

Superyacht

international

Tech & Refit

TRIMESTRALE



CANTIERI
AMICO & CO EFFICIENZA CERTIFICATA
SEMIDEP CHANTIER LA CIOTAT

TECNICA
ALLUNGARE UNA BARCA
QUANDO CONVIENE

MATERIALI
COMPATIBILITÀ NECESSARIA

REFIT
SCHEEPSWERE DIONE STAR
HUMBER ST. ANDREWS BULLY
SCUNARA NEW VAGABUNDA

DESIGNER MATTEO PICCHIO



SCUNARA New Vagabunda



di Martino Motti - foto di M. M. New Vagabunda e Massimo Sella

Giugno 2012: il "New Vagabunda" entra nel porticciolo di Rovinj, in Croazia. Un uomo di 87 anni vive ancora nel borgo, il suo nome è Francesco Budicin, detto "Zef", colui che, dal 1940 al 1942, poco più che quattordicenne, lavorò alla sua costruzione. Tanti i ricordi che scorrono nella sua mente.



Syberyaht

quella porzione di Istria e di Croazia fino a Zara. Rovinj era rinomata proprio per i cantieri navali e per le maestranze nautiche, gli "squeri", ossia i manutentori di imbarcazioni. Il cantiere Deterni o Deternovaz, forse il più importante, era specializzato nella costruzione di grosse navi da pesca e da carico secondo i disegni tradizionali e le linee d'acqua dettate da una esperienza secolare per ottenere carene molto marine e robuste. Oggi il cantiere

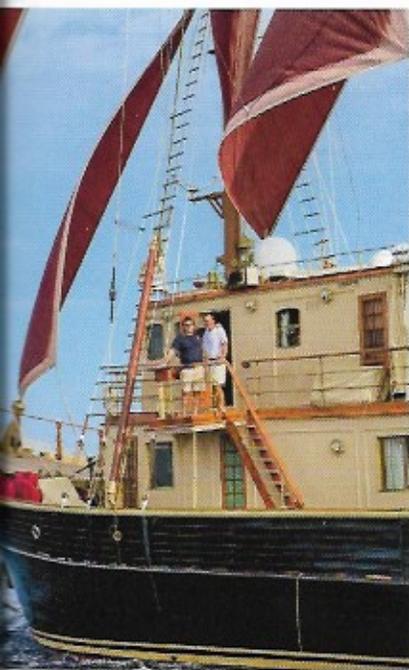
Attraverso il figlio Marino ci racconta che, terminata la scuola media professionale per carpenteria in legno, nel 1940 si impiegò nello squero Deterni, situato nella zona chiamata "Preîmi târeni" o "primi terreni" a sud dell'abitato di Rovinj. Francesco lavorò sempre nello squero, fino al pensionamento agli inizi degli anni '80. La sua mansione era carpentiere in legno, specializzato anche nel mestiere di calafato e maestro d'ascia. Privatamente, nel corso della sua vita si dedicò anche alla costruzione di "batane", le tipiche barche della costiera rovinense, costruendone circa un'ottantina; costruì l'ultima nel 2004 per documentare ed arricchire il nascente Ecomuseo della Batana di Rovinj. Francesco Budicin ci riporta che, quando iniziò a lavorare nel cantiere, sullo scalo si trovava già lo scheletro impostato di una "scunara", la cui costruzione era iniziata probabilmente un anno prima: era proprio il "New Vagabunda"! Il primo committente cadde in crisi finanziaria, poi ci fu l'inizio della guerra e i nuovi committenti ed il proprietario del cantiere di allora non riuscirono a stringere i necessari accordi. Quindi ci volle molto tempo per completare la costruzione, fino al varo nel 1942. Nelle foto d'epoca che ci ha mandato il sig Budicin (scattate da Massimo Sella, allora Direttore dell'Istituto di Biologia Marina di Rovigno e fornite dalla figlia Selina Sella) si vede lo scheletro sullo squero da prua e da poppa con i carpentieri che vi lavorano, ma è difficile dire se uno di loro fosse proprio il giovane Francesco. Rovinj, così si chiamava allora in italiano, faceva parte dello Stato Italiano, così come tutta

Deterni, oramai inglobato nella cittadina, attende una nuova gestione per riaprire e tornare in attività. "New Vagabunda" (il nome al varo è andato perso) fu varata come nave da carico pesante per fare la spola tra le città rivierasche fino a Trieste. È per questo che la sua costruzione è incredibilmente robusta: lo scafo, infatti, è realizzato in mogano con doppio fasciame dello spessore totale di 16 centimetri. Una visita nella sala macchine, zeppa di attrezzature e apparati, o nelle sentine rivela una chiglia in legno lamellare dello spessore di ben 120 centimetri, rara da trovare, e madieri e paramozzi di dimensioni tali da giustificare l'utilizzo da carico. Le tecniche costruttive di allora erano ancora piuttosto arretrate: piegatura a fuoco o per bollitura del legname, foratura a mano, taglio manuale, lavorazioni ad ascia e calafatura tradizionale. Solo più tardi arrivarono trapani, seghe meccaniche e curvatura in autoclave. Dopo più di trent'anni di pesante lavoro in mare, una contessa italiana vide la barca semiabbandonata

e se ne innamorò. Tuttavia, dopo averla acquistata, si rese conto che ci sarebbero volute ingenti spese per rimetterla in mare. Così la vendette ad un industriale italiano. Il nuovo armatore profuse enormi somme per restaurarla. Era il 1974 o il 1975 quando nei cantieri di Fiumicino vennero eseguiti i primi approssimativi lavori, fu poi portata a Viareggio. Ai cantieri Lusben Craft, con manovalanze esterne e con la supervisione ed appoggio dell'Ing. Nicodemo Picchiotti (degli omonimi cantieri), viene impostata la nave così come la vediamo oggi, con la stessa compartimentazione interna, sontuosità ed eleganza. L'anno successivo entrò di nuovo in cantiere, a Porto Ercole, nei cantieri Sabatini dove vennero eseguiti interventi radicali sul fasciame e sul timone, e la ri-motorizzazione con due unità Volvo Penta. L'armatore ordinò lavorazioni all'avanguardia anche nella tecnologia di bordo. Furono montate eliche a passo variabile ed anche uno dei primi GPS, strumento allora pressoché sconosciuto; per la strumentazione di bordo furono scelti modelli aeronautici (si dice che l'armatore volesse poter chiamare la barca dal suo aereo privato). Successivamente altre innovazioni estreme furono introdotte: la prima passerella idraulica

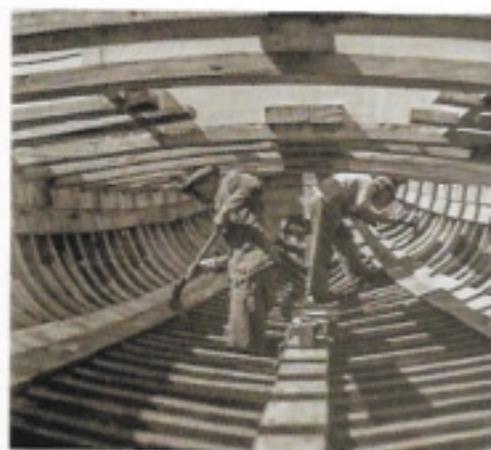


SCUNARA New Vagabunda



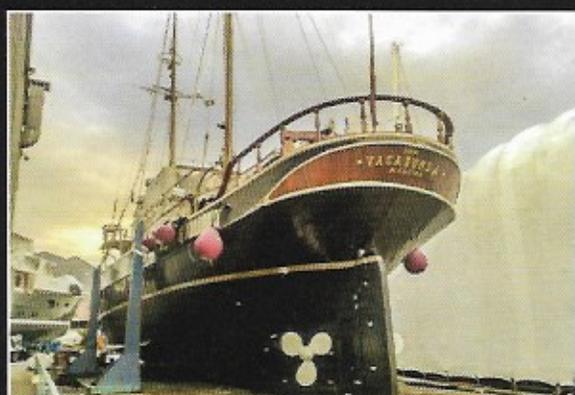
ca a scomparsa totale, uno dei primi computer; l'IBM 510 (30 milioni il costo di allora, una mercedes costava la metà) ed un sistema di videosorveglianza a circuito chiuso. Poco dopo toccò alla chiglia subire interventi di manutenzione sostituzione, mentre venne intagliata la polena. Furono nel contempo motorizzate tutte le manovre correnti, compreso l'avvolgifiocco, cosicché solo una o due persone potessero portare la barca (l'easy sail venne inventato proprio dall'armatore). L'ingente costo di gestione di 400/450 milioni di lire all'anno era ripagato con il noleggio. Negli anni '80 la barca venne venduta ad un campione di F1, Keke Rosberg, che però non la curò come meritava. Successivamente passò quindi all'armatore attuale.

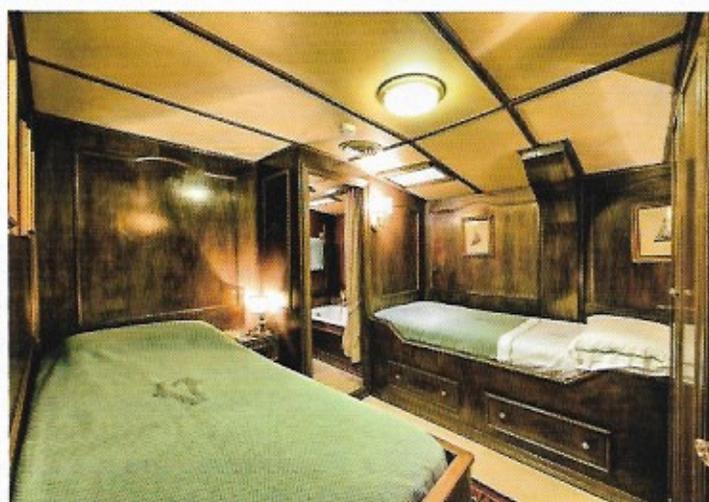
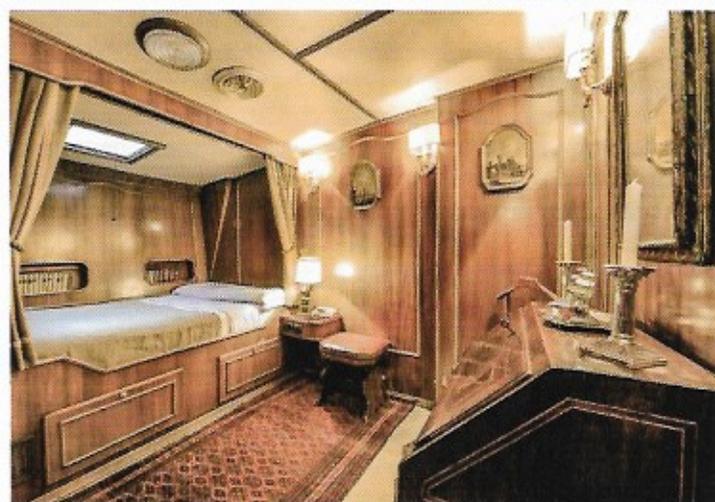
Infatti nel 2008, 2009 e 2010 vengono fatte ulteriori lavorazioni presso i Cantieri Navali di Sestri - Genova: la sostituzione di 200 metri lineari di fasciame di mogano da 8 cm di spessore piegato a caldo, l'effettuazione di un calafataggio generale su tutta l'opera viva, la sostituzione del bompresso e il rifacimento della coperta della tuga superiore. In aggiunta si è intervenuti sugli alberi ed infine si è completato il lavoro con la riverniciatura completa. La linea del New Vagabunda, nel corso degli anni, è stata modificata con la creazione di una tuga squadrata che ospita il salone e la cabina armatoriale. In linea con lo stile dell'epoca sono le finestrate di dimensione contenuta e ripetute lungo le fiancate. In tempi più recenti è stato aggiunto un flybridge con zona pranzo solarium e la plancia di comando. Questo tipo di imbarcazioni è soggetto a modifiche e restauri continui, dovuti alle mutate esigenze degli armatori o ad aggiornamenti tecnici. Nel 1942, quando fu varata, infatti, e soprattutto per un tipo di barca come questa, impianti elettrici e idraulici erano probabilmente molto basali: oggi New Vagabunda può vantare quattro generatori elettrici, aria condizionata, riscaldamento e dissalatore, senza contare due motori per la propulsione. La nave in effetti, 37 metri di lunghezza, nasce per solcare il mare a vela, il suo armo a Ketch presenta un albero di maestra a mezzanave e l'albero di mezzana a poppa, randa, velaccio e controvelaccio, doppio fiocco su bompresso a prua. Il bompresso allunga la prora già molto slanciata e sorregge una bella polena in legno. La zona di poppa, caratterizzata da una



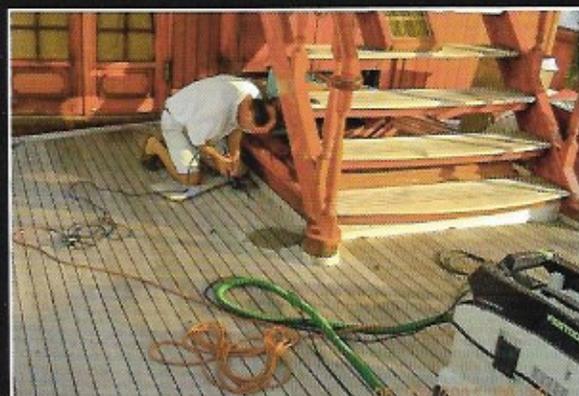


che, comandi per l'aria condizionata, radio stereo/CD. La cabina dell'armatore è dotata addirittura di televisore a scomparsa a soffitto e di letto reclinabile con comando elettrico così come si usa sugli yacht moderni. Il bagno armatoriale è separato in tre ambienti distinti: locale wc/bidet, zona lavello e sauna finlandese in legno con box doccia separato e accesso diretto dall'esterno (in realtà è una sfuggita). I bagni finemente lavorati in marmo e legno sono dotati di rubinetterie d'epoca dorate in oro zecchino, specchiere e vasca da bagno. Ogni cabina ha il suo bagno privato, i letti sono i tipici a cassettoni come sui "J-Class" dell'epoca, incorniciati da boiserie in legno. Comandi elettrici aprono piccoli osteriggi a soffitto nelle cabine e nei bagni. Le zone pranzo sono tre: a centronave è sistemato un tavolo rotondo, tipicamente utilizzato per la prima colazione; sul ponte superiore un tavolo rettangolare trasversale è sistemato in una veranda all'aperto, chiudibile e riscaldata; nel





salone si trova un tavolo antico contornato da un divano in pelle ad angolo e sedie. Il salone di 50 metri quadrati offre anche una zona soggiorno con divani e poltrone fronte TV. La cucina principale a L è situata sul ponte superiore, la secondaria è a fianco del salone. Una terza cucina è inserita nei locali dell'equipaggio, ampi con cabine, bagni e zona giorno. All'esterno una zona solarium con cuscino di 30 metri quadrati è situata sul ponte superiore anche per garantire la massima privacy. New Vagabunda è anche disponibile per il charter quando non utilizzata dai proprietari; è per questo che gli standard di sicurezza, le dotazioni entertainment e la preparazione dell'equipaggio internazionale sono così elevati.



SCUNARA New
Vagabunda



scala centrale per la salita al ponte superiore, assomiglia molto alla sezione mediana di un galeone quattrocentesco; è forse per questo strano aspetto e connubio di stili che "New Vagabunda" incuriosisce tanto. Al suo ingresso nei porti è capace di catalizzare l'attenzione di tutti gli astanti che non hanno una minima idea di cosa potrebbero trovare al suo interno. Gli ambienti, dal salone alle cabine, sono rivestiti da boiserie con modanature in legno pregiato, i pavimenti sono in legno o moquette panna e i soffitti a pannelli laccati color panna. Ma ciò che colpisce di più è l'arredo sette-ottocentesco, i quadri antichi e moderni e i tappeti, che ne ricoprono la pavimentazione. Credenze, cassapanche, trumeau, cassettoni, tavoli e sedie accompagnano panchetti con sedute in cuoio e divani in pelle o tessuto. Lo stile è caldo e molto classico, illuminato da applique e abat jour, arricchito da candelabri, coppe e oggetti in argento. Seminascosti negli arredi classici possiamo trovare prese elettri-

