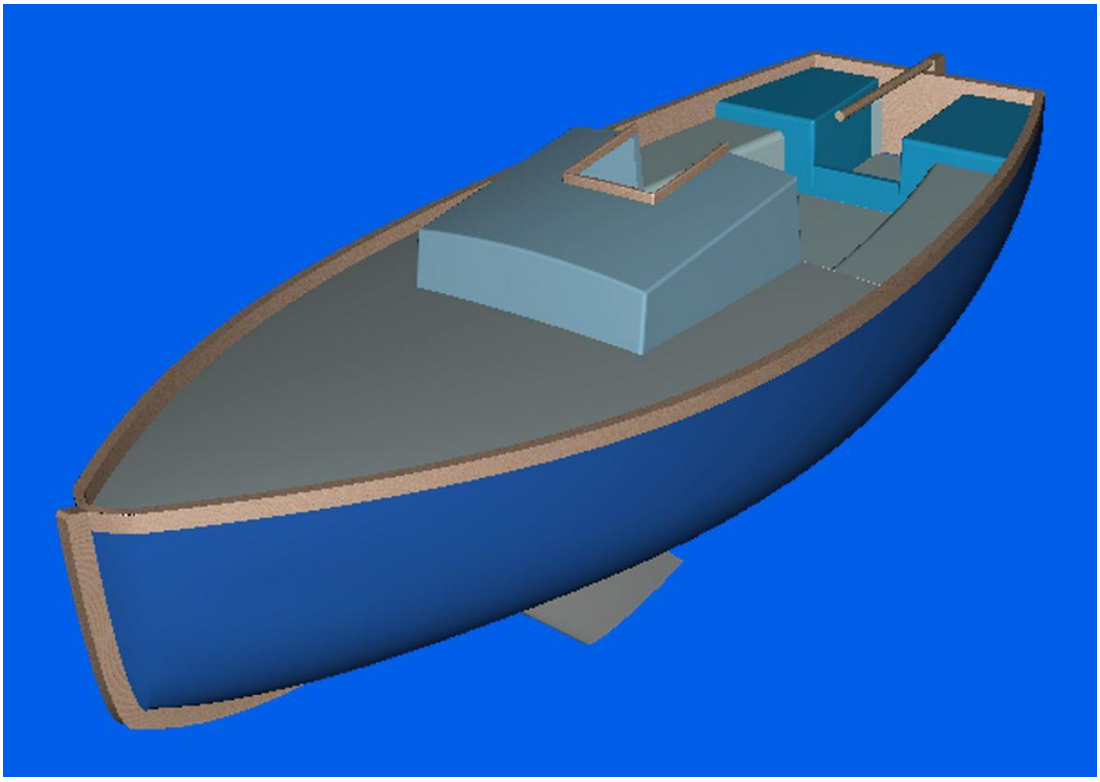
La storia di una barca impostata in un salotto

E' vero che ogni barca racconta molto del suo proprietario. Sono nato in un posto di mare dove da sempre le uniche risorse erano la pesca e la marineria mercantile. Nei miei primi anni ho naturalmente assorbito le tradizioni legate al mare tramandate dagli anziani e, ancora oggi, ricordo le quotidiane discussioni che avvenivano nel gruppo di amici di mio nonno quando, durante le passeggiate sul lungomare, osservavano veleggiare nel golfo i gozzi a vela e giudicavano di ognuno le qualità nautiche della barca e le capacità del timoniere.
Ho avuto il privilegio di aver frequentato l'Accademia Navale e la fortuna di essere stato formato alla vita di Ufficiale di Marina da un Comandante che immediatamente ha conquistato la mia ammirazione per i suoi modi e per la sua storia ricca di trascorsi avventurosi e di prestigiosi imbarchi su leggendarie barche da regata in quasi tutti i mari del mondo.
Negli anni successivi abbiamo avuto il piacere reciproco di rincontrarci e anche di regatare assieme; ancora oggi, quando le occasioni della vita lo consentono, dopo i convenevoli di rito, fatalmente finiamo col trascorrere gran parte del tempo a condividere le nostre esperienze di mare e di vela e a commentare i cambiamenti nel settore non sempre positivi.
La passione per la vela e la mia buona esperienza di *navigatore* (in anni precedenti all'impiego del GPS) mi hanno consentito di partecipare a crociere in atlantico, trasferimenti e regate sia su barche della Marina che su barche private, totalizzando molte migliaia di miglia di navigazione a vela.
In occasione di una importante manifestazione velica (Admiral's Cup del 1973) ho partecipato come navigatore di una barca della squadra italiana che era condotta da un progettista navale per me mitico: Dick Carter. Non l'ho perso di vista un attimo, cercando di carpire ogni particolare delle sue azioni rivolte a ottimizzate il rendimento del suo nuovo prototipo del quale ancora non si conoscevano tutte le potenzialità. L'esperienza di quelle cinque settimane mi è successivamente servita molto, perchè lì, nel Solent, c'erano sicuramente le trenta barche più importanti al mondo e, grazie al "maestro" Carter, e grazie al buon gin che entrambi apprezzavamo, mi sono chiarito abbastanza le idee sulla evoluzione della progettazione, da quella classica europea e americana, a quella emergente australiana e neozelandese.
Da trentenne la barca dei miei sogni era il "Vancouver 27", che è una barca a vela disegnata da Robert B.Harris (1922-2014), inizialmente conosciuto come designer per Sparkman & Stephens e che, trasferitosi a Vancouver nel 1970, progettò l'omonimo 27 piedi (8,23 metri) concepito per attraversare in piena sicurezza l'oceano Pacifico dal Canada alla Nuova Zelanda. Questa barca, costruita in Canada e successivamente anche in Inghilterra, aveva per me un costo proibitivo ed anche nel mercato dell'usato manteneva un prezzo troppo alto rispetto alle barche delle stesse dimensioni.
Nel 1998, superati i cinquant'anni e non avendo molto tempo libero per il diporto, ho iniziato a interessarmi alle barche concepite per uscite in mare giornaliere (day cruiser) e ho cercato tra i vari costruttori una imbarcazione che possedesse il maggior numero di questi requisiti:

1) massima dimensione per poter essere carrellabile;
2) pozzetto con un piano di seduta di cm 180 x 60 su ambo i lati (per navigare comodamente sdraiati sottovento);
3) coperta con prendisole di mt. 2 x 2,40 (per le solite esigenze di familiari o altri);
4) larghi "passavanti" (per poter andare agevolmente da poppa a prora durante le manovre di ormeggio in solitario);
5) possibilità di "spiaggiare";
6) cabina con cucinino, wc marino e cuccette per accogliee 2/3 persone;
7) motore FB sistemato all'interno del pozzetto con la possibilità di rientro del piede all'interno dello scafo;
8) attrezzatura adatta per la navigazione in solitario;
9) carena non ballerina con buona attitudine a mantenere la rotta;
10) il requisito più importante: una buona tenuta al mare.

Dopo una ricerca infruttuosa, molto immodestamente ho deciso di mettere in gioco le mia capacità di lavoro per realizzare l'ipotetica barca che immaginavo e mi sono "imbarcato" in una avventura durata oltre due anni.
Ho cominciato dalla scelta della carena. La mia ammirazione per la perizia degli inglesi nelle vicende di mare mi ha fatto optare per le linee d'acqua di uno scafo fortunato disegnato da George Cockshott nel 1913 e successivamente, solo dopo le prove in mare (anche mosso), mi sono reso conto di quanto azzeccata fosse stata la scelta.
Dal piano di costruzione ho ricavato la pianta della coperta e l'ho riportata con il nastro adesivo sul pavimento di casa per iniziare ad abbozzare le dimensioni del pozzetto, tuga, passavanti, prendisole ecc.
Essendo temporaneamente single, mi sono improvvisato carpentiere in legno e, con la collaborazione di un amico restauratore di mobili antichi, ho costruito la sagoma di una tuga, stile anglosassone, dimensionata in modo da offrire anche comode possibilità di sedute sul top lungo i lati di fiancata e di prora.
Spostando questo simulacro di tuga sul pavimento di casa, ho ricercato la posizione che fosse in buona armonia con le dimensioni del pozzetto e del prendisole di prora. Dopo varie discussioni critiche con amici più o meno esperti, ho deciso di testa mia, convinto di aver trovato una soluzione soddisfacente per i primi quattro requisiti.

Terminato questo approccio “casareccio” mi sono ricordato di essere anche un informatico piuttosto impegnato e ho deciso di affrontare la progettazione in un modo professionale.
Avvalendomi di un ottimo Studio di Ingegneria Navale che ha condiviso e valorizzato in pieno i miei intendimenti, ho raccolto i risultati del progetto che successivamente è stato anche argomento di una tesi di laurea presso la Facoltà di Ingegneria della Federico II di Napoli, dove l’imbarcazione è stata trattata con tecniche di modellazione 3D per realizzare il prototipo virtuale che ha consentito una buona valutazione per studiare il miglioramento delle principali caratteristiche funzionali: la sicurezza e l’ergonomia.



Nel 1998 la sola tecnologia per produrre una barca in VTR era quella di realizzare tutti gli stampi, dai “manichini” dello scafo e della coperta, a quelli degli altri componenti in vetroresina: deriva, pala del timone, gavoni ecc.
Si è iniziato dal piano di costruzione, sagomando le costole e sistemandole opportunamente rispetto ad un piano livellato e parallelo al piano di galleggiamento.

Finita la costruzione del manichino grezzo, dopo il primo strato di stucco, ho fermato i lavori perchè guardando lo scafo con sue murate molto alte e lisce restavo piuttosto perplesso per l’aspetto estetico, percependo uno strano effetto “barattolone”.
Dopo qualche giorno ho realizzato cosa non andava: sullo scafo mancava la segnatura delle tavole di legno che sono una delle caratteristiche delle barche d’oltremanica.

Con una specie di pantografo attrezzato per lo scopo, ho disegnato sullo scafo le sagome delle ipotetiche tavole del fasciame e poi un bravo artigiano ha scalfito il manichino in modo che le impronte si potessero trasferire sullo stampo.
Il risultato è stato davvero eccellente per l’effetto estetico, ma questa variante in corso d’opera si è rivelata disastrosa sul piano economico: le impronte degli interstizi tra le tavole avrebbero costituito un impedimento alla fuoriuscita dello scafo dallo stampo (sformatura), pertanto si è reso necessario rendere lo stampo apribile lungo tutta la chiglia dalla ruota di prora fino allo specchio di poppa.
Ciò ha comportato anche l’ulteriore complicazione di dover realizzare un irrobustimento supplementare in acciaio su tutto lo stampo: 30 % di maggiorazione dei costi.
Il sistema ha funzionato molto bene e senza altre difficoltà lo stampo è stato separato dal manichino che a sua volta è stato rapidamente distrutto per evitare che venisse utilizzato in modo improprio; infatti era stato costruito utilizzando di proposito un legno di basso costo perchè, esaurito il suo compito, sarebbe diventato uno scomodo ingombro.

Con lo stesso procedimento e con meno problemi sono stati realizzati il manichino e lo stampo della coperta che a sua volta ha partorito il primo manufatto già corredato di antisdrucciolo (intriso di cera azzurrina) conforme al marchio CE.

In breve si è proceduto alla resinatura del primo scafo con la supervisione di mia figlia Elena (ingegnere appena laureata). In grande evidenza sono la cassa della deriva mobile per rendere la barca “spiaggiabile” (quinto requisito) e le generose strutture di rinforzo dello scafo.

Nei tempi previsti lo scafo è stato sformato dallo stampo che, in versione “bivalve”, non ha creato alcun impedimento per il distacco.
Finalmente, una volta assiemato lo scafo al manufatto della coperta, la barca ha raggiunto il suo vero aspetto, e devo dire che mi è sembrata bellissima con la sua aria inglese abbastanza maschia.
Nei due mesi successivi mi sono dedicato all’allestimento degli interni, alla scelta della ferramenta, e alla ottimizzazione della posizione del motore che, con il suo piede sistemato nel punto giusto al riparo della chiglia, sarebbe stato idoneo a creare una spinta efficace verso il profilo del timone che in tal modo amplificava il suo effetto agevolando le evoluzioni in manovra. Anche l’obiettivo del sesto e settimo requisito era raggiunto.

Una volta in mare la barca ha dimostrato il suo pedigree. Con un motore 4 tempi da 8 HP, a mezza potenza ha raggiunto una velocità di 6,5 nodi con un consumo orario inferiore al litro e mezzo.
Tralascio la trafila burocratica della marcatura CE, ma è degno di nota che questa barca di 21 piedi sia stata abilitata ad ospitare otto passeggeri, anzichè sei come per barche simili, in virtù di un eccezionale “momento di raddrizzamento” che ha stupito l’Ingegnare del RINA il quale, dopo le verifiche strumentali, ha preteso la verifica pratica con l’imbarco di otto persone tutte sedute a paratia dallo stesso lato con le gambe fuori bordo. Tanta stabilità era dovuta ad una zavorra di 300 Kg di pallini di piombo (di varie dimensioni per aumentare l’effetto di compattamento) resinati sullo scafo tra la chiglia e il pagliolo della cabina.
Successivamente in solitario, con un bel grecale, ho provato la barca con una andatura di bolina e, dopo aver regolato le vele, ho messo a punto anche il timone usando un semplice metodo per tenerlo fermo (con un paio di gradi alla poggia), utilizzando un elastico da portapacchi d’auto sistemato con un mezzo collo intorno alla barra, e con i ganci delle estremità sulle bitte di poppa. Questo sistema, in caso di emergenza, può consentire di manovrare senza problemi forzando sulla barra senza scollegarla dall’elastico. Ho osservato che sotto raffica, con la barca che veniva all’orza, la randa iniziava a fileggiare e un attimo dopo il fiocco la riportava nuovamente in rotta. La barca, anche con un po’ di maretta, è andata avanti con la stessa prora per diversi minuti. Ho ripetuto la prova anche sulle altre mure e il risultato ha confermato la buona stabilità di rotta. Ero euforico e subito ho cominciato a ragionare su come attrezzare la barca con un timone a vento semplificato, del tipo di quello ideato e ben descritto da “Moitessier”.

Rientrato all'ormeggio ho pensato che la mia scommessa per quanto riguardava la realizzazione della barca era vinta.
Grazie agli ottimi stampi sono riuscito a mettere in produzione e vendere alcune barche in modo da rientrare del costo dell'investimento che aveva superato i 130 milioni di lire.
Soddisfatto del risultato, conoscendo il mio carattere e la mia cronica irrequietezza, non ho voluto continuare in una attività economicamente rischiosa che richiedeva un coinvolgimento totalizzante, ed ho passato la mano al cantiere che mi aveva assecondato in tutte le richieste e che aveva anche sopportato i miei numerosi ripensamenti avuti nella fase di realizzazione del prototipo.
Devo riportare una considerazione critica: produrre una imbarcazione a vela di 21 piedi con un allestimento accurato può essere un disastro dal punto di vista commerciale, perchè necessita di un numero di ore di lavoro simile a quelle che servono per costruire una barca di 30 piedi, che invece sul mercato si vende a più del doppio.
Oggi mi resta il bel ricordo di tantissime ore non retribuite ma sicuramente trascorse con passione e grande soddisfazione.
Gaetano Gallinaro