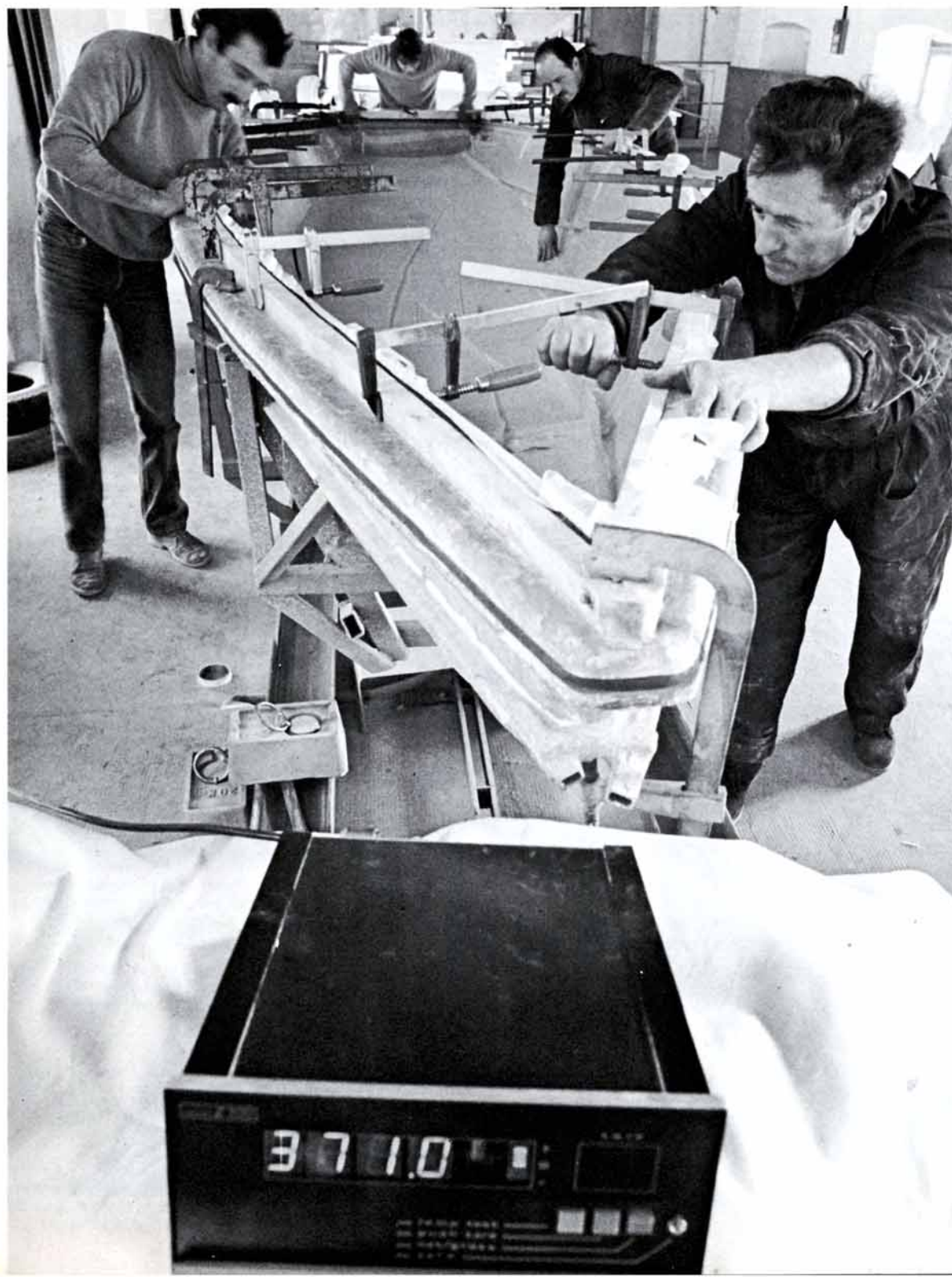


Dall'abilità artigiana alla bilancia computerizzata, alla stratificazione sottovuoto. Meco Lillia le Star, adesso, le costruisce così

LA STAR ESTRO E COMPUTER

di LUIGI CICCARONE
foto di LIVIO FIORONI



Agli inizi del secolo era una filanda che dava lavoro a duecento persone. In seguito ha conosciuto molti decenni di abbandono fino a quando Meco Lillia non ha avuto la trovata di acquistarla e di trasformarla in uno dei più attrezzati cantieri costruttori di Star, la regina e la veterana delle classi olimpiche.

L'ex filanda, o meglio il nuovo cantiere Lillia, si trova a Musso, nella parte nord del lago di Como, zona passata alla storia per aver segnato gli ultimi momenti di vita del regime fascista. Il cantiere, situato in collina, conserva intatta la struttura architettonica esterna della vecchia filanda, mentre internamente i duemila metri quadrati, disposti su tre piani, sono stati in parte ristrutturati per adeguarli alle esigenze richieste dalla costruzione di imbarcazioni.

Il secondo piano è adibito a magazzino. Scafo e coperta delle Star e dei Dinghy 12 piedi vengono costruiti al primo piano del cantiere. Dopo essere stati assemblati ed estratti dallo stampo, gli scafi vengono trasferiti al piano terra dove, nel caso della Star, si esegue il montaggio di bulbo, timone e di tutta l'attrezzatura.

Ma vediamo nei dettagli come viene costruita la Star di Lillia che in breve tempo si è fatta conoscere e apprezzare anche oltreoceano. Lillia ha legato il suo nome a tre versioni della Star che hanno segnato un po' una svolta «storica» in questa classe. Con la scomparsa del fratello Gianni, Meco Lillia è subentrato nella conduzione del cantiere nel 1981. La prima innovazione è stata la Star autosvuotante con due versioni di doppiofondo: altezza cm 10 e cm 20.

Meco, che nel frattempo ha iniziato ad avvalersi della collaborazione di Remo e Niki Politi, non si ferma alla versione doppiofondo, ma «commissiona» all'ingegnere Gilberto Colombo (che già con Gianni Lillia si occupava della progettazione delle Star) una nuova barca che deve essere più rigida del precedente modello.

Nasce così, alla fine del 1983 l'ultimo modello di Star, realizzato con tecnologie d'avanguardia. Ma lasciamo che sia lo stesso Lillia a presentarci questa barca: «La nostra Star viene costruita in sandwich di vetroresina e Airex, un particolare tipo di PVC, con

LA STAR ESTRO E COMPUTER

il sistema del sottovuoto che ci permette di ottenere un incollaggio perfetto del sandwich e un controllo minuzioso della distribuzione della resina nello stampo. Sia lo stampo della coperta sia quello dello scafo scorrono su binari al di sotto dei quali è collocata una bilancia elettronica collegata a un computer.

Questa bilancia permette di tenere continuamente sotto controllo il peso dello scafo e della coperta in costruzione. Il doppiofondo viene realizzato direttamente sullo scafo, in base alle esigenze dell'equipaggio, con pannelli di Honeycomb, che formano anche la struttura di irrigidimento.

L'acqua eventualmente imbarcata viene convogliata al centro barca in un apposito "canale" e svuotata. La condensa che si può formare nei compartimenti stagni si elimina tramite appositi scarichi. Anche la coperta è stata ridisegnata con una diversa inclinazione verso l'interno del pozzetto e un diverso disegno dell'antiscivolo. I due prototipi di queste barche si sono piazzati al primo e secondo posto nella Bacardi Cup, una delle più importanti manifestazioni mondiali della Star Class, rispettivamente con lo statunitense Menkart e il danese Christensen. Dopo essere state assemblate, le Star passano al piano terra dove vengono montati bulbo e timone e si effettua la rifinitura finale della barca. L'ultima fase di lavorazione prevede il passaggio della Star in un'apposita "buca" che permette il montaggio dell'attrezzatura a "livello terra". «Con il sistema della buca — afferma Lillia — risparmiamo molto tempo nell'attrezzare la Star la cui attrezzatura conta quattrocento pezzi.» Sempre al piano terra si trovano i reparti di lavorazione dei timoni e dei bulbi, di attrezzatura dei Dinghy, l'officina per la lavorazione di tutte le parti metalliche e il locale dove viene completato il montaggio degli alberi provenienti dagli Stati Uniti.

Ma non è tutto: una volta finite le Star vengono pesate su una bilancia analoga a quella che si trova nel reparto stratificazione e viene montato l'albero, operazione, questa, possibile all'interno del cantiere.

Meco Lillia, che in soli due anni è riuscito a rinverdire una tradizione

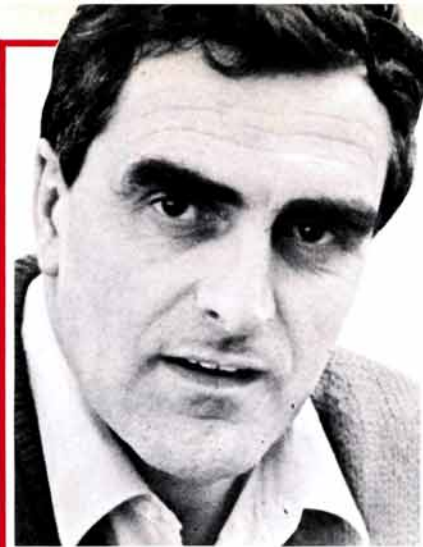
iniziata nel 1957, non si ritiene ancora appagato dei successi del suo cantiere (che vende Star negli Stati Uniti, Canada, Brasile, Argentina, Francia, Inghilterra, Danimarca, Finlandia e Svezia) e continua a "sfornare" e a realizzare nuove idee. È infatti in costruzione, all'esterno del cantiere, una vasca di prova. Ma la novità più interessante è la realizzazione a Pianello, nel vecchio cantiere di m² 400 in riva al lago, di un centro dell'usato permanente e di prova delle Star. Qui i clienti possono vedere e provare sia le barche nuove sia quelle usate.

Questo centro, che dispone di una gru fissa e di una mobile per il varo e l'alaggio delle Star, diventerà anche un importante punto di riferimento per i timonieri di punta del cantiere Lillia.

Qui Cassinari, Roberti, Scala e lo statunitense Menkart provano già le nuove barche. Le Star di Lillia sono usate anche da altri forti timonieri come gli americani Diaz e Wennerstrom, dal brasiliano Nabuco, dai danesi Christensen e Jensen e dall'inglese Boyce.

Lillia ha in progetto anche la costruzione di una deriva sulla quale non ha voluto sbilanciarsi.

Sarà forse lo stampo di una classe olimpica che andrà ad affiancarsi a quello della Star nell'ex filanda di Musso?



Meco Lillia.

Costruire Star da ventisette anni

Il cantiere Lillia è sorto a Musso nel 1957 in un piccolo capannone vicino al porticciolo.

Le prime barche costruite sono stati i Dinghy 12 piedi e le Star in legno. Gianni Lillia, fondatore del cantiere e valido timoniere di Star, è in seguito passato alla costruzione di Finn e Snipe fino al 1976, anno in cui il cantiere si è trasferito a Pianello nel capannone attualmente trasformato in mostra permanente dell'usato.

Dal '76 la produzione è stata limitata alla Star e al Dinghy in vetroresina. Nello stesso anno è iniziata la collaborazione tecnica dell'ing. Gilberto Colombo.



L'apparecchiatura che permette di ottenere il sottovuoto durante la stratificazione dello scafo e della coperta. Con questa operazione non si presentano fenomeni di delaminazione della struttura a sandwich.



Lo stampo dello scafo della Star (a sinistra) con "l'anima" del sandwich, come si presenta dopo l'incollaggio sottovuoto. Ultimata la stratificazione di scafo e coperta (sopra) i due stampi vengono uniti per procedere all'assemblaggio.

Il bulbo della Star (a sinistra) viene accuratamente lavorato e rifinito prima di essere unito allo scafo.



Prima di passare al montaggio dell'attrezzatura (a fianco) si effettuano le rifiniture dello scafo e della coperta.

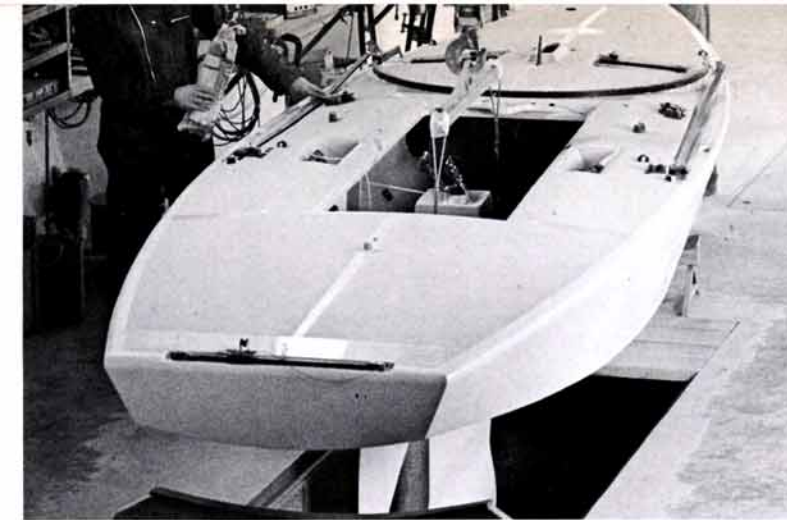
Le ultime barche costruite da Gianni Lillia (morto nel 1981, a soli 50 anni) sono state le Star con i cassoni stagni in balsa. Nel 1981 Meco Lillia, che fino allora si era occupato di altre attività, ha iniziato la conduzione del cantiere realizzando in breve tempo tre nuovi modelli di Star e un Dinghy completamente in vetroresina autosvuotanti.

Nel mese di settembre dello scorso anno il cantiere si è trasferito a Musso, in una ex filanda in collina. Il vecchio complesso edilizio è stato adattato alle esigenze del cantiere, mantenendolo però intatta la struttura architettonica esterna. Nel cantiere Lillia lavorano attualmente sei persone «altamente specializzate», come precisa Meco Lillia che utilizza sistemi di lavorazione e materiali all'avanguardia.

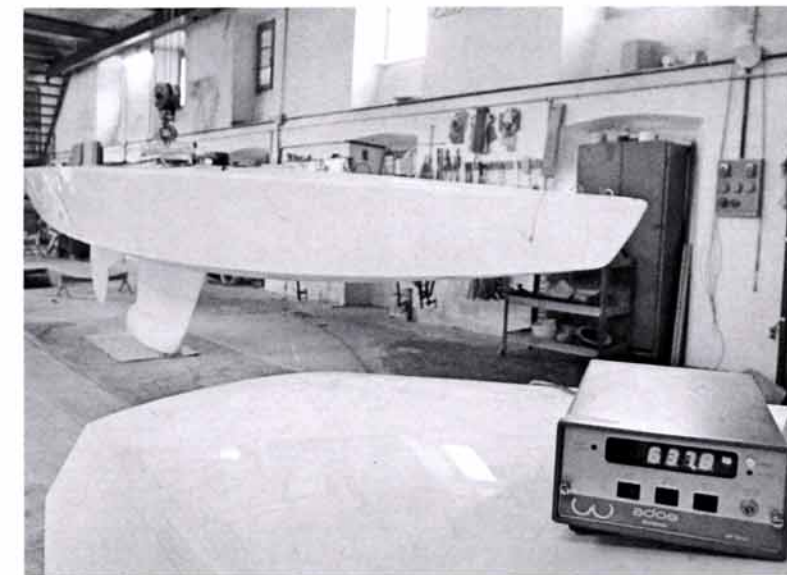
● Cantiere Lillia, 22010 Musso (CO), tel. (0344) 81.223.



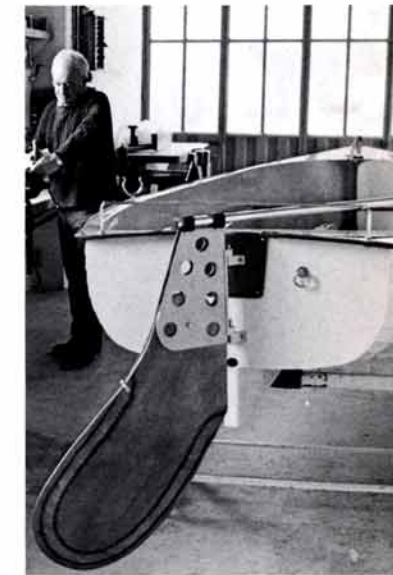
La Star, ormai ultimata, è pronta per il controllo finale. Lillia monta sulle proprie Star 400 parti di attrezzatura.



La Star ormai assemblata (sopra) mentre viene posizionata nella "buca" che permetterà il montaggio dell'attrezzatura a livello terra. La Star ormai completata (sotto) viene pesata per l'ultima volta sulla bilancia computerizzata.



La Star (sopra) mentre viene attrezzata. In un locale a parte (sotto) viene montata l'attrezzatura dei Dinghy.



Il progettista delle Star Lillia

I tubi d'acciaio utilizzati per costruire gli autotelai delle macchine sportive li produce lui, ma la vera passione dell'ing. Gilberto Colombo è la progettazione delle Star. La prima l'ha disegnata nel 1965. Nel 1975 è iniziata la collaborazione con Gianni Lillia che è coincisa con la costruzione della prima barca in vetroresina del cantiere Lillia. La collaborazione è poi proseguita con Meco Lillia e le Star autosvuotanti sono storia recente. Ingegnere, non si sente copiato nei suoi progetti di Star? «No, perché penso che anche se si è i primi ad avere un'idea, prima o poi anche gli altri progettisti giungono alla stessa conclusione.» E che cosa l'affascina di più della Star? «La genialità di Sweisguth, dello studio Gardner, che nel 1911 disegnò una barca ancora attuale.»



Gilberto Colombo.

Gli alberi per la Star, che arrivano dagli USA, mentre vengono verificati secondo le misure di stazza (a destra).

All'interno del cantiere Lillia (sotto) è stata ricavata una piccola veleria che prepara vele per i Dinghy 12 piedi.

