

«RADIOSA AURORA» - classe 1948

Esiste ancora. Radiosa Aurora, costruzione n. 8 del famoso cantiere di Lavagna, è tuttora visibile, all'ancora, nel porto delle Grazie.

L'ho conosciuta prima sulla carta rivivendo, come il progettista, ogni momento della sua gestazione; piano piano, nella mia mente, consultando i vecchi disegni originali, Radiosa Aurora prendeva forma, ordinata dopo ordinata, madre dopo madre.

Come il progettista ho vissuto i dubbi, le scelte... Lentamente, sotto la mia penna, adagiandosi sulle «flessibili», Radiosa Aurora si ricreava; quando i disegni furono completi per me era come fosse vera... Era lì che galleggiava, ci si poteva entrare, apprezzare l'arredamento del quadrato, ammirare la sontuosa cabina di poppa, visitare le cabine degli ospiti. Risalendo sul ponte si poteva quasi respirare il profumo del mare.

Conoscere è amare; restituire graficamente questa bella goletta alle sue forme originali ha significato apprezzamento e amore per la bella opera, un amore non diverso da quello che si prova per un'opera propria.

L'effetto che mi ha fatto quando l'ho vista vera è stato lo stesso stupore ed emozione che si prova vedendo concretizzato, reale, un progetto definito solo nella propria mente; in quel momento Radiosa Aurora la sentivo un po' figlia mia.

Nei suoi 40 anni di vita è molto cambiata, le hanno cambiato gli alberi, ora è armata a Ketch, come troppo spesso è accaduto alle golette. Le sono cresciute impavesate e tughie che in origine non c'erano; anche gli ambienti interni

non sono più quelli di una volta. Tutta questa snaturalizzazione non ha comunque tolto la silhouette che a Lavagna son riusciti a darle e, nonostante il tempo e le mode, questo scafo mantiene inalterato il proprio fascino grazie alla purezza delle sue linee.

il Cantiere

Nel 1948 il Cantiere Sangermani aveva solo due anni di vita a Lavagna, ma la sua esperienza in fatto di costruzioni risaleva già agli inizi del secolo: prima a Mulinetti poi a Rapallo.

Capostipite di questa illustre dinastia di costruttori fu Dorin Sangermani; a lui seguirono i figli Cesare e Piero che ne ereditarono il gusto per la vela e per le «cose fatte bene». Il lavorare — a regola d'arte — fu premiato dai risultati che le barche Sangermani ottenevano nelle regate più prestigiose conquistando quella fama di perfezione costruttiva di cui ancora godono.

Nel 1948 a lato dei capannoni del cantiere c'erano orti coltivati e poi la spiaggia; Costruzioni importanti come «Radiosa Aurora» erano episodi assai rari, allora la nautica da diporto era un fenomeno elitario; non c'erano sicuramente le quasi mille barche che affollano l'attrezzato «marina» che nel frattempo è cresciuto a Lavagna inglobando al suo interno Sangermani e la sua storia. Da allora ad oggi Sangermani ha sempre saputo adeguarsi ai tempi ed evolversi alle nuove tecnologie; dai suoi capannoni sono nate barche prestigiose come la mitica «Gitana IV» del barone de Rothschild

o come «Guia 2000» e «Rolly Go» costruite con tecniche d'avanguardia e materiali sofisticatissimi.

Dal Radiosa Aurora, costruzione n. 8, siamo ora al n. 219, anch'essa a vela, anch'essa lunga 20 metri, anch'essa in legno.

Scafi compresi fra i 6 e i 30 metri (da «Valentina» ad «Airin») segnano la storia di questo cantiere, ora condotto da Cesare Sangermani Jr. che è rimasto in armonia con quello stile di lavoro e con quel rispetto delle «cose ben fatte» che hanno, da sempre, contraddistinto le sue realizzazioni.

Note storico-tecniche

La goletta è un tipo nautico che risale, nella forma da noi conosciuta, al secolo XVIII. Questa tipologia, molto probabilmente, ha origini geografiche assai remote: in «The History of the American Sailing Ships» (H.L. Chappelle, New York, 1935) si segnala la presenza della goletta nella prima metà del 1700 con diffusione da sud verso nord della costa atlantica americana.

Grande diffusione di questo tipo si riscontrò alle Bermuda, dove la goletta era caratterizzata dal picco estremamente ridotto; poichè questa particolarità distingueva anche analoghe armature veliche di bastimenti olandesi del XVII secolo, alcune teorie evolutive abbinano all'Olanda l'origine di questa tipologia navale.

La prima clamorosa comparsa sulla ribalta della scena internazionale avvenne comunque in concomitanza della più prestigiosa e antica competizione velica che la storia ricordi: la cosiddetta «Coppa America» che prese quel nome da quando il primo vincitore della sfida fu lo yacht «America»: una goletta, appunto.

I caratteri salienti di questo tipo di imbarcazione si evidenziano sia nell'armamento velico che nelle forme dello scafo, snelle e slanciate a prua, dolci e portanti a poppa.

La goletta si identifica per la presenza dei due alberi (talvolta anche tre) dotati di randa aurica e leggermente inclinati verso poppa. L'albero di Maestra, a poppavia, porta una grande randa bomata; quello di Trinchetto, a proravia, è quasi sempre dotato di randa al picco, anch'essa bomata, e corredata da frecce superiori; come velatura al bompreso, presenta una sequenza di due o tre fiocchi. Su alcune golette era inoltre possibile trovare anche vele quadre (gabbiole) che, collocate sulla parte alta del Trinchetto, contribuivano a migliorare il rendimento con venti portanti.

Lo scafo della goletta, generalmente, è caratterizzato dal pescaggio massimo in corrispondenza della poppa: questo andamento abbastanza singolare delle linee d'acqua è dovuto all'equilibrio necessario fra il centro velico e il centro di carena, entrambi molto arretrati.

Grazie all'uso delle vele auriche e alle linee molto affinate, la goletta era, per quei tempi, assai veloce e maneggevole: risaliva facilmente il vento e poteva «cambiare di bordo» con estrema disinvoltura. A causa della notorietà acquisita conobbe un rapido sviluppo in tutto il mondo: in Italia la goletta «Australia» con i suoi 31.87 metri di lunghezza al galleggiamento, fu l'esemplare di maggior dimensione; anche «Australia» (come «Radiosa Aurora») fu successivamente trasformata nell'armamento per diventare uno «Yawl».

Pur essendo una tipologia florida e vivace la goletta, per ragioni prevalentemente legate alla moda, conobbe momenti bui, soprattutto negli anni '50 e '60, quando la trasformazione in Yawl o Ketch era un fenomeno frequente. «Radiosa Aurora», pur avendo subito tale destino rimane tuttavia un bellissimo veliero.

Lunga 13.90 metri al galleggiamento e 19.20 metri fuori tutto, «Radiosa Aurora» venne concepita a Lavagna nel 1947 (il piano definitivo risale al Marzo 1948) e prese il mare la prima volta probabilmente, nel 1949.

Interamente costruita con legni pregiati, ha un sempre perfetto fasciame dipinto nel classico colore bianco con una fascia blu al galleggiamento. La poppa, a specchio, è caratterizzata dalla nobile verniciatura a «coppale» (trasparente) che esalta la preziosità delle fiammature del legno e accoglie, finemente cesellato, il nome dipinto in oro, rilevato su nastro ligneo, alla maniera di «America». La ferramenta di coperta è in ottone cromato e il ponte è interamente ricoperto con listelli di teak naturale disposto per doghe parallele al bordo. La tuga ha il tetto ricoperto da tela cerata dipinta di bianco con i fianchi che, in mogano a vista trattato a coppale, incorniciano le ampie vetrate.

La Timoneria è rimasta ancora oggi quella originale con chiesuola ottagonale in mogano e ruota del timone in legno con il nome inciso sulla corona.

La larghezza massima, pari a 4.70 metri, se valutata rispetto ai canoni attuali, colloca «Radiosa Aurora» fra le barche strette; a queste si accomuna infatti per il dislocamento, pari a circa 33 tonnellate a secco, non certo leggero, e per l'immersione che, nel punto massimo e pari a 2.61 metri.

La superficie velica originale raggiungeva 200 metri quadrati e consentiva di ridurre la tela con due successive mani di terzaroli e ammainando uno dei due fiocchi di prua. L'equipaggio era costituito da due o tre marinai oltre allo skipper.

Yacht dalle dimensioni generose, ma non estreme, «Radiosa Aurora» rimane, a 40 anni dal varo, una barca fuori dal tempo, elegante, con forme eccezionalmente pulite, un magnifico esempio di alto artigianato navale, una «cosa fatta bene», insomma, alla maniera dei Sangermani.

a edoardo con nautica antiche

Genova, 08-10-2012

Mulinetti

Martin Sully