

LE DERIVE E LA LORO EVOLUZIONE

dal 1800 attraverso il 1900

01

Dalla fine del '800 ai primi del '900, dallo scafo, progetto unico, alle derive monotipo

02

L'evoluzione all'inizio del '900

03

L'avvento delle derive in serie tra le 2 guerre mondiali

04

Gli anni '50, l'evoluzione tecnologica e l'avvento della vetroresina

01

DALLA FINE DEL '800 AI PRIMI DEL '900, DALLO SCAFO,
PROGETTO UNICO, ALLE DERIVE MONOTIPO

01 / Dalla fine del '800 ai primi del '900, dallo scafo, progetto unico, alle derive monotipo

Alla **fine dell'Ottocento** la nautica da diporto in **Italia** era ancora agli albori, ma stava iniziando a svilupparsi grazie all'influenza di paesi come l'**Inghilterra** e la **Francia**, dove le derive erano già popolari.

In questo periodo, i **circoli nautici** iniziarono a nascere lungo le coste italiane, promuovendo la **cultura della vela** e organizzando le prime regate.



01 / Dalla fine del '800 ai primi del '900, dallo scafo, progetto unico, alle derive monotipo

Abbiamo alcune notizie interessanti: da dati recuperati sulla storia del lago di Como, si evidenzia che la **prima regata** fu organizzata sul lago nel **1850** tra **Dongo** e **Bellano** organizzata da un prete. **Don Adamoli**.

Nel **1872** fu costituito il **primo circolo velico d'Italia** di cui si ha storia: il **Regio Regate - Club Lariano**.

Sebbene non ci fossero ancora cantieri italiani dedicati nella produzione di derive, salvo la costruzione artigianale locale come **Baglietto** o **Costaguta**, l'importazione di modelli stranieri, permisero a questa tipologia di imbarcazioni di guadagnare popolarità.

Degno di nota anche l'invenzione, nel **1800** del **Roll**, antesignano del rolla fiocco, poi ritornato di moda nel 1960. Ma era un progetto di un secolo prima.

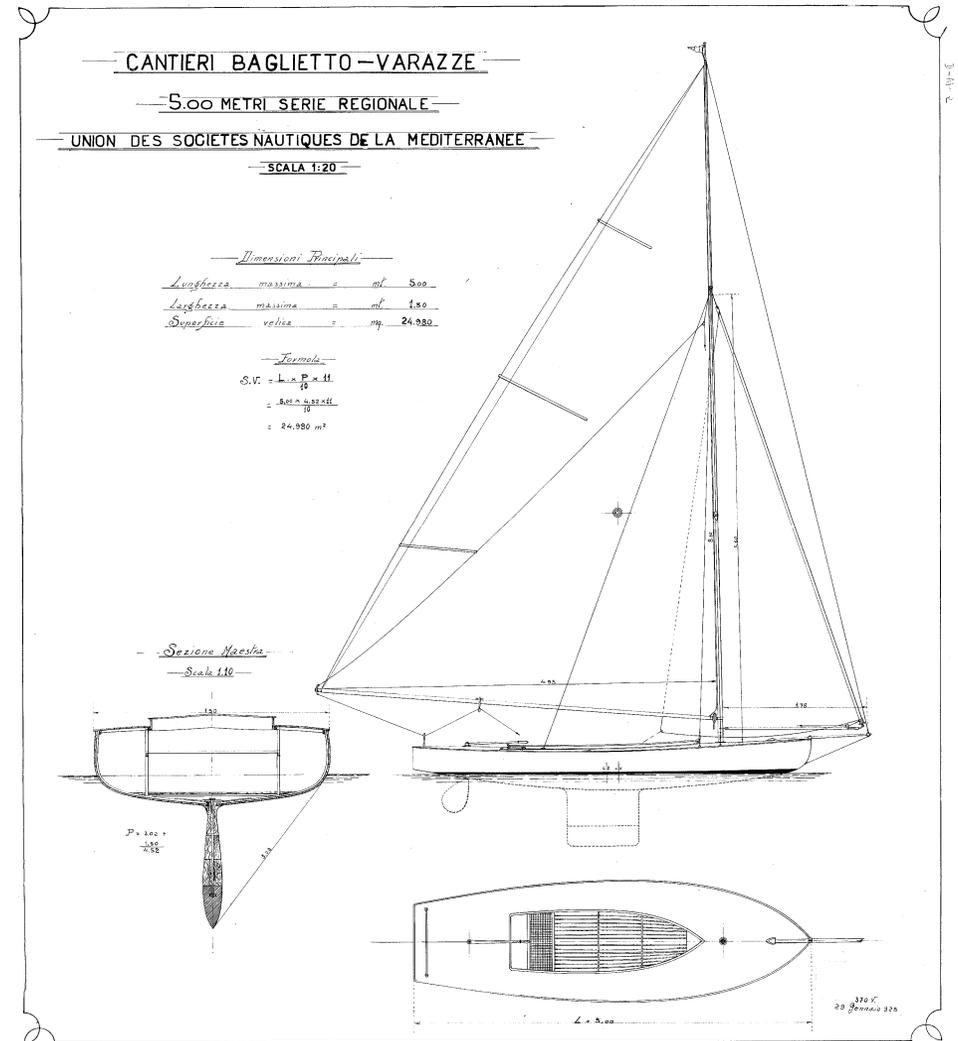
02

L'EVOLUZIONE ALL'INIZIO DEL '900

02 / L'evoluzione all'inizio del '900

Nei primi anni del '900, le derive iniziarono ad evolversi significativamente, grazie **all'innovazione nei materiali** e alla **progettazione tecnica**. La loro semplicità e la facilità di utilizzo, sono stati propedeutici per la loro diffusione.

Infatti durante questo periodo, come sopra detto, i nascenti **circoli nautici italiani** hanno giocato un ruolo importante organizzando **regate ed eventi** che contribuirono a diffondere l'interesse per le derive.



02 / L'evoluzione all'inizio del '900

Un esempio eclatante ancor oggi è la **classe Dinghy 12 piedi**, nata nel **1913** grazie al progettista inglese **George Cockshott**, che ha creato questa deriva per un concorso indetto **dall'International Yacht Racing Union (IYRU)**.

L'obiettivo era quello di progettare una **barca monotipo** che combinasse le caratteristiche di diverse imbarcazioni utilizzate all'epoca per regate e diporto. Il Dinghy 12' si è rivelato un successo immediato grazie proprio alla sua **semplicità, maneggevolezza e versatilità**.

Nel **1919**, il **Dinghy 12'** divenne la prima "**International Class**" e ha partecipato alle **Olimpiadi del 1920** e del **1928** come classe velica. In Italia, questa imbarcazione è stata introdotta negli anni '20 e ha avuto un ruolo fondamentale nella formazione di giovani velisti e nella promozione della vela come sport.

Baglietto fu tra i primi cantieri Italiani a produrlo in serie.

03

L'AVVENTO DELLE DERIVE IN SERIE TRA LE 2 GUERRE MONDIALI

03 / L'avvento delle derive in serie tra le 2 guerre mondiali

In questo periodo, i materiali hanno continuato ad evolversi e la nautica ha visto un **aumento della popolarità** delle competizioni veliche, con un focus crescente sulla progettazione di **imbarcazioni più leggere e performanti**.

La vetroresina non era ancora utilizzata, ma i cantieri nautici sperimentavano con legni pregiati e **tecniche di costruzione avanzate** una migliore velocità e manovrabilità degli scafi.

I **circoli nautici**, ormai consolidati su mari e laghi Italiani organizzano **regate e campionati**, attirarono velisti di talento e appassionati, tanto per citarne alcune, figure di spicco come **Remigio Bogesić**, noto per le sue abilità nelle regate locali e altri velisti come **Giovanni Toffetti** e **Nikola Pajić**, che si sono distinti in tante competizioni.

Inoltre in **Italia**, eventi come i "**Littorali della Vela**" hanno giocato un ruolo importante nel promuovere lo sport velico, mentre a livello internazionale, le competizioni si sono evolute con l'introduzione di nuove classi e con l'adozione di regolamenti più strutturati.

03 / L'avvento delle derive in serie tra le 2 guerre mondiali



Queste competizioni hanno contribuito a migliorare le prestazioni delle imbarcazioni, preparando il terreno all'**innovazione tecnologia** che si svilupperà anche grazie alla tecnologia militare, dominante nel periodo.

Tra le due guerre mondiali, ad esempio, oltre concentrando la produzione di naviglio militare, il **Cantiere Baglietto di Varazze** ha continuato a sviluppare cabinati e derive per la competizione e per il diporto, sperimentando nuovi progetti, contribuendo a migliorare la velocità e la manovrabilità delle imbarcazioni e aggiudicandosi palmares in **regate nazionali ed internazionali**.

Infatti gli scafi da regata, varati dal Cantiere, erano apprezzati per la loro qualità costruttiva e le **linee eleganti** che riflettevano l'attenzione del cantiere per l'**innovazione** e la **tradizione**.

03 / L'avvento delle derive in serie tra le 2 guerre mondiali

Queste imbarcazioni consolidarono la reputazione di **Baglietto** come uno dei **cantieri più prestigiosi** dell'epoca e **Bernardino, Vincenzo, Vittorio e Pietro** come progettisti di livello internazionale.

Degno di nota è il fatto che le donne della famiglia Baglietto, erano dedite alla produzione delle vele per le loro barche ma soprattutto che il Cantiere fu il primo, agli inizi 1900, ad importare dall'**Inghilterra** le **macchine da cucire** progettate appositamente per le vele.

Con l'arrivo di macchine da cucire fu rivoluzionato il sistema di taglio e permise al Cantiere di essere il primo, in Italia, a unire gli sferzi con la **cucitura a zig zag**, creando una struttura molto più resistente. Inoltre, l'uso delle macchine da cucire ridusse il lavoro manuale, aumentando ovviamente l'**efficienza** e la **qualità** e abbassando i costi di produzione.

04

GLI ANNI '50, L'EVOLUZIONE TECNOLOGICA E L'AVVENTO DELLA VETRORESINA

04 / Gli anni '50, l'evoluzione tecnologica e l'avvento della vetroresina

Dopo la seconda guerra mondiale, il **Dinghy 12'**, ad esempio, ha vissuto una rinascita significativa, consolidandosi come una delle derive più amate e longeve. **Negli anni '50 e '60**, l'introduzione della **vetroresina** ha permesso di produrre **scafi più leggeri e resistenti**, rendendo il Dinghy accessibile ad un pubblico più ampio. Tuttavia, molti appassionati hanno continuato a preferire i modelli in legno, apprezzati per la loro eleganza e tradizione.

In **Italia**, il Dinghy ebbe un ruolo centrale nella formazione di nuovi velisti. Nel **1969** fu fondata **l'Associazione Italiana Classe Dinghy 12'**, che ha contribuito a rilanciare la classe e ad organizzare regate nazionali e internazionali. Ancora oggi, il Dinghy è una barca molto amata, sia per il diporto che per le competizioni, con una comunità di appassionati che ne celebra la storia e il fascino.

04 / Gli anni '50, l'evoluzione tecnologica e l'avvento della vetroresina

Altro esempio la **classe 5.50 Stazza Internazionale** (S.I.) che è stata introdotta nel **1949** dall'**International Yacht Racing Union** (IYRU) e ha guadagnato popolarità grazie alla sua formula di stazza che bilancia lunghezza, superficie velica e dislocamento.

Il **Cantiere Baglietto** ha contribuito alla diffusione di questa classe in Italia, costruendo imbarcazioni che hanno partecipato a competizioni nazionali e internazionali.

Un' esempio significativo è **Kukururu**, un **5.50 S.I.** progettato dal danese **Arvid Laurin** e costruito da **Baglietto** nel **1952**. Questa barca ha avuto una lunga carriera nelle regate e oggi fa parte della flotta delle vele d'epoca.

Le imbarcazioni della **classe 5.50 S.I.** sono state anche **classe olimpica** dal **1952** al **1968**.

04 / Gli anni '50, l'evoluzione tecnologica e l'avvento della vetroresina

In questi anni, l'**evoluzione delle derive** ha subito un'accelerazione significativa grazie ai **progressi tecnologici** e alla crescente popolarità della vela come attività ricreativa e sportiva.

Le derive diventano protagoniste di competizioni internazionali, con l'introduzione di classi standardizzate come il **Flying Dutchman**, il **Flying Junior** e il **Vaurien**, che hanno contribuito a diffondere la cultura velica in tutto il mondo.

L'**introduzione della vetroresina**, negli anni '50, ha rappresentato inoltre una svolta epocale, rendendo le **derive** ancor più **leggere**, **resistenti** ed **economiche** quindi accessibili a un pubblico più ampio.

Qui di seguito alcuni cenni su due realtà
della **nautica Italiana**.

La prima **tradizionale** con costruzioni in legno, il già
sopracitato **Cantiere Baglietto** ed una seconda, **futuristica**, il
Cantiere alpa con l'avvento della vetroresina.



A.

Baglietto

A. Baglietto

Il **Cantiere Baglietto**, noto sin dall'inizio per aver progettato e varato, si può affermare, tutto quello che galleggia, compreso gli Idrovolanti, ha costruito diverse barche da regata cabinate e non, con bulbo o deriva mobile, specialmente durante i primi decenni del ventesimo secolo, puntando su **materiali di alta qualità**, rendendo le sue barche famose e molto apprezzate sia in **Italia** che all'estero.



A. Baglietto

Qui di seguito vengono riportati i nomi di alcune barche costruite dal Cantiere per le classi, in vigore dal 1916 al 1960.

- 5.50m S.I.: CIOCCA III, MIRTALA III, TWINS VIII, VIOLETTA IV, TWINS IX, AQUILA, VIOLETTA V
- 6.00 S.I.: ALBARINA III, EA, CORA III, LEO V
- 6.50 S.I.: MONELLA, ONDINA, MADAMA, LAPWING
- 8.00 S.I.: NOVA, LEO IV (later EOLO), CORA, BAMBA, PINUCCIA
- 18 Feet: LELUSINA, TWINS, ANNICK III, CORA II

A. Baglietto

Inoltre il numero degli **scafi costruiti** in questo periodo hanno numeri importanti che denotano la fecondità dei progettisti del Cantiere. Riportiamo qui di seguito le quantità nelle varie classi.

Classi internazionale:

1888 – 1912	Derive: 34
1908 – 1950	6.00 S.I.: 35
1908 – 1927	8.00 S.I.: 11
1920 – 1922	6.50 S.I.: 7
1935 – 1950	Star: 92
1923	8.50 S.I.: 1
1924 – 37	Jole C.O.: 1
1933 – 1947	Dinghy: 13
1935 – 1950	Star: 92
1947	5.00 S.I.: 6
1950	Dragone: 3
1952 – 1963	5.50 S.I.: 23
1950 – 1953	Lightning: 16
1954 – 1960	F.D: 41

Classi nazionali:

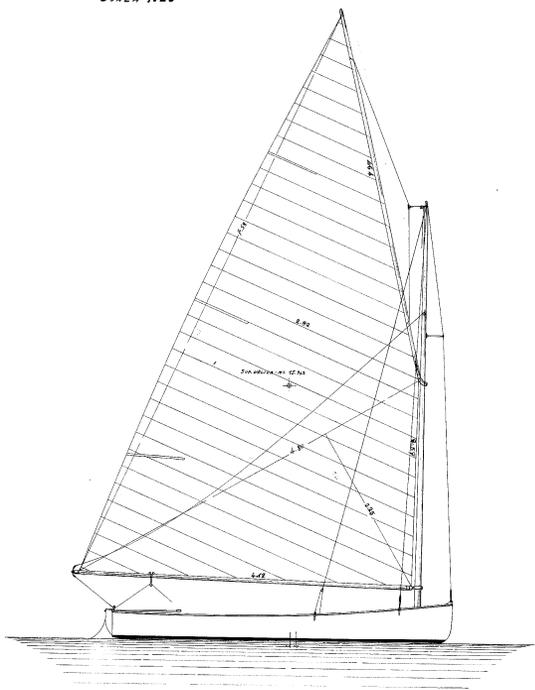
1910 – 1912	5.50: 7
1911 – 1920	6.50: 7
1919 – 1923	Serie Liguria: 12
1919 – 1920	Classe C.N La Foce: 2
1921 - 1923	18 Piedi Classe int. 6
1922	Serie Napoli: 1
1925 – 197	Federazione Ligure: 3
1949 – 1959	Classe S: 4
1950 – 1957	Classe U: 10
–	Altre: 6

Fonte: (Edizione AIVE – Cantieri Navali Baglietto di Franco Belloni)

NB: Cantiere Baglietto, ha prodotto anche Flying Dutchman (FD) di legno di alta qualità, contribuendo alla diffusione di questa classe di derive in Italia. Questi FD erano apprezzati per la loro costruzione robusta e quindi adottati anche dalle varie scuole incluso l'istituto Morosini di Venezia e sono precedenti alla produzione in Vtr di Alpa.

A. Baglietto

CANTIERI BAGLIETTO
—VARAZZE—
PIANO VE LICO-CANTOTTO REGOLAMENTARE SERIE LIGURE
Scala 1:20



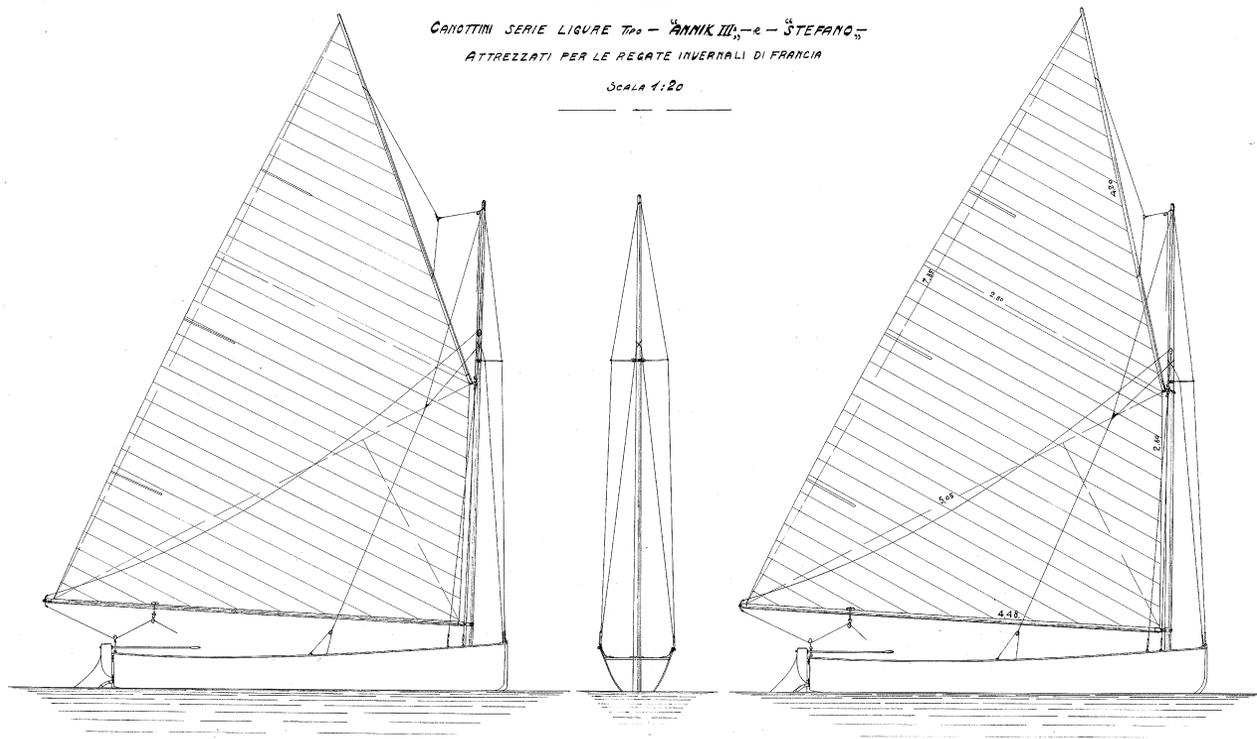
78 v.
25 giugno 1920

V-7

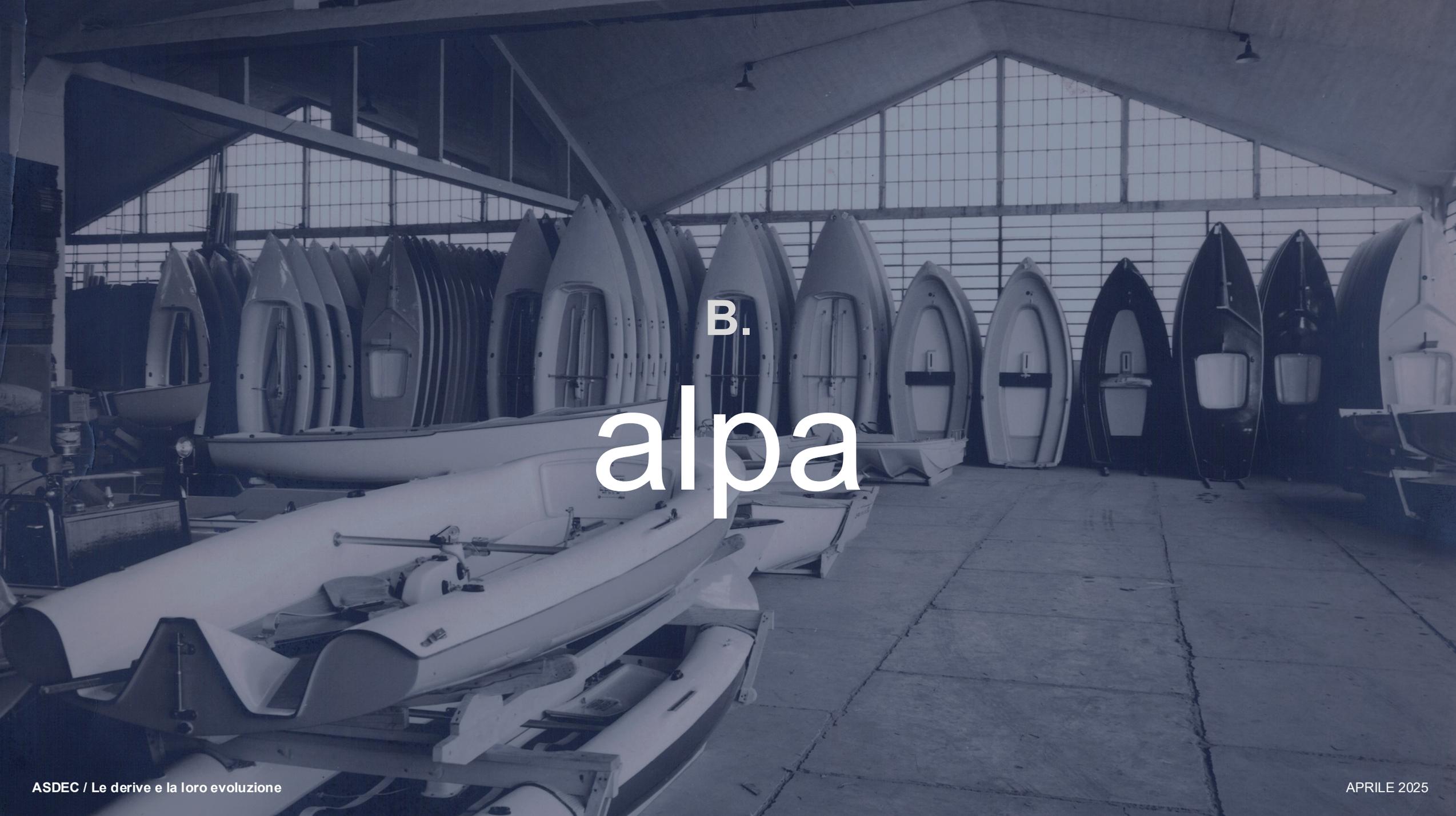
CANTIERI BAGLIETTO
—VARAZZE—

CANTOTTI SERIE LIGURE Tip. — "ANNI III" — e — "STEFANO" —
ATTEZZATI PER LE REGATE INVERNALI DI FRANCIA

Scala 1:20



2 v.
15 gennaio 1920



B.
alpa

B. alpa



Un caso particolare è **alpa** (azienda lavorazione plastiche e affini) creata da un imprenditore visionario, **Danilo Cattadori** che nasce, nel 1956, come **produttore di manufatti industriali**. Infatti sono di alpa le coperture della stazione di Amendola Fiera della MM1 di Milano e sempre di alpa lo stampo in Vtr, dell'auto Francese, la Panhard coupé.

Il **Cantiere Nautico alpa** fu una conseguenza dell'azienda per la passione di Cattadori per la nautica e produsse **cabinati e derive** che hanno lasciato un segno nella nautica degli anni 50 e ancora oggi naviganti in tutti i mari del mondo.

Ma qui parliamo di derive.

B. alpa

Il **primo scafo prodotto dal Cantiere** sempre nel **1956** e coincide con l'inizio della produzione nautica.

Ecco i suoi scafi:

alpa FD Flying Dutchman è sicuramente la più iconica. È stata la prima imbarcazione in vetroresina, prodotta in Europa e ha vinto una medaglia d'oro alle Olimpiadi di Napoli del 1960, consolidando la reputazione del cantiere. Il prototipo era stato collaudato nella roggia contigua al primo cantiere, a Fiesco. Offanengo viene dopo con l'industrializzazione della produzione.

Negli anni '60, il cantiere ha ampliato la sua produzione con i seguenti e famosi modelli come:

alpa FJ, il mitico Flying Junior iniziato a produrre nel 1957, deriva progettata nel 1954 da Ulike Van Essen. Negli anni '60, i FJ si distinguevano per la qualità costruttiva e per il loro caratteristico colore arancione, quelli destinati alle scuole vele e con sgargianti per i privati. Grazie alla sua versatilità e alle ottime prestazioni, è diventata rapidamente popolare anche in Europa e nelle competizioni.

alpa Skip deriva la cui produzione è iniziata nel 1963 è una barca piccola, una tavola a vela che si rifà all'americana Sunfish, molto apprezzata per la sua maneggevolezza e le sue prestazioni.

alpa S si è distinta per la sua robustezza e facilità di manovra, rendendola popolare tra i velisti dell'epoca. Progettata nel 1956 e iniziata a produrre dal cantiere nel 1964 è antesignana della misura 4.70. Sebbene non abbia raggiunto la stessa fama del FD o del FJ, ha comunque contribuito a consolidare la reputazione di Alpa come uno dei cantieri più innovativi del suo tempo.

alpa Tris una barca leggera e maneggevole, progettata nel 1965 con una lunghezza di circa 3,60 metri e una larghezza di 1,50 metri. La sua superficie velica è di circa 6 m², rendendola ideale per chi cerca una barca facile da gestire avendo un armo semplice e potendola usare anche a remi.

alpa 5.50 una deriva con una piccola cabina, progettata dal cantiere nel 1967. Barca versatile e robusta, ideale per la scuola vela, che ne utilizzarono moltissime unità e per il tempo libero.

alpa Brise questo modello, progettato nel 1969, ha una lunghezza di 3,76 metri, una larghezza di 1,55 metri e una superficie velica di 8,30 m². Con un peso di soli 75 kg, ha successo perchè è una vela facile e pratica, adatta per iniziare.

B. alpa

Il cantiere produsse successivamente altri modelli che però non ebbero il successo sperato, dovuto alla concorrenza, cresciuta nel frattempo e che si era specializzata.

I modelli erano:

Miller - 1978, scafo che avrebbe dovuto rispondere al successo del Laser.

420 presentato anche lui nel **1978**.

470 presentato nel **1975**.

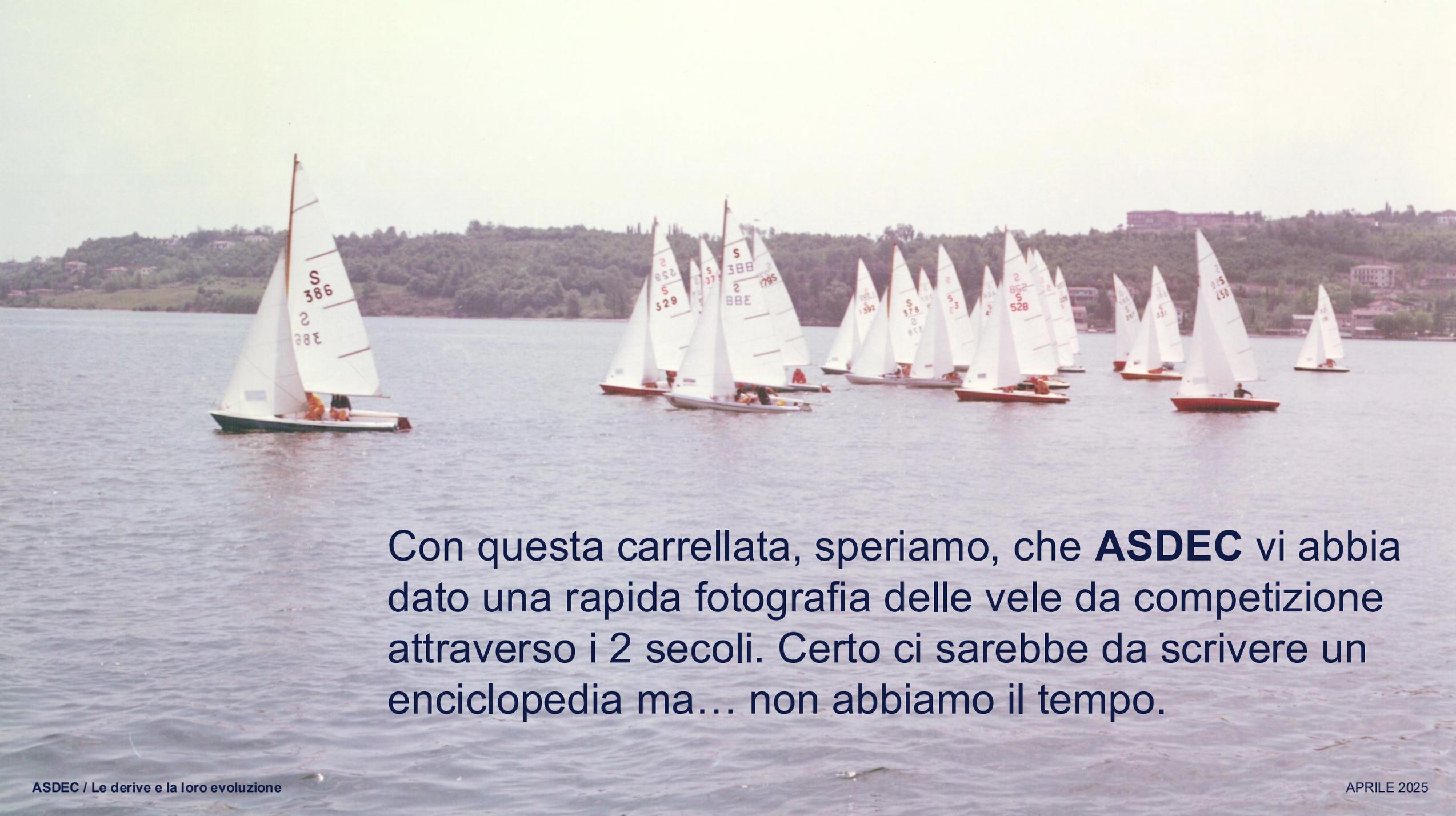
Gli scafi qui sopra elencati erano pensati per la pura regata.

B. alpa

Nel **1971**, l'**alpa** divenuta **una società per azioni**, passa sotto il controllo dell'ingegnere **Adolfo Soldini**, padre del navigatore Giovanni e in questo passaggio, **Danilo Cattadori** esce dal Cantiere.

La storia finisce nel 1979 quando Soldini liquida, personalmente, tutte le pendenze del Cantiere. Sia con i dipendenti, i fornitori che con i creditori.





Con questa carrellata, speriamo, che **ASDEC** vi abbia dato una rapida fotografia delle vele da competizione attraverso i 2 secoli. Certo ci sarebbe da scrivere un'enciclopedia ma... non abbiamo il tempo.