

La verità la sa il Mastro d'Ascia



Indice

Indice generale

Cos'è una barca.....	3
Perché il Legno.....	6
Cos'è classico.....	10
Come capire una barca.....	11
Cosa fare quando si incontra un mobile.....	13
E' marcia.....	14
Chi sei?.....	16
Cosa vuoi?.....	17
Cosa ti può dare?.....	19
Perché rinunciare?.....	22
Ho deciso!.....	24
Ma un giorno c'è da fare	26
Restauro Filologico.....	28
Restauro e basta.....	31
Storica, tradizionale, classica o unica.....	33
Conclusioni.....	34

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Cos'è una barca

Ma stiamo scherzando? Vuoi dirmi come riconoscere il mio sogno? Lo vedo da anni; è lì, difficile da raggiungere, ma sempre presente. Ogni porto, ormeggio, marina che ho visitato ha fatto crescere la mia consapevolezza, e tu credi di sapere cosa cerco?

Siamo sempre convinti, non è colpa nostra, di sapere cosa vogliamo. Bisogna parlare di psicologia della mente. Mi piace dimostrare la mia "potenza" quando spingo a fondo le *maniglie* di una barca a motore e ciò fa sentire realizzato; sicuro che non rispondi ai modelli dei network? Riviste, pubblicità o televisione ci mostrano un'imbarcazione che *vira* e così facendo, dimostra la propria potenza.

Hai mai provato a navigare a 20 miglia orarie su di un mare increspato con uno scafo a "V" ed i *flap* regolati al massimo? Deve piacerti molto, ma difficile che piaccia a tutti; se poi non hai molta considerazione, avrai compagnia finché sei generoso. Serviva il confronto con la barca a motore per far chiarezza. Se non stai pensando ad una deriva da singolo devi valutare di poter accogliere l'equipaggio e ospiti.

Quindi cos'è una barca? Ci deve dare certamente molta soddisfazione, ma non sempre questo coincide con prestazioni, abitabilità, capacità di portarti dove vuoi. Nessuna caratteristica di una barca è fine a se stessa. A parte le prestazioni più evidenti si deve vedere il proprio sogno da 6 diversi punti di vista. (Sei cappelli di De Bono). Conoscere tutti i tipi di arma, la terminologia e crogiolarsi nella consapevolezza di conoscere le barche serve solo a portarti fuori *rotta*.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Prestazioni - Devi intrufolarti in tutte le occasioni che ti consentano di parlare con l'armatore o il comandante di quello che credi sia il tuo sogno. Comincia tessendo le lodi della barca e quando la conversazione languirà si parlerà dei lavori o modifiche che vogliono fare. Quello è l'elenco dei difetti del tuo sogno. Raccontando delle avventure che vorresti fare o, con fantasia, facendole diventare esperienze avute, capirai dalle critiche i suoi limiti.

Abitabilità - Si convince più facilmente chi vogliamo invitare se può venire in coppia; una cabina in più ci farà passare delle giornate in migliore compagnia. Vacanze brevi? Meglio noleggiare dove le si vuole trascorrere, o ci si dovrà abituare a trasferimenti massacranti durante il fine settimana.

Capacità - Diciotto metri di comodità con dieci tonnellate di zavorra per garantire stabilità, faticano a portarti da Ostia a Sorrento in giornata, a meno di non dare fondo al motorista che c'è in te. Un boma corto, fiocco invece del Genoa o Gennaker e l'andatura sarà tranquilla ma pure un po' lenta. Se però sei della famiglia dei regatanti puoi osare senza lamentarti poi se un'onda ti passa in coperta. Magari se avessi un minimo di conoscenza potremmo introdurre scafo planante e dislocante; stabilità di forma e/o di peso.

Ogni scafo (barca) ha una velocità massima detta critica. Questa viene dall'incapacità della barca con scafo a dislocamento di "superare" l'onda formata dal proprio stesso avanzamento. Non serve capire di cosa sto parlando; meglio fare un atto di fede. Inutile poi che fai sfoggio di conoscenze chiedendo al comandante di un piroscavo se è planante.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Le derive sulle quali s'impara la vela (Laser, Bic, 420), sono scafi plananti; salgono sulla propria onda e fanno surf. Anche un cabinato può fare surf se il mare arriva da poppa ed è particolarmente formato, ma diventa difficile tenere la rotta e si può traversare facilmente rischiando parecchio.

$V_m = Tq\sqrt{L}$ V_m = velocità in nodi (1,865 km/h, 1Mn/h)

Tq = coefficiente di carena (1,35 dislocante 1,56 dislocante veloce 1,8 semiplanante 3 planante)

L = lunghezza al galleggiamento in piedi ($p=30,54$ mm)

Tutti i cabinati a vela sono scafi a dislocamento e stabilità di peso. Le barche a motore si dividono tra plananti ed a dislocamento mentre sono tutti a stabilità di forma. Il peso interviene in una barca a vela perché subendo la pressione del vento rischia di capovolgarsi. Questo non succede nello scafo a motore che ha i pesi concentrati in basso; motori e serbatoi. La chiglia o la deriva di uno scafo a vela accoglie in genere una discreta quantità di piombo o ghisa per contrastare la spinta delle vele al capovolgimento (scuffia).

Hai presente le barche moderne che sono straordinariamente larghe? Nel rapporto lunghezza larghezza c'è un altro valore che ci indica la capacità di raddrizzamento.

Va be, ma tu alla fine, vuoi scegliere una barca o una moglie?

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Perché il Legno

Molto probabile non ti convinca ad amare il legno ma è meglio chiarire i diversi materiali con i quali si può costruire una barca a vela o motore che sia. Alla scelta del materiale corrispondono le esigenze di commercializzazione del design di una barca. Se è di serie non conviene Ferro Cemento o Acciaio, ma se è su progetto legno e Alluminio ... Quindi è chiaro che di serie il materiale è sandwich o Vetrosina.

Come si costruisce una barca di serie? Viene realizzato uno stampo come quello delle torte. Viene anche cosperso di un unguento come la nonna cospargeva la teglia di burro. Posati gli strati di tessuto o il sandwich e cosparsi di resina si sfila e la "frittata" è pronta. La coperta viene fatta allo stesso modo e poi unita allo scafo dopo aver costruito gl'interni che sono differenti secondo le esigenze del armatore. Si possono fare delle serie anche col Ferro Cemento o il Legno ma è meno comune.

Se si decide di farsi costruire una barca a progetto, lo stesso designer, definisce i materiali ed è bene attenersi. Va poi scelto un cantiere capace di lavorare con questo progetto e materiale. Anche se un cantiere o un designer sono bravi sconsiglio di andare "fuori specifica". Ci rimangono Acciaio, Alluminio e Legno.

Facciamo subito fuori il legno: basta parlare del suo calore, profumo e della classe degli interni in legno. Se al amico caro cade la bottiglia dello Champagne, non si romperà, ma lascerà un segno indelebile nella vostra amicizia. La nuova fiamma col tacchetto a spillo sulla coperta dovrà fare numeri da Crazy Horse per essere nuovamente invitata.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Vero è che se sbaglio la manovra e devo fare una riparazione il risultato non sarà uno scafo “pezzato” ma perfettamente ripristinato come fosse uscito dal cantiere. Da barca armatoriale vorrei trasformarla in un charter con un bagno per ogni cabina? Vorrei passare ad un armo frazionato! Si può allungare di un metro e mettere un bompreso? Sì!

Con un buon progetto ed un buon cantiere si può fare tutto ed ottenere comunque un scafo solido come fosse sempre stato come l'abbiamo trasformato. Ma com'è possibile?

La struttura di una barca in legno prevede delle “costole” ogni trenta centimetri: è costruita come il nostro torace. La chiglia fa da spina dorsale. C'è quindi una trama che consente di ancorare pareti, apparecchi, telai o tamponamenti. Anche nella costruzione in VTR ci sono i rinforzi ma sono solo dove il progetto originale li richiede ed aggiungerli non dà lo stesso risultato.

La costruzione in legno viene poi portata a termine seguendo la regola d'arte che significa poter sempre intervenire, risanare o sostituire componenti della struttura. Non sempre così con gli altri materiali.

Molto simili alla costruzione in legno è l'uso del Acciaio o del Alluminio. Entrambi i materiali hanno caratteristiche che vengono dalla loro natura stessa. Acciaio, ci ispira solidità. L'Alluminio è notoriamente leggero. Per entrambe si procede creando lo scafo da una serie di paratie (pareti trasversali) alle quali si saldano le lamiere. Si trovano spesso barche con interni e coperta in legno ma anche integralmente di metallo.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Non ti sorprenderai se ti dico che molti motor yacht di grandi dimensioni celano una struttura di legno, sulla quale viene laminata la VTR? La tecnica costruttiva è a nido d'ape con cassettoni, quaranta per quaranta, sul fondo dello scafo e costole di supporto al compensato sulle fiancate.

C'è poi una serie di tecniche per costruire in legno che sono poco conosciute seppur valide. Devi sapere che una barca in legno la puoi costruire anche da solo se riesci a prendere il chiodo almeno ogni tre martellate che ti sei dato sulle dita. Queste metodologie sono conosciute ma, come spesso capita con i termini stranieri, pochi sanno a cosa realmente corrispondano.

Compensato: è il metodo più semplice che però non va confuso con precario. Tutte le barche individuali da pesca nel mondo sono scafi a spigolo originariamente costruite con tavole e riprodotte oggi con i moderni compensati. Persino le gondole vengono costruite col compensato.

Strip planking: adottato per costruire una barca con scafo "tondo" e volendo evitare le tavole ed il calafato del metodo a corsi. Si preparano una serie di forme in sequenza che tratteggiano la forma della barca. Si applicano progressivamente dei listelli di legno di due o tre centimetri di lato che vengono "incollati" con la resina tra di loro rimanendo slegate dalle forme. Si ottiene uno scafo molto leggero e solido senza struttura facilitando qualsiasi allestimento.

Cold Molding: Come nello strip planking, si prepara una forma e si cominciano a posare listelli di legno o multistrato di pochi millimetri di spessore dai sei ai dieci centimetri di larghezza fissati con delle graffette. Cold sta per freddo: modellato a freddo, per distinguere dalla piega a caldo del metodo a corsi. Una volta completata lo scafo

La verità la sa il Mastro d'Ascia

si ricomincia incrociando un secondo strato disposto per trenta o quaranta gradi applicando tra i listelli la resina. Il terzo strato viene spesso disposto a simulare le tavole della costruzione a corsi. Tra uno strato e l'altro si procede stuccando eventuali irregolarità.



La verità la sa il Mastro d'Ascia

Cos'è classico

Liberali o Conservatori, entrambi non sanno più cose classico! Quindi ti dico la mia e tu fatti la tua. In mancanza di specifiche conoscenze ognuno si crea una sua verità. Di marineria poi ce n'è una più del totale dei marinai del mondo. Se ci si chiede: chi va ancora per mare tutti i giorni? Ne troviamo le barche schierate in porto durante il giorno o quando sono inoperose.

Pescatori, comandanti ed equipaggi delle navi da carico o passeggeri. Tutta gente che non parla molto e che va avvicinata con rispetto. Non sempre dicono la verità perché, in questo mi accomuno, è troppo divertente dire bufale vedendo come dalle città ai monti, se le bevono.

Un modo per venirme a capo di una verità è porre l'argomento a più interlocutori: qualcuno potrebbe scoppiare a ridere e farci scoprire la burla. Si può dire che classico è quando la ragione lo giustifica, non la produzione di serie o l'economia nella realizzazione. Se penso a perché i mobili di casa sono laccati o impiallacciati simil legno le motivazioni sono la produzione di serie, la stabilità nel tempo e l'economicità del prodotto: ma è il comò della nonna ad essere ancora lì e del tavolo impiallacciato si è persa memoria.

Ci sono quindi ragioni che posso far considerare classico qualcosa che in verità è moderno? Per realizzare una porta o un telaio che non si storti alle intemperie, il falegname sceglieva essenze e tagli di legno che oggi non sono più disponibili. A dire il vero anche di falegnami che le sappiano scegliere non c'è ne sono più! Si procede quindi inserendo dei profili di metallo. Di fronte ad una porta scorrevole particolarmente grande col profilo in metallo siamo autorizzati nel dire: "è un classico".

La verità la sa il Mastro d'Ascia

In altre parole se non risponde ad economia o produzione di serie ma a durata, affidabilità, facilità di manutenzione/riparazione, insomma se non è un usa è getta, è classico ... secondo me.

Come capire una barca

Quando vedo per la prima volta una barca a terra, le giro intorno per diversi minuti per riconoscere nelle forme, gli slanci e dimensioni; la sua natura. Se è in acqua, è come una bella donna al primo appuntamento. L'armatore poi fa sua la barca e traccia spesso dei lineamenti nuovi che rendono il riconoscimento difficile.

Delle barche di serie ci dice tutto il depliant perché l'obbiettivo del designer era quello riportato. Per un progetto famoso è invece molto difficile avere notizie sincere. Troppa referenza per questo o quel progettista, per svelare che è molto scomoda o il pozzetto è sempre pieno d'acqua.

Nessun armatore di Colin Archer parlando della sua barca dirà che è troppo pesante per i venti del mediterraneo e che le onde della peggiore burrasca le farebbero un baffo; spesso non le ha mai affrontate malgrado la barca sia stata appositamente costruita.

Si possono anche ricevere delle sensazioni di barca leggera, snella, tozza, pesante. Quella che preferisco è quando vedendo una barca la si classifica così: "E' come quella di Popeye!" Ad ogni caratteristica di una barca corrisponde un'esigenza. Una tuga alta o a casetta (dog house) rispondono all'esigenza di abitabilità sotto coperta. Ampio pozzetto aperto a poppa o piccolo ma centrale vogliono dire navigazioni differenti.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Devi innanzi tutto fare una classifica e vedere chi vince; quali caratteristiche sono prioritarie: perché sia la tua barca perfetta è necessario che tu la accetti per com'è. Ma non ci sono molti marinai capaci di farlo.



La verità la sa il Mastro d'Ascia

Cosa fare quando si incontra un mobile

Guarire come un micetto, emettere risolini isterici, strabuzzare gli occhi o imprecare senza ritegno. Ci sono varie ragioni per cedere ad un legno. Un armatore deve sapere che il sogno svanisce quando la moglie chiederà di avere una barca più accogliente, meno spartana.

Sciarelli consigliava di rimanere in silenzio in ammirazione. Ogni barca in acqua è bella. Ricorda un bambino tra le braccia della mamma: viene cullata dal mare. Visto il risultato di un designer visti tutti? Non è vero. Ogni progetto soddisfa un'esigenza: ci possono essere delle scelte che non si condividono.

Si guarda il motore, lo stato della coperta si chiede della strumentazione. A queste domande non c'è risposta. Si può solo avere compassione. Le magagne sono in luoghi inaccessibili. In navigazione, sotto vela, lo scafo "parla". Le porte non si chiudono, rumori sinistri dalla mastra. Un gocciolo d'acqua dalla murata di dritta.

L'acqua in sentina si assaggia! Non serve farsi una bevuta ma è essenziale sapere se a perdere sia il lavandino o lo scafo. Sono tutte belle le barche al ormeggio. L'odore di gasolio, di muffa non sono un difetto ma una perdita del serbatoio o motore e poca ventilazione.

Per potersi convincere, la barca va tirata a secco e pulita la carena. Foto o filmati sono sempre precedenti; nessuna certezza, solo meraviglia per cosa si trova.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

E' marcia

Se bastasse un occhiata a capire lo stato di una barca i broker e i periti sarebbero inutili; gli esperti pure. Perché sia a fine vita una barca si devono avere diverse condizioni. Ho comprato un appartamento in uno stabile di più di cento anni; era disabitato da quindici anni e durante i lavori abbiamo trovato dei giornali usati per creare spessore sotto le piastrelle di trentanni prima.

Oggi sono molto soddisfatto della mia casa! A vent'anni dal acquisto è in perfetto stato. Se si conoscono le tecniche costruttive e si affronta con competenza un progetto il risultato sarà coerente con l'obbiettivo e più economico di quello che ci si aspettava. Con l'improvvisazione, le pezze o i compromessi si prolunga l'elenco dei fallimenti o dei risultati parziali. Innanzitutto bisogna avere coraggio; ci vuole determinazione!

Se ciò che desideri non si sa bene in che condizioni si trova non credere che chiedendo, analizzando e valutando prenderai la decisione giusta. Va valutato il peggio e ti devi chiedere se sei pronto a farvi fronte. Non centra assolutamente niente quanto spenderai ma se sei intenzionato a farlo e farlo fino in fondo. Ognuno ha la sua psicologia ma sono gli altri che ci mettono a dura prova. Battute, dubbi infondati o vere e proprie aggressioni da parenti e presunti amici; è da questi che ti dovrai difendere.

I vari materiali hanno diverse situazioni che ne determinano il fine vita. Per il legno ci sono i parassiti o la delaminazione, per la vetroresina c'è l'osmosi, per i metalli le correnti galvaniche e la corrosione diffusa. Ma nessuna di queste cause compare negli annunci "vendesi". Non si possono comprare solo le barche dalla storia certa. E' difficile ma bisogna provare a chiedere al armatore di ispezionare la barca.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Certamente si deve avere la conoscenza di quanto è necessario o ci si deve affidare ad un perito o persona di fiducia. Comunque non si tratta di delegare la responsabilità. Nemmeno con una barca nuova uscita dal cantiere si ha certezza che non possano esserci inconvenienti come se si ritira la macchina garantita.

Robert Tucker Cordingley 32 Steel Sailing Yacht (Comm. 1999)



Robert Tucker Cordingley 32 Steel Sailing Yacht (Comm. 1999)	
N. RIF. barca	145417
Price	£45,950.00
Lungh. fuori tutto	9.85m (32'4")
Anno	1991
Costruzione	Acciaio
Linee di carena	Chiglia lunga
Posti letto	4
Motore	1 x diesel 40hp, Leyland 1.8 (1999)
Posizione	Portsmouth

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Chi sei?

Prima di lavorare sulla barca bisogna lavorare su se stessi: analizzando la propria natura, le proprie aspettative si può arrivare a fare la scelta giusta. Allo specchio o con un amico che ci conosce bene tocca fare un esame di coscienza. Senza si rischia di pentirsi del proprio sogno fino ad abbandonarlo. Se hai sessantanni o non hai mai accettato di fare sacrifici conviene che ne tieni conto.

Sei un corridore, ti piace vincere o devi vincere, comincia da un corso per fare regate. La barca ideale la si può anche "costruire", completamente o adattandone una dalle forme giuste; come con le case. Puoi visitare un rudere e vedere quello che gli altri non vi riescono a immaginare.

Forse per questo molti marinai finiscono ad essere emarginati; gli piace essere al aperto, sferzati dagli elementi, entrando in un quadrato ingombro in ogni angolo e piccolo. Sono capaci di passare ore a elogiare i legni, le finiture e ... quel atmosfera. Spesso l'interlocutore cerca di sentire se hanno bevuto.

Ci sono esperti ed amici in grado di aiutare nel riconoscere i propri desideri: penso che si dovrebbero essere un po' psicologi tutti coloro che ci avvicinano professionalmente per un acquisto. E' diventato così difficile fare scelte sotto la pressione mediatica di chi vuole vendere scafi ottimizzati per la produzione.

I comportamenti, le sensazioni, le soddisfazioni; ad ognuno di questi sentimenti corrisponde una forma e quindi una caratteristica della barca. Vai per mare, vai per mare, vai ... hai capito no! Devi sperimentare. Chiaro se poi ti senti attratto da un brigantino ed hai il budget per un Meteor, sono cavoli, ma ci si può lavorare.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Ci sono armatori illuminati che hanno scalato con acquisti, ristrutturazioni e permutate fino ad arrivare al sogno e sai che soddisfazione? Non c'è eguale perché assieme alla barca hai trovato te! Senza andare in India o a fare meditazione. Ogni volta che farai i primi passi arrivando a bordo sarai una cosa sola con lei.

Cosa vuoi?

Ti dici un sacco di balle per giustificare che al timone a ruota preferisci la barra, che cambiare fiocco con genoa ogni volta che rinforza il vento è ottimo invece che avere un rollafiocco, che lo spray wood è da terrestri ed il vero marinaio vuole sentire gli spruzzi sulla faccia, che il lazy jak rovina la randa e basta ammainare con attenzione per fare le pieghe giuste.

Qui magari ho esagerato con la terminologia. Ma anche questo fa parte della domanda. Se tuo figlio di pochi anni chiama la forchetta "foca" sorridi e gliela porgi ugualmente: se in famiglia o tra amici non girano i termini marinareschi ma ci si intende, questo è quello che conta. E' come navigare con degli stranieri. Quindi manovre in diretta con paranchi e rinvii oppure winch elettrici, autopilota oppure mezzana, sono tutte variabili della stessa materia.

Ci sono caratteristiche portate da casa. Il magazziniere, quello che tiene anche la lenza rotta o gli ami arrugginiti; il chirurgo, che per avvitare la maniglia di uno stipetto ha bisogno della cassetta degli attrezzi da centoquaranta pezzi in acciaio nichelato. Se non vuoi vivere l'incubo delle tue manie, anche in barca devi tenerne conto.

La mia passione parte dal contatto con la natura, il mare che si presenta con la risacca uscendo dal marina o dal porto. Il silenzio del vento. Avessi ancora i capelli, sentirli mossi dalla brezza. Adoro il sale sulla pelle ed il bagno appena svegli ancora un po rincoglioniti dal

La verità la sa il Mastro d'Ascia

sonno. Per queste sensazioni basta un catamarano di sei metri con una tenda sopra.

Spesso navighiamo con la famiglia. Allora il sogno deve tener conto di tutte le passioni. Magari non di quella del figlio calciatore ma che le signore hanno bisogno di uno specchio, in barba alla tradizione che non ne vorrebbe a bordo. Il WC elettrico salva la pace tra i simili ed evita eventuali incontri con l'innominabile se qualcuno non sa usare lo Jacobs.

Anche la disposizione della coperta è funzione delle località che preferisci o frequenti. Un pozzetto centrale, passavanti angusti e tuga bombata a favore di altezza e volumi sotto coperta sono caratteristiche della barca sul lago o dove le temperature sono in media basse. Coperta ampia e spaziosa, tuga piatta e pozzetto da dieci se siamo in acque calde e per lo più soleggiate per l'intero anno.

Un capitolo a parte riguarda la cambusa. "Hai due frigo, quattro fuochi ed il forno?". Risposta del diavoletto che c'è in ognuno di noi: "Ma ti fai mai i cavoli tuoi?". "Sì mi piace stare comodo!". Il meglio che riesci a dire ma potresti anche perdere tempo a spiegare che se vai da Gaeta alle Baleari, non trovi molti discount sulla rotta e le trattorie in mare le hanno chiuse tutte con l'ultima finanziaria.

Non ci si può credere ma dopo un po di anni, se non sei misantropo, molti armatori cominciano a preferire in barca gente silenziosa che magari parla solo in preda ai fumi del alcool.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Cosa ti può dare?

E' molto relativo definire le sensazioni o le comodità: un mezzo di trasporto assolve alla funzione, dà una sensazione di sicurezza o comodità e fallisce ogni volta che una coda o una deviazione non consente di raggiungere la meta.

Ad una barca "remano tutti contro"; non dipendono da lei la meteorologia, le condizioni marine, i costi del approdo, la qualità del ancoraggio. Non ci sono portolani o manuali che indichino l'affollamento di quella baia romantica o un segnale che fornisca la posizione della secca dei pescatori.

Va da se che la tua barca, comandata da me, può diventare un incubo o dimostrare tutta la sua potenzialità lasciandoti incredulo a gridare "non sono mai riuscito a farci più di ...". Questo è comunque un ottimo alibi per quando a parenti o amici abbiamo fatto fare un escursione incompleta.

Una volta messo a punto il rapporto armatore/barca, si può arrivare ad avere un trasporto gratuito e sensazioni che solo la natura ed il sesso possono dare. Un occasione di tonificare il fisico che nemmeno lo sporting più quotato riesce a dare. Parlo davvero; si sale a bordo con qualche incertezza, si sbarca convinti.

Cucinare non è facile e digerire ancora meno. Quindi si hanno meno occasioni di mangiare un pasto completo o si è più pigri a prepararlo. Da qui si cucina quando si ha realmente fame. La giornata si passa per lo più al aperto e facendo movimento se non nuotando o pescando. Il sole tonifica e dà un bel colorito alla pelle. Risultati: fisico asciutto, pelle abbronzata oltre che stirata e capelli mossi alla just waked up.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Se poi è in legno e d'epoca allora si ottiene anche il rispetto della gente di mare. Non si può immaginare l'effetto che fa al armatore ed al equipaggio di un legno, bello o brutto che sia, al ancora in una baietta, osservare il pellegrinaggio di chi viene a vederla, a nuoto o col barchino esprimendo ammirazione e stupore ad ogni risposta che definisce età, materiali e origine del legno.

Se si ormeggia nel marina si diventa la nuova Medjugorje; un piacere tutto mio poi lo provo quando chiedo alle persone disposte di fronte al ormeggio della mia, di passare: avverto la sensazione di riverenza che si offriva al nobile benvoluto che passeggiava nel borgo.

Una sera mi trovo in prossimità di un porticciolo dove sapevo c'è una banchina per il transito abitualmente occupata dai pescatori. Mi avevano detto "di solito si può ormeggiare". Premetto che il rapporto diportisti pescatori è pessimo. I diportisti sono coloro che danneggiano le reti, chiedono soccorso in situazioni nelle quali nemmeno un comune di seconda classe (è il grado della truppa in Marina) si andrebbe ad infilare e riescono a tagliare la rotta delle imbarcazioni con difficoltà di manovra (il peschereccio che ha le reti a mare) come nessuno riesce ad immaginare.

Durante la giornata tutto bene ma verso sera hanno cominciato a rientrare navi da pesca di dimensioni preoccupanti. I comandanti visto il mio legno, capito che non si trattava di uno snob centrista, ci hanno lasciato lo spazio necessario al ormeggio. La mattina alle quattro quando dovevano salpare, mi avevano detto: "non si preoccupi, salperemo senza bisogno che vi spostiate."

Infatti è stato così. Ma porto nel cuore la manovra del peschereccio di trenta metri e diverse decine di tonnellate che, con un solo metro di spazio tra prua e poppa, ruotava sul posto, impiegando in modo sapiente le cime d'ormeggio e salutandomi calorosamente. Mi ero

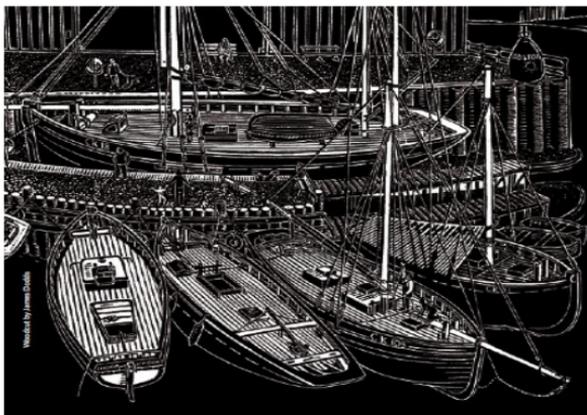
La verità la sa il Mastro d'Ascia

alzato ugualmente perché alla bisogna avrei volentieri manovrato per ricambiare la cortesia della sera prima.

Cominciavo col riferire che mi avevano detto “di solito...”: ecco le esperienze negative di un comandante alle prime armi sono disseminate di delusioni. Finché non capisce che le voci riferite fanno parte di un mondo parallelo: un po' immaginario un po' suggestione generato dalle proprie aspettative.

Se si ha la necessità di qualcosa o di un qualche servizio è bene informarsi di persona e dubitarne finché non si è ottenuto. Un buon marinaio ha sempre due o tre alternative. Per questo a bordo spesso si trovano portolani più somiglianti a rubriche telefoniche o al calendario di Suor Germana. Non si può descrivere il piacere di poter chiamare la panetteria e farsi preparare un vassoio di bioche con i ripieni preferiti dagli ospiti e servire in pozzetto una colazione perfetta.

La barca ci può aiutare, è uno strumento perfetto ma i musicisti siamo noi!



La verità la sa il Mastro d'Ascia

Perché rinunciare?

Non sono poche le ragioni per cui ti conviene rinunciare ma facciamo pulizia di quelle che vengono da te. Non sei capace di mettere una vite, gli sportelli storti restano tali finché diventa necessario sostituire il mobile, nel lavandino intasato versi ogni sorta di liquido ma non acqua e olio o bicarbonato: non è il caso che prendi un sogno da sistemare.

Se si tratta di un'imbarcazione e ci sono liti tra soci o pignoramenti va detto che le procedure di contestazione e comunque la materia nautica è argomento della Capitaneria. I graduati vedono il diporto come fumo negli occhi e tutto risulta complicato. Per la mia esperienza, se c'è un modulo che recita la procedura che devi fare, non ho mai capito perché, è un'altro, non meglio definito, quello da utilizzare: "si scarica da internet, dal sito della capitaneria di Genova, poi lo deve modificare ed indirizzare a noi."

Diciamo che se sei determinato, qualsiasi problema si può superare. Non si deve andare contro natura! Un legno senza una vera anima o devastato da armatori col cervello fritto, può portarti via tempo e denari senza renderne conto. Nelle categorie metalli (alluminio e acciaio) e cemento corrosi o con infiltrazioni diffuse non consentono di dormire sonni tranquilli e il cantiere continuerà a ritoccare il preventivo.

Meglio lasciar "affondare" le barche delle quali si intravede solo la falchetta dal pelo d'acqua. "E' in perfetto stato! ... Certo è a terra, può vederla quando vuole". Mentre la stai visionando controlla se gli appoggi del alaggio hanno formato la fossetta nello scafo o se guardando in giro non ti capaci come sia stata portata lì, fai la domandina: "... da quand'è a terra". Due anni è già troppo!

Fai una tabella. Compilala indossando prima il cappello del ottimista, del velista, del motorista, del pessimista ... poi per ultimo scrivi cosa

La verità la sa il Mastro d'Ascia

ne pensi col cuore. Mettila via e ritornaci dopo alcuni giorni anche settimane.



La verità la sa il Mastro d'Ascia

Ho deciso!

La gioia sgorga come da un vulcano e si approfitta di qualsiasi occasione per festeggiare; scema un po' l'entusiasmo quando se ne parla con le persone delle quali abbiamo considerazione e che in merito possono, a nostro parere, dare un parere autorevole. L'invidia logora chi non ha. Sei così felice che anche le obiezioni più fondate non ti scalfirono e così deve essere. Tutti sono pronti a dare consigli e anche se avete qualche dubbio, potete prendere decisioni avventate.

Il passo è fatto; ora vai in barca, siediti e guardati intorno. Comincia ad aprire, misurare e memorizzare. A casa, al lavoro, mentre guidi, il puzzle si ripresenterà e comincerai a farla tua. C'è chi comincia a rifare il circuito delle pompe di sentina, si chiede a cosa serve questo tubo, perché quella valvola. Chi si chiede di ogni cosa a che serve o come si usa.

In pochi giorni hai capito tutto del sogno, e la sentenza è perentoria; è da affondare o è un gioiello senza pari. E' una seconda casa quindi la puoi prendere in dosi massicce e "capirla" in una stagione. Se hai preso un sogno che deve fare cantiere puoi essere fortunato ed incontrare amici ed esperti positivi oppure difenderti da cantieri che vedono nella tua barca l'opportunità di sistemare questa o quella loro pendenza.

Come sempre, dipende da te! Anche se è tutto apposto vuoi controllare e smontare tutto. Sei un bambino a Santo Stefano. Cerco sempre di lasciar maturare le idee o i dubbi, fino a comprendere l'uso o la soluzione. Non di rado rifare completamente un attrezzaggio o un allestimento è sbagliato. In primo luogo prendi confidenza estrema con la soluzione. Se poi non è perfettamente funzionale e funzionante conosci i limiti e le soluzioni.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Alcune scelte poi si possono pianificare. Comincia col darti le soddisfazioni per le quali il sogno è stato scelto: vacanza o prestazioni, alcova o lustro è giunto il momento di passare al incasso. Le prime escursioni saranno pianificate evitando l'atterraggio col buio. Alle condizioni estreme dai appuntamento più in là, quando avrai maggiore padronanza. Sarà utile indugiare a fare evoluzioni a motore per prendere familiarità con l'abbrivio, l'inerzia e la capacità di controllo che hai sul mezzo.

Durante la navigazione a vela, fare bordi e valutare i comportamenti durante tutte le andature fa capire se le manovre correnti sono tutte presenti o qualcuna va aggiunta, ripristinata o riparata. Non devi aspettare che qualcosa capiti per trovarti impreparato. Partendo dalle manovre comuni fino agli esercizi di maestria puoi scoprire ogni cosa sul tuo nuovo sogno.

Ci sarà un momento in cui sentirai la barca come la macchina: andai a visitare degli appartamenti in una località della costa durante un fine settimana raggiungendola in barca. Non era estate e chiedendo indicazioni su come raggiungere l'agenzia non riuscì a convincere l'interlocutore che venivo a piedi dal ormeggio: "avrà una macchina, quindi al semaforo ...".

Col tempo, magari, con un equipaggio disponibile, proverai gli estremi: condizioni meteo, il freddo o onda e vento. Di ogni rumore è bene individuare la fonte e la condizione che lo provoca. Se c'è modo di evitarlo la navigazione o lo stare al ormeggio saranno più confortevoli.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Ma un giorno c'è da fare ...

Anche per il sogno acquistato in cantiere arriva il momento di “rinfrescare” i trattamenti, le vernici o le vele. Per prima cosa va ricordato che “La fatica torna sempre.” Rimandare di pulire il serbatoio delle acque nere può solo servire a raggiungere il troppo pieno e dare un disagio maggiore. Quando serve di dare una passata alla coperta si può fare in due senza impiegare troppo tempo. Aspettando si può rendere necessario rivolgersi ad un cantiere.

La manutenzione da preferire è quella predittiva. Vero è che si sente spesso di comandanti che vantano di non aver messo mano in sala macchine o pulito i serbatoi del carburante o delle acque. C'è sempre chi ha il prodotto miracoloso che basta versare o applicare che tutto si risolve senza fatica ma ... il problema ritorna sempre! Sostituzioni, manutenzioni straordinarie in porti sconosciuti sono spese fuori controllo. Programmando le attività si possono trovare i materiali giusti ad un costo equo.

Spesso i motori o le parti di un'imbarcazione sono usate anche al di fuori della nautica: ci sono dei motori comuni anche a motopompe e macchine agricole e la maggior parte sono marinizzati. Passare al Consorzio cercandone il filtro gasolio può sembrare un po' strano. Quando alla cassa spenderemo la metà o perfino meno, tutto riprenderà senso. Lo scetticismo verso soluzioni che sembrano inusuali è lecito ma spesso conviene approfondire ed informarsi.

Devi conoscere bene la tua barca; preparare schede materiali. Acquistare in anticipo ciò che si può guastare o va periodicamente sostituito, è la condotta giusta. Se una soluzione a bordo da dei problemi, sembra una scelta infelice o non è idoneo alla sua funzione, si fa una bella ricerca e si cambia alla prima manutenzione. Certo si

La verità la sa il Mastro d'Ascia

può anche rimandare sempre al cantiere ma in quel caso devi trovarne uno di assoluta fiducia: una volta trovato devi rendere serietà per fiducia!

Prima di prendere decisioni radicali o dalle quali è difficile il ritorno si possono fare allestimenti doppi provvisori. In questo modo mi è capitato di capire che le modifiche non avrebbero risolto il problema o facilitato l'impiego.



La verità la sa il Mastro d'Ascia

Restauro Filologico

Qui la cosa si complica! Se vuoi la fiaba allora devi diventare un bevitore di tisane, camomille e te rigorosamente Inglesi. Un giorno dopo che ho rinunciato a restaurare l'Odissea, barca Ungherese del lago Balaton, costruita nel Marzo 1967 o era la terza del anno va interpretato, mi ero abituato a guardare con metodo gli annunci delle



barche in vendita su Bolina, un trafiletto di quelli più improbabili mi attirò e mi fece trasalire: su Bolina n.240, Marzo 2007, compare un annuncio: *Cutter pilota inglese vendesi*. Avevo la salivazione azzerata ed un biglietto in tasca per andarlo a vedere.

La decisione è stata sofferta ma una volta presa ha significato

dare libero sfogo a tutte le curiosità che non approfondivo prima perché ... a che mi serve, non ho una barca! E' stata la motivazione per una serie di ricerche, viaggi e acquisti che non avevo fatto in precedenza: una liberazione.

Era quello che volevo fare e non lo sapevo. Per scafi fino agli anni trenta ci sono buone possibilità di trovare riferimenti e riscontri che servono per lo più perché



La verità la sa il Mastro d'Ascia

uno scafo in sessantanni è passato di mano in mano, di mastro in mastro: non sempre, quasi mai si mantengono omologhi.

Se poi la barca è sotto i dieci metri o costruita prima degli anni trenta, è duro trovare riscontri: ma per cosa? Si possono fare tante cose con una barca, anche trasformarla in abitazione. Se si vuole scoprirne l'anima bisogna sapere da dove viene, per cosa è stata costruita o per chi e doveva navigare in origine. Tutto ciò non è indispensabile ma, assicuro, è adrenalina pura. Dopo cinque anni dall'acquisizione e tre dal varo ancora oggi scopro caratteristiche della barca.

Se poi sono state fatte modifiche di posizione o di armo, rimuovendo pezzi nuovi e telai aggiunti si possono trovare i segni del tempo. Credo sia come aprire un sepolcro o entrare in una casa disabitata da decine d'anni. Si stenta a credere come i materiali originali sono rimasti integri grazie alla maestria di chi li ha scelti e fissati. La barca aveva "subito" diversi proprietari: alla coperta erano stati sovrapposti diversi strati di materiali che avrebbero dovuto evitare le infiltrazioni.

Abbastanza comune, perché la nostra società è convinta e continua a professare, di usare e gettare ciò che ci necessita senza porre attenzione nella scelta, né, all'occorrenza di eventuali difficoltà, da cosa siano causate. Bene, tornando al restauro, una volta rimossi i vari strati della stupidità umana, la coperta originale in quercia Inglese ci apparve in tutto il suo splendore: posata dritta (Posa detta alla pescatora).



La verità la sa il Mastro d'Ascia

Oltre a ricercare le origini, vanno utilizzati i materiali coerenti. A seconda delle epoche ci si può trovare a maneggiare ferro dolce, acciaio o bronzo. Per le essenze dei legni idonee il problema è molto più complesso. La quercia si trova. Le regole per sceglierla in modo che si conservi in ambiente marino almeno per trentanni senza deformarsi sono quasi completamente perse!

Il Mastro d'ascia andava nei boschi e “vedeva” nella pianta il componente della barca da tirarci fuori. Segnava le piante o i rami per il taglio che doveva avvenire in un momento specifico dopo il novilunio di Marzo. ToTo direbbe: “Ma mi faccia il piacere!” Se vi capita di vedere il capannone di chi lavora il legno, anche falegnami, si trovano cataste di legnami, sfridi e fogli. Certo chi lavora il legno incarna un *modus vivendi* che si dovrebbe applicare per ogni settore ed in particolar modo in casa.

Un aiuto poi viene dal *passa parola* o in altri termini anche solo parlare, partecipare, confrontarsi con altri appassionati o circoli. Capita anche di chi ha materiali o pubblicazioni che cede senza troppo pretendere. Questo comunque significa che il restauro è costituito da tre attività coerenti e da svolgere parallelamente. Ricerca delle origini, dei materiali e lavoro sulla barca.

Ciò che rende il tutto piuttosto complesso e far corrispondere tempi esigenze e clima. Si perché non si mette mano al legno in Agosto negli si da una forma a Novembre se si vuole che il manufatto sia stabile nel tempo. Ci vuole un bel progetto e si deve avere la capacità e la pazienza di seguirlo prevedendo ogni evento. Perché non si deve esagerare prendendo di più per poi rimanere senza “energie”, ne far mancare per produrre irrequietezza.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Restauro e basta

Ma se io trovo una barca e la voglio “godere” e basta! Questa secondo me è la migliore scelta perché privilegia la pratica il piacere il contatto con la natura. Siamo abituati a cercare il prestigio o l'esclusività nelle nostre scelte e questo ha un costo pratico in barca.

Una barca con due grossi timoni a ruota, tipo imbarcazione da regata, vorrà dire scavalcarli ogni volta che dobbiamo andare verso poppa. Tuga bassa o coperta piatta (flat deck) vorrà dire una serie di “craniate” quando ci si muove sotto coperta.

Insomma, ho trovato una barca che mi piace; “Ha le dimensioni ed i posti letto che cercavo. Però è da sistemare!”. Non parlo di fare disastri improvvisando trattamenti o aggiustando con stucco e colla legni marci. Parlo di fare delle scelte mirate all'uso, la semplicità e durata del mezzo nautico rinunciando alla vanità.

Ad esempio mi capita di sentire grandi manovre per installare il timone a ruota su piccole imbarcazioni con la barra. La ruota deve avere delle dimensioni comparate con lo sforzo, come la barra una lunghezza che è quattro volte la larghezza della pala del timone: ma la barra, all'ormeggio si può sollevare e non dà impiccio. La ruota si deve smontare e comunque va messa da qualche parte dove darà comunque fastidio.

Sei winch dove ne basterebbero due, strozzascotte per tutti le possibili vele del mondo significa non avere più spazio in coperta per camminare. Le barche vengono giudicate più con le parole: “... non ha questo o quello” che con “com'è semplice, libera da orpelli.” Una scelta che può meglio chiarire il concetto riguarda il dimensionamento del passaggio da poppa a prua a lato della tuga detto “passa avanti”.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Sulle imbarcazioni a motore si giunge al apice della sintesi: si riesce a camminare solo coi piedi in linea, mentre quelle a vela, per massimizzare lo spazio sotto coperta, spesso si deve camminare su di un piano inclinato.

Nella mia barca ideale, per chi la vuole comoda ed accogliente, sono larghi da 35 a 45 cm e la tuga è piatta, alta tra 45 a 55, creando una comoda seduta dalla quale ammirare il mare e la natura che ci circonda. Sono comunque da evitare rimaneggiamenti su barche da regata per farle diventare da crociera o l'inverso ma si può fare ottime "pulizie" ed ottenere il mezzo desiderato per l'uso che vogliamo fare.

I lavori saranno rapidi, economici e daranno soddisfazione nel tempo.



La verità la sa il Mastro d'Ascia

Storica, tradizionale, classica o unica

Se si vuole custodire uno scafo particolare è bene conoscere il significato delle definizioni. La barca storica è quella che ha usato Bernard Moitessier (Joshua) per il Sunday Times, la prima regata intorno al mondo nel 1968. In quanto tale deve essere conservata pari alle sue origini. Ci si prende anche una responsabilità nei confronti della collettività: bisogna tenerla in ordine e partecipare alle manifestazioni che celebrano la marineria. Non è difficile “inciampare” in barche storiche.

La tradizione ci tramanda scafi dalle forme sviluppate per rispondere alle diverse esigenze della vita di mare. Trasporto di alimenti (Leudi), Pesca in costa (Gozzo) e poi Trabaccoli, Lance ... tutti scafi che offrono marineria sviluppata sul campo. Barche sicure, da ogni tempo, costruite coi materiali locali, motorizzate ma varate a vela.

Oggi si costruisce dimensionando gli scafi per gl'interni che devono offrire quadrati spaziosi, cucine con forno e frigo, cabine con bagno. Del tavolo di carteggio si è perso traccia sostituite dal Plotter, non parliamo della cuccetta di guardia.

Visto ciò si costruiscono ancora barche con i progetti degli scafi in legno, magari scafo in vetroresina e coperta e tuga in legno. Le linee sono affusolate, magari manca la spiaggetta a poppa per fare il bagno. Questa è la barca classica.

Unica è la barca fatta costruire su di un progetto da un cantiere inserendo le proprie scelte o modifiche, confermate dal progettista. Per me è il meglio ma costa più di qualsiasi altro scelta. La differenza è che la barca sarà tua ed esattamente come la vuoi: durerà finché non cambieranno le tue necessità.

La verità la sa il Mastro d'Ascia

Conclusioni

Non credo di saperne molto più di altri, ma se saprai ascoltare te stesso, dopo aver sentito tutti, allora sarai vicino ad una decisione saggia. Andar per mare è l'attività che consiglio e prediligo in qualsiasi periodo della vita. Farlo con soddisfazione e ottenendo i risultati voluti mi sembra il minimo.

