

VI RICORDATE IL "PLASTICONE"?



È una barca, questa, che vanta una storia a dir poco singolare. Costruita non dal cantiere per cercare clienti ma da un gruppo di clienti che l'hanno ordinata prima al progettista, lo studio Sparkman & Stephens, poi al cantiere, il glorioso Alpa di Cattadori. Tutti gli esemplari realizzati sono ancora naviganti e richiestissimi. Siete fortunati se ne trovate uno in vendita.

di Franco Masiero

Questa è la storia di una barca normale, proprio di una delle più normali tra tutte quelle che sia mai capitato di vedere. Il mare ha dovuto sopportare tante cattive barche: sono quelle che per una serie perversa di ragioni non avrebbero davvero neppure meritato di nascere e invece sono state costruite, acquistate, molti ci hanno perfino navigato. Poi in mare si possono vedere anche alcune barche "cattive": sono del tutto opposte alle prime, hanno l'aspetto riconoscibilissimo della

creatura nata per dare la caccia, quella che vuole e deve sempre vincere, che è perennemente alla ricerca di misurarsi con gli altri, di superarli; forse, per chi ci naviga, non è neppure tanto importante il tipo di liquido su cui sta galleggiando, perché esso è solamente un accessorio irrilevante nella combinazione degli elementi indispensabili ad arrivare primi. L'Alpa 12,70 appartiene alla stirpe nobile delle barche normali. La guardiamo, anche oggi, soprattutto oggi, e ci sembra esattamente come dovrebbe es-

sere qualsiasi buona imbarcazione fatta per andare a vela. Osserviamo meglio studiando le linee di carena, il piano velico, le sistemazioni interne, e siamo di nuovo a confermare la stessa convinzione. Allora, questo significa che siamo di fronte a una sorta di barca ideale, al concetto platonico di barca che si offre generosamente al divertimento, alla passione, alla sicurezza e alla soddisfazione. La sua "normalità" così evidente è frutto di un piccolo miracolo: non saltano agli occhi difetti.

UNA RICETTA SEMPLICE

Ma per metterlo insieme, il miracolo, ci sono voluti elementi che nulla hanno a che fare con il caso. Eppure è stata una ricetta semplice, in apparenza: un eccellente progettista, Olin Stephens; un buon cantiere, l'Alpa; una serie di realizzatori sempre all'altezza della situazione per competenza e serietà. Ma non bastava, occorre pure l'entusiasmo e l'esperienza di velisti appassionati che decidessero di riunirsi per cercare di ottenere il meglio. Il che significa che l'Alpa 12,70 non

è stato un prodotto posto sul mercato con la speranza di trovare acquirenti; al contrario, esso è nato sulla base di precise esigenze di alcuni velisti, che hanno voluto diventare protagonisti di ogni fase della progettazione ed esecuzione della barca su cui intendevano navigare.

Verso il 1969 i one tonner erano barche interessanti per regatare, in quanto erano simili e ognuno si batteva al meglio delle proprie capacità misurandosi con dei contendenti teoricamente ad armi pari. Perché, allora, non creare una serie di barche assolutamente uguali per ottenere ancora di più da questo tipo di gara? Da questa idea, nata in Sardegna alle regate di Porto Cervo tra un gruppo di yachtmen che sapevano esattamente cosa volevano da una barca, nacquero i two tonner. Qui accanto Antonio Pierobon racconta in prima persona i criteri di scelta, le tappe, i risultati del progetto ed elenca i nomi degli altri protagonisti. Allora, dopo aver aggiunto poche altre notizie essenziali, diamo invece qualche altra testimonianza da parte di chi ha posseduto l'Alpa 12,70.

Il cantiere produsse in tutto 14 esemplari: il prototipo, che si rivelò subito perfettamente a punto tranne alcune modifiche di scarsa importanza, un esemplare acquistato per le proprie attività di scuola di vela dalla Marina militare, 12 esemplari commissionati da privati.

TUGA CORTA

TUGA LUNGA

Rimaste invariate le caratteristiche essenziali di progetto, l'Alpa 12,70 è uscito in due tipi, identificati da una diversa disposizione degli interni e, conseguentemente, dalla differente lunghezza della tuga. Nel tipo a tuga lunga, dopo il gavone di prua e il locale per il marinaio si trovano una cabina doppia a cuccette contrapposte, quindi il locale wc e gli armadi, poi il saloncino e infine, a dritta della scaletta, la zona cucina; dal lato opposto, verso poppa, ci sono il tavolo da carteggio e la cuccetta di quarto.

Invece, nella versione a tuga corta esiste una separazione netta in due zone: cabina di poppa con accesso separato e poi un altro accesso per arrivare nel saloncino e nei locali più a prua, costituiti dalla zona cucina, dal locale per il marinaio e dal gavone consueto. È chiaro che quest'ultima versione assicurava una maggiore privacy all'equipaggio ma soprattutto una tuga meno estesa



L'ALPA 12,70 RACCONTATO 'IN DIRETTA'

Sul numero dell'ottobre 1969 di Yachting Italiano veniva narrata quasi in presa diretta la genesi di questa barca: il narratore è Antonio Pierobon, uno dei protagonisti principali dell'impresa. Nel tono delle sue parole si ritrovano tutti gli entusiasmi e i modi garbati che furono, anch'essi, parte notevole nel successo della realizzazione.

«Ora vorrei imbarcarvi su di un fantastico tappeto volante e questo si chiama 25 piedi». Dopo aver dato vita alla serie notevole degli one tonner italiani, Pierobon pensava dunque a una nuova crociata: «Consideriamo dapprima il numero degli scafi: è stata ottima la risposta e sono state numerose le barche costruite sul regolamento per la One Ton Cup ma le costruzioni individuali, in queste spirali di costi, si sono rivelate eccessivamente dispendiose e questo non ne incoraggia sicuramente una diffusione notevole. Di qui, a mio avviso, c'è la necessità di una ricerca di una costruzione in serie e più accessibile, quindi una soluzione veramente economica per una estesa proliferazione. Si è avuta una iniziale esplosione della regata in tempo reale [...] ora è dalla diffusione di questo tipo che ci aspettiamo la grande ripresa delle regate di altura».

Il 22' vedeva lievitare troppo i costi, dunque; occorreva uno scafo che potesse rappresentare una scelta ottimale per una «più estesa gamma di patiti».

«L'ideale mi si è delineato come quello di un'imbarcazione avente 30' al galleggiamento e quindi un circa 25' di rating Rorc attuale. 30' al galleggiamento perché questa è la misura minima ammessa alla Admiral's Cup e cioè alla competizione mondiale, a squadre nazionali, che ottiene maggior successo sportivo e di iscrizioni e di stampa. Ora un nuovo regolamento internazionale, che sia rifatto al regolamento inglese e americano, dovrà pur appoggiarsi a una preesistente coagulazione pratica che ha espresso una tendenza a una misura. A mio avviso questo avverrà a livello della Admiral's Cup, del 30' al galleggiamento, competizione che ha visto all'incontro squadre di undici nazioni, con barche di misure molto vicine [...]».

Intanto l'idea si sta già facendo realizzazione: nasce una corrispondenza con Olin Stephens. «Caro Olin, penserei a uno sviluppo nel quadro del nuovo regolamento e ti chiedo di cominciare a pensare per me a un'imbarcazione che potrebbe essere, in serie, in alluminio o in vetroresina, di 30' al galleggiamento. Penso che il risultato, inizialmente travolgente, del 22' sia stato dovuto, oltre che a un parametro ideale nella regola Rorc attuale, alle esiguità e alla maneggevolezza delle manovre e alla facilità nello stare al pelo con continuità alle vele e all'andatura. In breve, desidero un 30' al galleggiamento che abbia, o quasi, il dislocamento di un 22' e un'area velica a esso proporzionalmente molto vicina, ma con un rapporto di oltre il 50% di peso in chiglia. [...] Io penso che la competitività economica della cantieristica italiana ci dovrebbe concedere una facile proliferazione europea del tipo, inquadabile nella Admiral's Cup».

Olin Stephens, già progettista di splendide barche per Pierobon, risponde subito che l'idea lo interessa moltissimo e che viene a Milano per discuterla. Occorre trovare al più presto un pool di entusiasti che

si associno all'impresa, perché la parte bella del gioco consiste anche nel piacere di regatare su barche del tutto simili. «Ne parlo a un amico, Gianluigi Paleari, poi a Beppe Diano e poi a Mimmi Sozzani e a Enrico Valenzuela e, miracolo davvero, ecco che si affacciano adesioni a uno schema del genere e sono tre, sette, dodici amici che si fanno avanti. [...]

Ma allora è vero, il momento è maturo anche da noi, e uno yachting di regata di altura a larga diffusione, veramente sportivo, è alle porte».

Arrivano i primi disegni orientativi di Stephens, è il febbraio 1969, poi ci sono i dettagli e occorre adesso affrontare le difficoltà relative alle scelte del cantiere e dei materiali. «Abbiamo portato avanti il disegno, le accomodazioni, la tecnica delle vetroresine stratificate e con soluzioni nuove e tali da togliere dubbi sulle rivelantesi incognite dei filler o dei vari sistemi, in collaborazione strettissima con Stephens in un crescendo spaventoso di corrispondenza, telegrammi, telefonate notturne, contatti con i Lloyd's e così via. È stato ed è un piacevolissimo lavoro, condotto con l'apporto della comunità e la capacità dei singoli nei campi specifici: ecco il Pussino Notarbartolo col suo penetrare le maglie contrattuali, con lo studiare le coperture dei Lloyd's, con il premunirci contro certe lacune delle resine, e debolezze dell'alluminio. Ci è stato di incomparabile aiuto il Mimmi Sozzani che, col sapere quello che vuole in campo di regata, previa la sua esperienza del Pims e del Tortuga, ha accomunato la tecnica del brillante uomo d'affari per le soluzioni economiche con la volontà del poter vivere comodo nelle soluzioni d'interni. Volete un panegirico del Beppe Diano? Ce n'è bisogno? Per aver avuto quel po' po' di sequenze di risultati, deve aver un segreto! Nessun segreto, ha un cervello elettronico sotto la tempia e non appena si profila un problema, ecco "ron ron ron", le rotelline e i transistori si mettono in movimento ed egli subito sfodera numeri, disegni e soluzioni perfette e atte alla funzione».

La barca prende allora forma. «Ci divertiamo da matti e complichiamo la vita a Cattadori che ci ha messo l'Alpa e la sua attrezzatura industriale a disposizione. Consideriamo con rispetto quest'uomo, che con intelligenza ha captato le possibilità attuali e future della faccenda e, aprendo alle nostre iniziative dittatoriali senza riserve, si è creato il privilegio di lavorare con gli Stephens e per la Sparkman & Stephens ad alto livello. La produzione italiana ne trarrà onore e vantaggio [...]. Una barca di 9 metri e 15 al galleggiamento, che ci porta un dislocamento di soli 7.750 kg (il 22' è di 7.000 kg), con una zavorra del 54%, e il piano velico agilissimo e con signore accomodazioni, piacevolissime e comode e latine. Ebbene, l'idea di un 25', accessoriatissimo all'incredibile e molto più economico del 22', è allettante».

Infine: «Il disegno ci ha entusiasmato: le linee sono filanti, stupende e il modello al vero, per la costruzione dello stampo, è stato fatto con una perfezione al decimo di millimetro. Stephens stesso, dopo averlo ispezionato, ci ha detto e ci ha dato atto che è uno dei più vicini alla perfezione; questo per lo studio e il controllo che abbiamo richiesto e fatto e rifatto, per la fedeltà con cui l'Alpa ha lavorato ed eseguito le indicazioni di Stephens, per le numerose ispezioni di Stephens nel cantiere e per la inflessibile e capace pazienza con cui l'architetto Davide Castiglioni, "longa manus" di Stephens e nostra, ha disegnato e controllato in cantiere». ■

permetteva di lavorare più agevolmente in regata.

Qualche difetto? Uno solo, forse, dovuto non tanto al progetto quanto ai tempi di realizzazione. Verso il '69-'70, cioè, cambiavano le regole di regata e con le nuove disposizioni dello Ior la barca nasceva ormai superata in termini di rating. Allora, con un rating appunto un po' troppo alto, l'Alpa 12,70 veniva a trovarsi svantaggiato; ma ebbe ugualmente modo di comportarsi validamente e lo dimostrano gli ottimi piazzamenti che cominciò subito a ottenere. In sostanza, se era dotato di un buon equipaggio e di una perfetta messa a punto, rimaneva piuttosto competitivo. Il suo pregio maggiore, che valeva per le regate ma che restava essenziale anche per le sue caratteristiche di marinità, era costituito dal fatto che era una barca



In apertura, nella pagina precedente, una suggestiva immagine del 12,70, tuga corta, Nina VII al lasco. Qui, a sinistra in alto, un tuga lunga di bolina; in basso, l'angolo del carteggio. Sopra, il quadrato con la cabina di prua sullo sfondo. La razionalità delle soluzioni di questa barca dipende anche dal fatto che fu progettata secondo le esigenze di un gruppo di appassionati velisti.

perfettamente equilibrata, quindi molto maneggevole e sicura in ogni condizione. Per il resto, assolutamente nulla da dire circa le metodologie di costruzione, compresa un'eccezionalmente buona stratificazione della vetroresina.

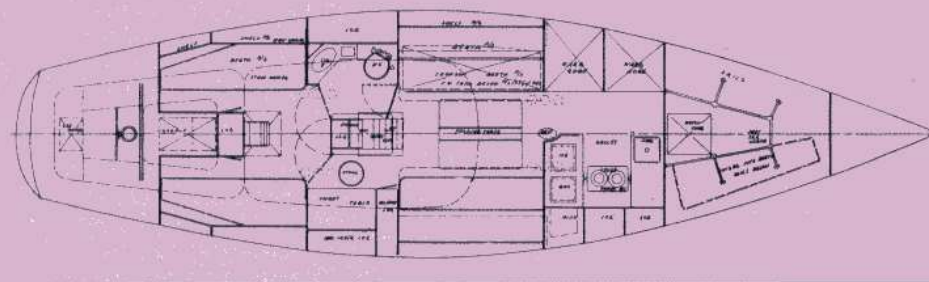
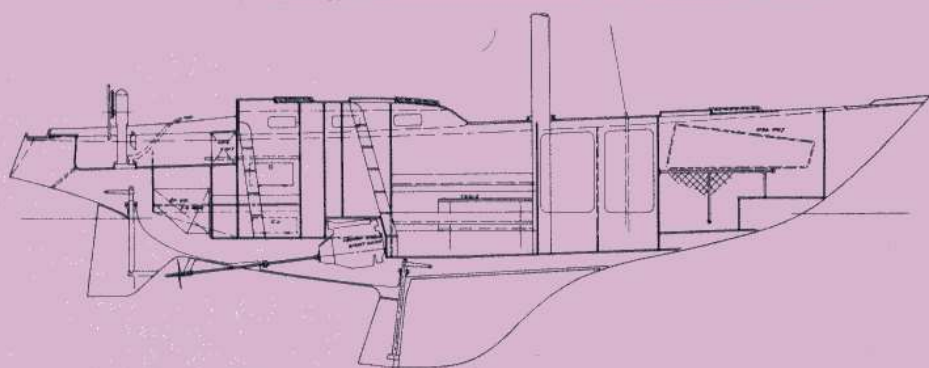
LE TESTIMONIANZE

Uno dei protagonisti del pool di committenti è stato Mimmi Sozzani, che ha posseduto l'Alpa 12,70, di nome Tortuga IV, dal 1971 al 1980. A parte una serie di regate, in cui ha ottenuto anche ottime soddisfazioni, con quella barca ha percorso ben 33.000 miglia in giro per tutto il Mediterraneo senza mai avere il minimo problema quanto a comodità, sicurezza e validità di prestazioni sotto vela e con qualsiasi condizione di mare. Dice che si potevano prendere tempi spaventosi e che la barca risponde-



Sopra, un tuga corta sull'invaso e, qui, i piani che mettono in evidenza la maggiore privacy offerta all'equipaggio.

TUGA CORTA



CARATTERISTICHE TECNICHE

Secondo il progetto di partenza, le specifiche tecniche del modello a tuga corta del 1970 sono le seguenti:

lunghezza ft	12,661 m.
lunghezza al gallegg.	9,14 m.
larghezza max	3,55 m.
pescaggio	2,08 m.
sup. velica	85,70 mq.
zavorra	4,1 t.

Dotazioni

Timoneria sospesa e trimtab, timoneria a ruota, bussola Constellation, zattera autogonfiabile Beaufort, coperta di teck, motore diesel Couach da 40 cv, elica Martek, albero, boma e tangoni in lega leggera, sartiame in tondino inox, accessori elettronici Brookes & Gatehouse, vele Hood, 7 cuccette.

Ecco invece le specifiche tecniche del modello 1972 a tuga lunga:

Lunghezza ft	12,75 m.
lunghezza al gallegg.	9,15 m.
larghezza max	3,48 m.
pescaggio	2,06 m.
dislocamento	8,00 t.
zavorra	4,3 t.
sup. velica	73,5 mq.
posti letto	7
motore	diesel da 40 cv

La presentazione

«Scafo dalle affermate prestazioni, è stato modificato con l'ausilio della grande esperienza per migliorare il rendimento per la regata, la sicurezza in mare, il comfort interno.

Con il posizionamento della zavorra interna, si garantisce la massima sicurezza anche contro urti; è stato abbassato sensibilmente il centro di gravità.

La costruzione della coperta è totalmente in vetroresina».

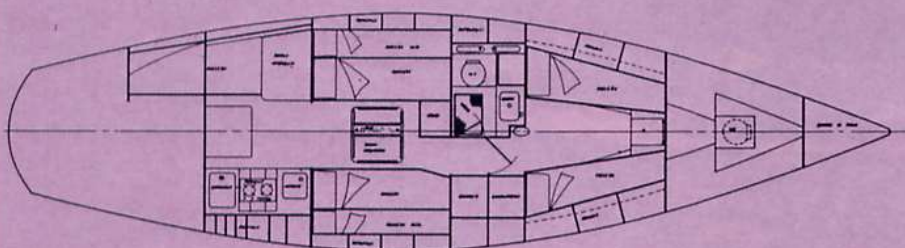
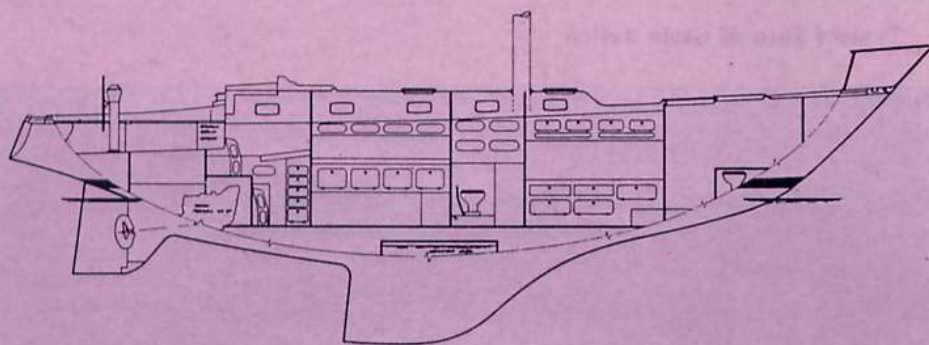
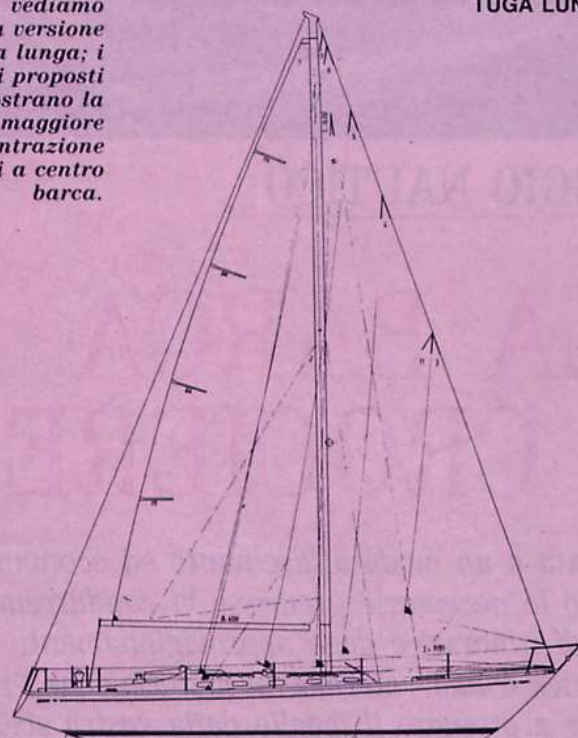
Dotazioni

Albero in lega leggera anodizzato e rastremato con drizze interne, 1 verricello a immagazzinamento per drizza randa, 2 verricelli per drizze fiocchi, 1 verricello per drizza spinnaker, rotaia per spinnaker con scorrevole e campana innesto tangone, rotaia boma, sartiame in acciaio inox con tenditori, predisposizione per montaggio strumenti elettronici in testa d'albero, boma in lega leggera con rullino terzaroli, macchinetta tesabugna con tiranteria interna. Coperta: pagliolo del pozzetto e cassapanche in teck, boccaporto in lega leggera con lucernario, pulpito di prua, pulpito di poppa apribile, battagliola completa di arridatoi e cavi, 10 oblò apribili, timoneria completa di colonnina con bussola e ruote in acciaio inox, barra di scotta con verricello. Interni completi di: 7 cuccette con materassini, cucina con fornello a due fuochi e lavellò, servizio piatti e bicchieri, ghiacciaia, armadi, locale navigatore, locale wc con doccia, locale marinaio con wc, plafoniere e impianto elettrico centralizzato, autoclave. Motorizzazione: diesel da 40 cv, invertitore idraulico, comandi e cruscotto in pozzetto, elica bipala, ricarica batterie con alternatore, 2 batterie da 12 volt, 2 pompe di sentina.



Sopra, vediamo invece la versione a tuga lunga; i piani qui proposti mostrano la maggiore concentrazione dei pesi a centro barca.

TUGA LUNGA



va sempre al meglio.

Chi poi frequenta le coste dell'alta Dalmazia, ricorderà di sicuro l'esemplare di Alpa 12,70 posseduto da Straulino: lo si vedeva spesso verso la baia di Artatori, con una barca sempre in perfette condizioni e ormai famosa per i grandi risultati che insieme erano riusciti a fare più di qualche volta.

Nina VII, un altro esemplare a tuga lunga, è stato tra il 1982 e il 1985 la barca dello skipper Luigi Nava. Ricorda con soddisfazione quanto gli abbia dato l'Alpa 12,70: nella prima edizione della Rimini-Corfù-Rimini si è classificato al terzo posto nella classe fino a m 9,50 al galleggiamento, nella 500x2 del 1985 è stato ancora terzo nella classe Ior e poi ha ottenuto tanti altri piazzamenti notevoli nelle più diverse regate. Skipper di mestiere, con la sua barca ha navigato praticamente tutto l'anno, alternando crociere scuola e regate per cui la sua barca non era ferma quasi mai.

Si è creato un legame vero, tra chi ha posseduto l'Alpa 12,70 e la barca stessa; sì, è vero, un simile legame si genera spesso, ma in questo caso forse vale molto di più.

Magari, proprio, perché di barche normali non ce ne sono poi tante.

Come regina dell'usato, infine, si fa un poco desiderare. Ovviamente, dato il numero estremamente limitato di esemplari prodotti. All'inizio costò circa 22 milioni, finito e senza vele, mentre oggi il suo valore nel mercato dell'usato può essere piuttosto vario in quanto come sempre molto dipende dalle dotazioni di cui può essere fornito il singolo esemplare. In genere però sono stati tenuti piuttosto bene, anche se hanno fatto parecchia strada e macinato molte regate. Di certo non sono scomparsi: non siamo riusciti a individuare un esemplare in vendita ma è certo che ancora navigano tutti e che quindi, un giorno o l'altro, potrebbe essere ancora possibile un buon acquisto attorno a un prezzo che oggi si può aggirare sui 45-55 milioni.

E, per i patiti nostalgici degli Alpa, a Porcia (Pordenone) il cantiere Basso Amadio produce ancora su stampi originali i modelli Alpa 9,50 e 11,50.

Potrebbe perfino succedere che riuscissero a mettere in produzione il 12,70, anche se ormai non sono più tempi per i ricordi e oggi il mercato sa offrire prodotti più moderni, più all'altezza delle esigenze attuali e, si spera, altrettanto "normali". ■