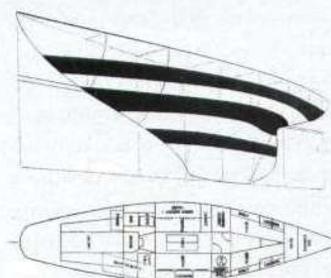


1 Il piccolo angolo cucina a sinistra della discesa; **2** Il carteggio è ampio e utilizza come seduta l'estremità della cuccetta del navigatore; **3** Gli interni sembrano un corridoio con un'altezza che supera gli 1,80 m sotto la parte alta della tuga; **4** Il pozzetto è stretto con il trasto di scotta randa a poppavia della barra del timone; **5** La coperta con la tuga su due livelli e i larghi passavanti; **6** L'opera viva presenta appendici di altri tempi: una chiglia lunga con la pala del timone non staccata, nel prolungamento della pinna di deriva



Controlli

- Stato del teak e delaminazione coperta;
- Base dei candelieri;
- Albero e sartame;
- Attrezzatura di coperta;
- Impermeabilità oblò e osteriggi;
- Rivestimento teak in pozzetto;
- Circuito elettrico e impiantistica;
- Motore

Cantiere

L'Azienda Lavorazioni Plastiche e Affini (Alpa) è fondata da Danilo Cattadori negli Anni '50. Iniziata con la produzione di derive, l'attività cresce con l'istallazione a Offanengo di una catena di montaggio moderna per l'epoca. Rispetto alle star del mercato che sono l'Alpa 11,50 e Alpa 9,50 (fine anni '60), la Maica è stata costruita in pochi esemplari, così come la Supermaica, un'evoluzione con timone a ruota in pozzetto, pala del timone e skeg staccati dalla pinna di deriva.

Quotazione

intorno ai 40.000 euro

Scheda tecnica

Progetto	Illingworth e Primrose
Costruttore	Alpa
Materiale	vetrosesina
Lunghezza ft	11,35 m
Lunghezza gall.	7,50 m
Larghezza	2,74 m
Pescaggio	1,75 m
Dislocamento	5.500 kg
Zavorra	2.350 ca kg
Superficie velica	58,00 mq
Cuccette	5
Motorizzazione	22 cv
Serbatoi	acqua 100 l
	nafta 100 l

i concorrenti

nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	anno	prezzo
Alpa 11,50	Alpa	11,56	3,20	6.500	74,50	1970	50.000
C&C 37	Benello	11,18	3,40	5.600	85,70	1975	50.000
Chance 37	Wauquiez	11,25	3,30	6.600	75,00	1973	55.000
Tina	Maas	11,25	3,29	6.500	65,00	1969	nc

Si ringrazia l'armatore di Mamma Lù e Nautilus Marina di Fiumicino per la gentile collaborazione

Alpa Maica

Una delle prime barche di serie costruite in vetroresina, per gli amanti della vela all'antica

di CHRISTOPHE JULLIAND

All'inizio degli Anni '60, dopo avere imposto l'uso della vetroresina come materiale di costruzione per le sue derive, il pioneristico cantiere Alpa decide di allargare la sua produzione proponendo una gamma di yacht dai 7 ai 15 metri. Nasce così la prima generazione Alpa con i modelli A7, A8, A9, A11 e A15. Tutti sono firmati da Illingworth & Associates, ovvero uno degli studi più autorevoli in Inghilterra. Il capostipite di questa nuova famiglia è proprio l'A11, più conosciuto come Alpa Maica, chiamato così perché largamente ispirato alla famosa *Maica*, terza classe Rorc in legno che, condotta dallo stesso John H. Illingworth, vinse tantissime regate nella Manica e sulla costa Atlantica. Il progetto ne riprende le linee snelle ed eleganti con una differenza maggiore rispetto alla *Maica* originale: la pala del timone non è più esterna e fissata allo specchio di poppa, ma sospesa nel prolungamento della chiglia lunga. Di profilo la barca presenta delle estremità strette e molto slanciate, un baglio massimo contenuto e un bordo libero limitato con un'insellatura accentuata da un forte cavallino: una carena rappresentativa dell'epoca. La profondità dello scafo consente un volume di tuga limitata, senza sacrificare l'altezza in cabina. La tuga si sviluppa su due livelli, anche questo è un tratto comune a molte barche degli Anni '60, con la parte poppiera più alta rispetto a quella di prua. In coperta la circolazione è facile grazie alla presenza di larghi passavanti e dei tientibene sulla tuga, rassicurante anche la falchetta la cui altezza va crescendo verso prua. Il pozzetto è stretto e diviso in due dal trasto di scotta randa. Il posto del randista si trova a poppavia del timoniere e dispone di un winch centrale per regolare la scotta. Altri due winch laterali servono per le scotte del genoa, il resto delle manovre rimane sul piede d'albero. Questo è poggiato in coperta, ha due ordini di crocette perpendicolari ed è mantenuto longitudinalmente da un paterazzo sdoppiato e uno stralotto a prua. Il piano velico è costituito da un potente triangolo di prua (33,90 mq) e randa di 24,10 mq su boma corto con presa di terzaroli a rullino. Il comportamento della barca in mare è caratteristico delle carene strette a chiglia lunga: di bolina stringe bene il vento, ma sbanda presto e molto (Illingworth stesso riteneva normale un angolo di sbandamento di 40°, lo testimonia anche la presenza di diversi ombri-nali in coperta). Alle andature portanti le linee non conferiscono particolare stabilità di rotta, anzi, il lavoro sul timone con una pala non compensata può risultare faticoso. Aggiungendo una certa tendenza al beccheggio nell'onda corta e al rollio alle portanti, per non parlare delle prestazioni a motore (manovrabilità e velocità penalizzate rispettivamente dalla chiglia lunga e dalla lunghezza al galleggiamento ridotta), si misurano i progressi realizzati in fatto di progettazione in 40 anni di storia. Tutti questi difetti, però, sono largamente compensati dallo stile della barca con le sue linee armoniose, nonché da una costruzione robusta comune a tutta la produzione Alpa.



ILLUSTRAZIONE LUCA FERRON

Una barca storica

John H. Illingworth è considerato come uno dei fondatori dello yachting moderno. Ha partecipato alla creazione di regate come l'Admiral's Cup e la Sydney Hobart e ha vinto per due volte consecutive (nel '47 e nel '48) il Fastnet. La barca era *Myth of Mallam*, un progetto di Laurent Gilles, con requisiti precisi espressi dallo stesso Illingworth, fra cui il concetto, nuovo all'epoca, del dislocamento leggero. Una volta libero dalle sue funzioni di ufficiale nella Royal Navy, diventa progettista e insieme ad Angus Primrose firma *Gipsy Moth IV*, il mitico yacht di 53' con il quale Sir Francis Chichester realizza la sua storica circumnavigazione del globo in solitario nel '66-'67. Come già accennato, il prototipo *Maica* nasce come terza classe Rorc e vince il campionato nel 1962, anno in cui Alpa decide di avviare la produzione dell'A11 secondo un progetto adattato alla costruzione in vetroresina. Sia in Inghilterra che in Francia, altri cantieri hanno costruito la Maica in piccole serie e in legno lamellare, fra cui le Constructions Mécaniques di Cherbourg.

