



La resurrezione di un "classe U" di Celli

L'appassionante ricostruzione della storia di una barca della Compagnia della Deriva di Brenzone. Ritrovato il maestro d'ascia che le costruì nel 1945. Ora è ai lavori da Foletti a Riva del Garda.

di Luigi Candela



Il "Fitzcarraldo" è una deriva a "restrizione" nata per la regata nell'immediato secondo dopoguerra. Deriva a restrizione si-

gnifica che la costruzione deve essere fatta rispettando alcune misure quali la lunghezza fuoritutto, la larghezza, il piano velico, il piano di deriva.

Ciò permetteva a queste barche di regata insieme. Furono costruite a Venezia, a Trieste, a Viareggio e forse in altri posti, fino agli anni Sessanta.

"Fitzcarraldo" si muove facilmente anche con le brezze, esprime tutta la sua potenza con vento fresco mantenendo una notevole stabilità e governabilità. Offre un pozzetto spazioso anche a cinque persone benché il suo equipaggio regolamentare in regata sia di tre persone. Questa 5.50 o classe U è probabilmente una delle più antiche in navigazione perché secondo le testimonianze raccolte il suo varo è del 1945. È un piccolo pezzo di storia dello yachting italiano e veneziano.

Le storie delle barche s'intrecciano spesso con le storie delle persone. Tutto iniziò quando chi scrive, Emi e Massimo decidemmo di costituire la Compagnia delle Derive per diffondere la pratica della navigazione a vela. Iniziammo a cercare le barche adatte allo scopo. Un giorno Adalberto Voltolina, presidente del Circolo Nautico di Chioggia, che conosceva le nostre intenzioni ci indicò una barca che faceva per noi ormeggiata in un canale del Lido di Venezia. Andammo a vedere e ci piacque subito. Sull'albero vicino alla trozza c'era un cartello con una scritta sbiadita "vendesi". La coperta era bianca, l'opera morta blu scuro, l'antivegetativa rossa. La pittura blu era scrostata in molti punti soprattutto lungo i comenti e lasciava intravedere stucco per carrozzeria in abbondanza. Dopo un po' di tempo riuscimmo a metterci in contatto con il proprietario. Era il 4 settembre 1988, la

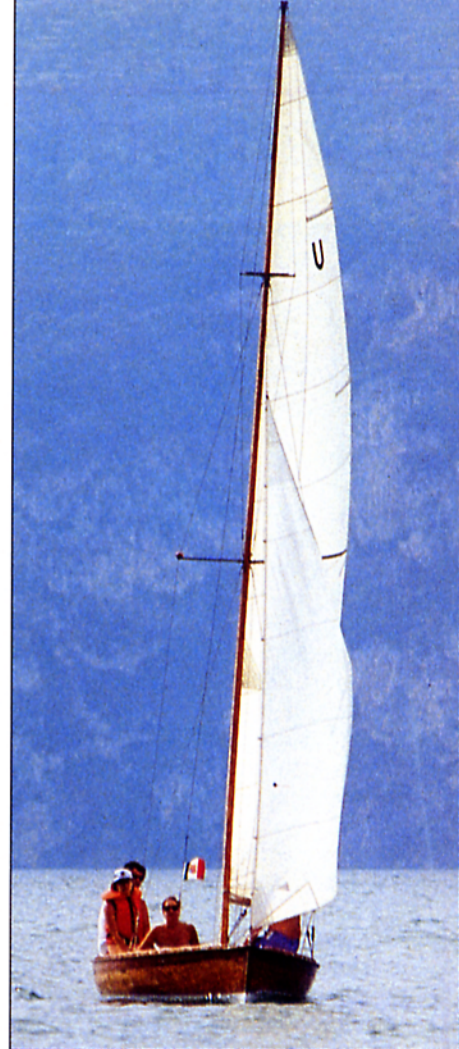
comprammo per poche lire da un giovane di 29 anni, Flavio Scaggiante di Venezia. La portammo via dopo qualche giorno. La nostra prima navigazione con quella barca la ricordo con una certa emozione.

Uscimmo dal canale praticamente senza vento, poi ci trovammo nella laguna tra Venezia e il Lido. Puntammo verso Malamocco per poi uscire verso l'Adriatico. Alle nostre spalle lasciavamo Venezia, era una calda giornata di settembre. Ci accompagnava una brezza da nord-nord-est che aumentò in mare aperto. Bisognava raggiungere la spiaggia di Ca' Roman, vicino Chioggia. Mentre ci godevamo la navigazione si pensava anche alle poche informazioni che ci aveva dato il precedente proprietario: "È una 5.50. Mi hanno detto che è stata costruita dal cantiere Celli intorno agli anni Cinquanta, credo si chiamasse 'Alessandra' e l'ho rimessa a posto io, era in quasi abbandono vicino a un capannone".

Poche notizie e non tanto sicure. Ma a noi a quel tempo bastava navigare. Era male attrezzata, mancava il vang, il paranco per sollevare la deriva in ferro, un punto di scotta del genoa troppo a poppa, un paranco della scotta di randa poco efficiente. Sbarcammo a Ca' Roman nel pomeriggio dello stesso giorno. Qui ci aspettava Mariuccia, anche lei della Compagnia, che ci aiutò nella faticosa impresa di mettere in secca la barca.

Si trattava di alare la barca per diverse centinaia di metri verso l'interno per evitare che con l'alta marea notturna riprendesse il largo. Quel giorno decidemmo di chiamare quella barca dal passato molto nebuloso "Fitzcarraldo".

L'inverno arrivò dopo circa un mese e "Fitzcarraldo" fu portata alla darsena di Fusina vicino Marghera. Qui cominciammo a renderci conto dei lavori necessari per riportare la barca alla sua forma originaria e della nostra inesperienza sulla



costruzione classica.

Quell'inverno si fecero lavori di manutenzione. La stagione seguente "Fitzcarraldo" navigò con i primi allievi della Compagnia insieme ai primi Flying Junior. Quell'anno Dante Pierobon, uno degli allievi del primo corso, si appassionò particolarmente ed entrò a far parte del gruppo di soci della "Fitzcarraldo". La barca si mostrò a suo agio nella laguna anche se le sue prestazioni furono un po' mortificate dalle frequenti piatte di vento estivo. Fu proprio questo uno dei motivi che ci spinse a cambiare la sede della base nautica e a portarci fino al lago di Garda dove il vento non manca quasi mai. Infatti qui la barca cominciò a navigare anche in condizioni dure di vento e di onda, usando spesso i terzaruoli e il fiocco.

Alla fine della stagione del 1990 facciamo conoscenza con Loris, un personaggio locale. Vive a Brenzone ma è stato diversi anni in Danimarca dove è diventato maestro d'ascia. Fa la diagnosi alla "Fitzcarraldo" e ci dà utili consigli su come impostare il lavoro di restauro. Lo scafo si trovava nelle seguenti condizioni: l'opera viva era ricoperta di vetroresina, il fianco destro fuori forma verso l'esterno con numerose costole rotte.



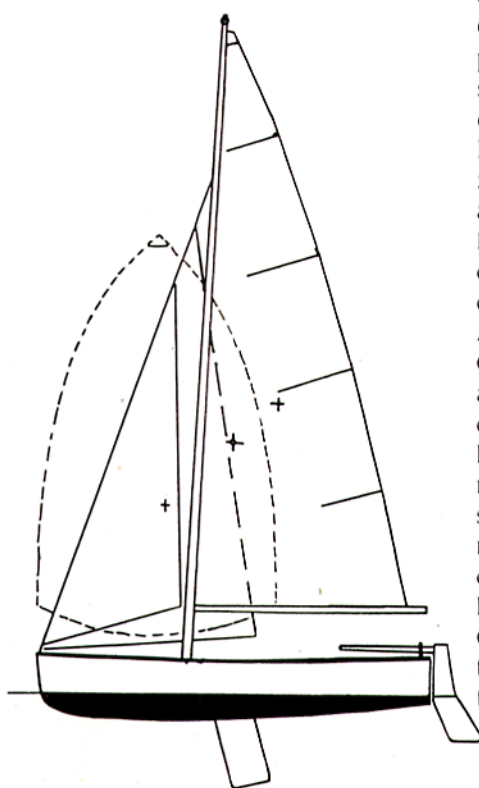
"Fitzcarraldo", ex "Sandra", qui alla fonda e in navigazione sul lago di Garda. Sotto: il piano velico di "Fitzcarraldo", sloop a deriva mobile della classe 5,50 S.N. o classe "U".

Capovolto lo scafo togliemmo tutta la vetroresina, rimettemmo in forma il fianco destro e cominciammo a mettere le nuove costole. Prendemmo confidenza con colla rossa, costole in lamellare, chiodi e rivetti di rame, mogano, rovere e incollaggi in genere. Insomma quell'inverno aprimmo un cantiere all'aperto sul lungolago e non furono poche le domeniche passate sotto lo scafo anche quando le cattive condizioni atmosferiche ci avrebbero fatto preferire una chiacchierata davanti al camino con un buon bicchiere di vino.

Alla fine fummo ampiamente ricompensati dai risultati ottenuti. "Fitzcarraldo" tornò a navigare nella sua forma originaria, con i fianchi a legno e salvata dal marciume che si sarebbe creato a contatto con la vetroresina.

Ma questa è tutta storia recente perché soltanto nel 1992 in occasione del Boat Collection, una fiera di barche classiche e d'epoca organizzata dalla rivista Yacht Digest e svoltasi a Milano, cominciammo a scoprire un pezzo di storia di "Fitzcarraldo". Partendo dai pochi dati incerti appresi al momento dell'acquisto chiedemmo informazioni a un cantiere veneziano presente alla mostra. Il famoso cantiere dei fratelli Celli non esiste più da almeno vent'anni ma ci dicono che qualche loro vecchia maestranza l'avremmo trovata presso il cantiere Carraro di S. Pietro di

Castello a Venezia. Andiamo a Venezia. Dopo aver girato per diverse calli troviamo il cantiere Carraro nel tardo pomeriggio, anzi incontriamo personalmente il titolare che stava chiudendo e tornando a casa. Parliamo con lui, gli spieghiamo cosa cerchiamo e lui si mette a raccontare le sue regate quand'era ragazzo sulle 5.50. Poi ci spiega che da molto tempo nel suo cantiere non c'è più nessuno che ha lavorato con i fratelli Celli, ma c'informa che proprio in campo Ruga, dove si stava dirigendo, c'è un certo Giunti che è cresciuto nel cantiere Celli e c'è rimasto per parecchio tempo. Così bussiamo all'indirizzo indicatoci. Da un balconcino si affaccia un signore anziano con i capelli



bianchissimi. Gli spieghiamo cosa vogliamo sapere e lui un po' incredulo ci fa salire a casa. Giunti ha 72 anni e quando iniziò a lavorare con i fratelli Celli era un ragazzino. Descriviamo la barca di cui desideriamo avere informazioni. Dopo un po' lui comincia a farci delle domande: "Ha l'ultimo corso superiore del fasciame in mogano? La poppa è in mogano massiccio? Il timone è con la barra olimpica?". A poco a poco sembra riconoscere la barca, di minuto in minuto comincia a ricordare particolari come l'attrezzatura dell'albero. Poi esclama: "È la 'Sandra'". Ci spiega così che due dei tre fratelli Celli avevano una figlia ciascuno, una di nome Lia e una di nome Sandra. I due fratelli si fecero costruire due 5.50 e le diedero i nomi delle rispettive figlie. Ugo era il papà di Sandra. Oggi lui vive al Lido, ha 94 anni circa. La barca fu varata nel 1945. Queste due barche della classe 5.50 furono le uniche del genere costruite dal cantiere, costruite personalmente dal Giunti su progetto dello stesso Ugo. Queste due barche furono soprannominate le "marianne" per la caratteristica poppa un po' abbondante rispetto alle altre 5.50 in circolazione a quel tempo (con questo termine i marinai definivano le donne con sedere abbondante).

I legni usati per la costruzione erano spruce per l'albero e il boma, mogano per la coperta e la poppa, pino del baltico per il fasciame, rovere per la chiglia. La deriva e la pala del timone erano di ferro. Furono tenute per qualche anno dai fratelli Celli e poi vendute.

Giunti ricorda che in regata non erano particolarmente veloci, non sa se a causa del timoniere o delle qualità delle barche o delle vele. Mentre continua a parlarci di quel periodo con una visibile emozione dice: "Ma chi l'avrebbe detto che avrei risentito parlare di queste barche!". Poi ci fa vedere alcuni vecchi depliant del cantiere Celli dove lui è al timone di un dinghy.

Andiamo via che il sole sta tramontando. Questo signore magro di 72 anni, che avrebbe continuato a raccontarci storie di quel periodo, con gli occhi lucidi per l'emozione ci saluta dal suo balcone mentre andiamo via. Lui oggi è in pensione ma continua a frequentare i cantieri, dove ogni tanto dà volentieri qualche consiglio, per non perdere il contatto con le barche.

Ora il "Fitzcarraldo" si trova presso il cantiere Foletti di Riva del Garda per la sostituzione di alcuni corsi di fasciame. ⚓