi un'innovazione al capocantiere.

«Non si può fare, perché non si è mai fatto».

Se così fosse sempre stato, oggi navigheremmo con barche di papiro, ammesso di aver papiro a sufficienza.

Fortunatamente nella storia, e per la storia, accadde a volte che a proporre fosse il proprietario del cantiere: era stato così per Nat Herreshoff che disegnò e costruì Dilemma nel 1891, vero antenato dei fin keel, accadde anche a Charles Sibbick, che volle seguire il desiderio di nuovo conseguente all'arrivo in Europa, meglio ancora nel Solent, della fama delle vittorie di Dilemma e disegnò e costruì, da quel momento, diversi fin keel.

Ma questa è storia, giusto per introdurre un concetto che parlando di barche d'epoca può apparir blasfemo: nuovo è bello.

E Bona Fide è bella, molto, innanzitutto perché è diversa, nuova, una barca moderna e tecnologica in mezzo ad altre che appaiono ancorate all'idea del «non si può fare», così come sono belle, perché diverse, le moderne barche - quelle da regata almeno, mi permettono qualche riserva sul settore crociera - in carbonio e acciai ad alta resistenza.

E Bona Fide è ancor più bella perché più veloce delle altre e la velocità, meglio la ricerca della velocità che spesso si può fallire in questa senza peraltro che l'estetica ne risulti penalizzata, è sempre andata d'accordo con il nuovo.

E' sufficiente, infatti, scorrere lo sviluppo storico dello yacht per accorgersi di quanta importanza abbia sempre avuto la velocità, e questo a dispetto del «non si può fare», poi smentito dalla tecnologia e dalla tecnica, dall'invenzione e dal materiale.

Sbaglia, dunque, chi guarda oggi alle barche d'epoca con rimpianto per qualche cosa che sarebbe finito. E sbaglia ancor più chi guarda con estetico sospetto alle imbarcazioni moderne.

Sono, queste, ancor più belle perché nuove e più veloci, così come Bona Fide è più bella delle altre perché nuova e, quindi, più veloce, figlia com'è di una buona idea che ha ignorato, o non ha incontrato per nostra buona sorte, il «non si può fare».

Spesso, le buone idee nascono fuori, fuori dalle accademie e dai luoghi deputati, ove invece di frequente alligna quella negazione.

Chi ha inventato il fin keel? Un generale americano, tale Garrard nel 1881, un pittore francese, Caillebotte, un chimico, James Herreshoff, fratello dello «stregone di Bristol»: tutti - ho tralasciato altri minori - spinti dal desiderio di essere più veloci e senza alcun riguardo al «non si può fare».

Infatti, si poté fare.

Maggio 2008

Franco Giorgetti

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

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

Copia n. I di 500



Copyright A.I.V.E