



AILE BLANCHE

Note storiche e costruttive

Aile Blanche fu costruita da Camper& Nicholson a Gosport su progetto di Charles Ernest Nicholson per Renè Combastet e fu varata nel 1939 col numero 466 del cantiere col nome di *Blanche Neige*

Le sue dimensioni sono 100' (30,48m) di lunghezza fuori tutto

Lunghezza al galleggiamento 75' (22,80m)

Larghezza massima 19'6" (5,90m)

Immersione 13' (3,53m)

Armo Ketch Marconi

L'imbarcazione fu costruita in fasciame di Teak da circa 60mm di spessore, avvitato con bulloni di bronzo navale da 1/2" (12,5mm) ad ordinate di acciaio. Anche il ponte in Teak era avvitato allo stesso modo a bagli in acciaio.

In acciaio sono anche i madieri, i correnti longitudinali e tutte le strutture. Chiglia, ruota di prua, dritto del timone, dritto di poppa sono in quercia .

Questa tipologia di costruzione era quanto di più solido e robusto si potesse immaginare negli anni del progetto dello yacht .A parità di robustezza strutturale questo tipo di costruzione è molto più leggero di una costruzione con strutture in legno , grazie a questa struttura *Aile Blanche* nacque con linee d'acqua potenti e capaci di velocità e maneggevolezza non ostante il volume e lo spazio interno disponibile per l'abitabilità ed il comfort.

Visita tecnica ad AILE BLANCHE

premessa

Aile Blanche si trova in secco sul vasto piazzale del Cantiere Navale "Gran Peninsula" nel porto di Ensenada in Baja California, Mexico. Là, Giorgio Ferluga del Cantiere Alto Adriatico insieme allo scrivente Enrico Zaccagni di Zacboats hanno effettuato una accurata visita all'imbarcazione nei giorni 12 e 13 luglio 2006 scorsi, di cui questo documento rappresenta un promemoria documentato da un cospicuo numero di immagini fotografiche e di note dimensionali. Quanto inserito in questo documento riassuntivo e discorsivo rappresenta il risultato della perizia tecnica, la cui presentazione e redazione dettagliata può essere fornita su richiesta. La visita ad Aile Blanche è corredata anche da una registrazione in cassetta magnetica delle domande e risposte che abbiamo posto al comandante della imbarcazione il quale ha risposto con cortesia, conoscenza e preparazione tecnica. Abbiamo altresì avuto la possibilità di visionare piani e disegni originali e di successive modifiche all'imbarcazione che il comandante di Aile Blanche ci ha gentilmente mostrato e abbiamo potuto effettuare copia di alcuni importanti documenti di valore tecnico e storico dell'imbarcazione, quali un piano originale di Camper & Nicholson della struttura delle sezioni trasversali del 1938; un piano generale di Camper & Nicholson con la suddivisione degli interni (stupendo) rilasciato all'armatore nel 1948, uno studio del 1978 ed il progetto preliminare di modifiche al piano di coperta proposto dal Cantiere Voisin di Villfranche sur Mer nel 1979.

AILE BLANCHE

Stato generale

Entrando nel vasto piazzale del cantiere Gran Peninsula, in questa stagione quasi vuoto ,appare da lontano la figura imponente e slanciata di Aile Blanche,lo scafo bianco quasi abbagliante nella luce della mattina ,l'alberatura possente e altissima che si staglia contro il cielo assolutamente azzurro senza una nube della Baja California , la sua grande carena ramata. L'immagine contrasta con le strutture rugginose e trascurate di un cantiere del sud del mondo e si riceve un'impressione di grande bellezza e potenza, ma anche un senso di turbamento e di disagio.

Avvicinandosi allo scafo con cautela per evitare le strutture metalliche non in uso o in abbandono, i rottami i relitti e le tracce dell'incuria e della trasandatezza del luogo,la barca diviene più grande e si inizia a capire che si tratta di uno yacht non in uso ,come se il malvagio Genio del Luogo avesse corrotto o stregato l'oggetto favoloso arrivato dal mare e lo volesse condizionare ad immagine e somiglianza dell'ambiente a lui innaturale che suo malgrado e per altrui volontà lo ospita.

Una volta giunti sotto la barca ci si sente piccoli e si è presi da un senso di riverenza per una costruzione di grande valore architettonico, ingegneristico e storico, di nuovo contrastata fortemente dal disgusto di vederla abbandonata.

Le tracce dell'abbandono si evidenziano e si concretizzano quando ci lasciamo alle spalle l'emotività dello yachtsman che incontra una barca rara e vestiamo i freddi panni del perito navale e cominciamo ad analizzare in maniera più distaccata.

Ma prima di descrivere lo stato dell'imbarcazione è necessario che io relazioni su quanto siamo venuti a sapere dal capitano della nave delle situazioni che hanno portato Aile Blanche in quel cantiere, delle ragioni che hanno diretto certe scelte e delle operazioni che sono state compiute.

Aile Blanche è un barca che ha navigato molto tra il 1990 ed il 2003 ed il suo attuale proprietario Asher Edelman ha visitato con questa imbarcazione molte mete di sogno .La barca aveva a bordo un equipaggio competente e capace di navigare con qualsiasi tempo ed in qualsiasi oceano , di effettuare le manutenzioni ordinarie e di partecipare attivamente agli interventi straordinari che una imbarcazione d'epoca in giro per il mondo richiede per rimanere funzionale ed esteticamente perfetta.

Per esempio c'era la buona abitudine ad ogni sosta per manutenzioni ordinarie (carena, pitture, vernici, manutenzione di macchine ed impianti) di controllare da parte dell'equipaggio la bontà dei collegamenti tra fasciame di legno e ordinate metalliche. Questi collegamenti sono assicurati da numerosissimi bulloni in bronzo (un bullone ogni 10 cm circa su ogni ordinata) , un'ordinata ogni 45 cm circa. Considerando solo i collegamenti tra fasciame e ordinate si parla di oltre 6000 bulloni. Ebbene questo lavoro di controllo è stato eseguito quasi completamente prima che la barca giungesse ad Ensenada , e in tutto è stato necessario sostituire meno di un migliaio di bulloni, segno che il formidabile bronzo inglese degli anni '30 mantiene le sue capacità meccaniche anche dopo tutte le sollecitazioni di navigazioni lunghe e impegnative.

In New Zealand, ultima tappa prima di arrivare in Messico, nel 2001-2002 fu effettuata una serie di lavori importanti di manutenzione. Tra questi fu incaricato un cantiere di costruire un nuovo ponte per Aile Blanche, dato che si stavano evidenziando infiltrazioni. Però in corso d'opera fu deciso di intervenire solo sulla metà prodiera della barca perché le infiltrazioni si limitavano alla zona a prua della struttura della Deckhouse . La scelta non è stata felice, perché un lavoro di questo genere non può essere realizzato in due tempi, per necessità di continuità strutturale e di tipologia realizzativa, ma evidentemente l'armatore ed il capitano pensarono diversamente. In ogni caso ,alla luce di quello che poi è stato il futuro rispetto a quell'intervento, non ci sarebbe stato un vantaggio a far eseguire il lavoro totale a quel cantiere, perché oggi appare un lavoro mal eseguito e da rifare a parità della parte non ricostruita.

Comunque immagino che la barca , uscita da quel cantiere di manutenzione fosse in ottimo stato e sicuramente perfetta alla vista. Il capitano mi ha parlato di spese di cantiere attorno ai 350.000\$ tra il lavoro del mezzo ponte, le pitture, le vernici e le altre manutenzioni e 6 mesi di interventi.

Partita dalla Nuova Zelanda, di nuovo rotta in Polinesia, dove l'armatore trascorre le sue vacanze, poi la decisione dell'armatore di far rientrare la barca in USA perché l'assicurazione chiede una verifica dell'impianto motore, e questo coincide con il suo programma di installarne uno nuovo. Per cui fu stilato il programma per la prossima sessione di lavori: Sbarco motore, sostituzione, sbarco di generatori, impianti per verificare le strutture di sentina, revisione a detti impianti e macchinari. Portare a legno tutte le superfici verniciate a coppale per avere una finitura perfetta, sia all'esterno, che su tutto il mobilio ed interni. Il comandante suggerisce di smontare tutti gli interni e mobilio e di verniciare tutto in un ambiente adeguato a terra. Questo darebbe modo di fare manutenzioni e pitture anche a tutta la struttura in acciaio della barca, una volta vuotata dai suoi arredi.

Approvato il programma, la barca dirige sulle coste pacifiche USA, poi prima di arrivare a San Diego, ripiega su Ensenada per vantaggi economici non indifferenti nel costo della mano d'opera.

La barca viene messa a terra nel cantiere dove si trova adesso nell'ottobre 2003 e si inizia a smontare. Viene tolto il tetto della deckhouse e aperto il vasto boccaporto sul suo pavimento per accedere alla sala macchine sottostante e togliere con una gru motore ed impianti, vengono svuotati tutti i gavoni smontati quasi tutti gli arredi ed interni. Si riempie un container da 40 piedi di materiale, vengono arruolate una decina di persone che iniziano a lavorare alle verniciature delle parti in legno smontate. Viene acquistato il nuovo motore e messo nel container, vengono ordinati nuovi serbatoi inox per acqua e gasolio su modello dei vecchi, reputati da sostituire, si tolgono alcune lamiere di rame di protezione della carena per poter accedere agli ultimi bulloni da controllare, vengono tolti quei bulloni

.....E a quel punto suona la campana a morto. Lo scandalo Enron colpisce molto duramente l'armatore della barca. Non conosco i dettagli, ma nell'istante nel quale l'armatore avvisa il comandante di interrompere i lavori e di licenziare tutti, quello che avviene è quello che si vede oggi:

La barca viene abbandonata: in coperta restano le vele nei loro sacchi, i bozzelli, le feramenta di coperta appena smontate per revisioni; la tuga senza tetto, i portelli aperti spalancati, fili, cavi, attrezzi da lavoro restano lì a testimonianza di un istante fatale.

Poi il tempo ha fatto il resto:

Le rarissime piogge (però torrenziali) della penisola di California hanno trovato il legno secco come un osso del ponte ,i comenti aperti distaccati dalla gommatura essiccata dal calore...la pioggia è percolata ovunque,oltre che scendere a cascate dalle vaste aperture lasciate spalancate.

I gabbiani hanno fatto loro nidi a poppa e svolazzano e gridano infastiditi dalla presenza oggi anomala dell'uomo.

Ci si meraviglia a vedere che non ostante le aggressioni della natura primordiale ci siano parti della barca ancora perfette.

Il fasciame dello scafo, meraviglioso teak di Birmania di oltre 6 cm di spessore è lì perfetto.Imbullonato perfettamente alle robustissime strutture di una lega di acciaio che oggi è difficile riprodurre. Questo acciaio in molte parti è in buono stato, ancora protetto da una bella pitturazione ,ma nelle parti difficili da raggiungere è rugginoso, in zone è profondamente aggredito dalla corrosione, come in alcuni madieri nella zona di poppa.

La barca ha una urgente necessità di intervento, ma è lontana dall'essere perduta. E' uno scafo magnifico che ha bisogno di un investimento rilevante e di un lavoro di maestranze specializzate che vi si dedichino per un tempo che supera i 2 anni secondo la mia esperienza.

In sostanza e per dare un'idea generale di quello che la barca esige per tornare a navigare nel suo splendore posso produrre una breve lista ognuna delle voci della quale sottende un'ampliamento adeguato per creare un capitolato di intervento.

Togliere gli alberi (in prima analisi generalmente ancora buoni ,ma non si può attendere ancora molto tempo per intervenire) portare a legno, revisionare ,verniciare.

Finire di smontare gli interni

Togliere almeno tre tavole di fasciame di teak, (cercando di salvare il legname)Si tratta delle 3 tavole più alte dell'opera morta .Dietro a queste c'è una struttura in acciaio collegata con rivetti e bulloni a tutte le ordinate che fascia tutto lo scafo per legare in maniera rigidissima e solidissima questo incredibile scafo. Questa struttura consiste in una lastra di acciaio alta circa 50 cm ,spessa 6-8 mm ed incassata nel fasciame oltre che collegata a tutte le ordinate. Perpendicolarmente a questa, un'atra lamiera simile si trova sotto il ponte e collega ponte , bagli e squadre alle summenzionate ordinate. Purtroppo le infiltrazioni dal ponte hanno reso ossidata, localmente rugginosa questa struttura possente, e si può solo intervenire come descritto. Naturalmente va tolta anche quella parte di ponte in contatto con la lamiera,

ma questa era un'operazione comunque prevista, perché tutto il ponte va ricostruito.

Vanno sostituite alcune parti di lamiera su alcuni madieri , probabilmente va tolta qualche altra tavola di fasciame per raggiungere alte parti metalliche non altrimenti raggiungibili.

Va ricostruita la deckhouse

Si potrebbe (mi piacerebbe) approfittare dei grandi lavori per riportare le strutture della barca modificate negli anni '70 alla purezza dei disegni originali.

Controllare il resto delle strutture di legno e di acciaio come in una qualsiasi normale revisione profonda ad uno scafo di 70 anni di età.

Il motore è nuovo (mi dicono sia stato acquistato di seconda mano, ma con pochissime ore) vanno rifatti gli impianti elettrici, idraulici.

Vanno ricostruiti gli interni, salvando poche parti originali e mantenendo la semplice e sobria modalità costruttiva ed il decoro tipici del tempo

Si devono verificare le strumentazioni elettriche ed elettroniche esistenti o decidere di aggiornarle con impianti più attuali.

La barca deve essere spedita per nave. Ma questo non significa che non sia capace di galleggiare. Anzi, prima di spedirla deve essere messa in grado di galleggiare, di essere eventualmente trainata e possibilmente di poter navigare in maniera minimalista installando semplicemente il nuovo motore e un impianto essenziale per l'alimentazione del motore, per la sua accensione e per utilizzare un sistema di pompe di sentina e permettere la vita a bordo ad un ridotto , capace e spartano equipaggio da trasferimento, se la nave che effettuerebbe il trasporto in Pacifico ed in Atlantico non raggiungesse il destino di Monfalcone.

Con un intervento piuttosto limitato Aile Blanche è in grado di navigare in questo modo ,essendo strutturalmente molto solida , avendo un fasciame perfetto ,ed un motore quasi nuovo.

Urge prendere una decisione, perché il signor Edelmann mi ha già chiesto il risultato della nostra visita e i passi successivi. Dichiara di avere un altro possibile acquirente molto interessato, e sostiene che con 500.000\$ secondo lui, la barca torna perfetta.

Secondo noi con quella cifra la barca può tornare navigante, ma non perfetta e resterebbero molti lavori che per la sua età e per l'abbandono di questi ultimi tempi sono diventati indispensabili .

Valore economico dell'imbarcazione.

Nello stato in cui si trova ,Aile Blanche vale poco più del 20% del valore che la barca avrebbe una volta restaurata. Dico questo supportato dalla esperienza di aver avvicinato nella mia vita professionale altre realtà simili. Tra le varie barche trovate in questo stato, Aile Blanche ha l'enorme vantaggio e fortuna di avere uno scafo completamente in Teak, una foresta tropicale di raro valore. E' essenzialmente questa caratteristica , il valore storico del suo progetto , la rinomata fama del cantiere costruttore che la rendono ancora molto interessante . Un'altra caratteristica eccezionale è il suo armo e la sua robustezza strutturale. Aile Blanche è una delle rare imbarcazioni da crociera oceanica veloce della fine degli anni '30. Camper & Nicholson aveva maturato l'esperienza dei progetti più estremi e più raffinati della storia dello yachting mondiale di ogni tempo con il progetto e la realizzazione dei giganteschi J class coi quali le squadre inglesi sfidarono gli americani per la conquista della Coppa America. Dal punto di vista sportivo, la vittoria andò sempre e ancora per molti anni agli americani, ma dal punto di vista ingegneristico le barche di C&N furono di gran lunga migliori, al punto che ancora oggi Endeavour, Velsheda, Astra gareggiano e si sfidano . Questa esperienza ingegneristica fu portata nel progetto e nella realizzazione delle grandi barche da crociera anteguerra ed Aile Blanche ne è formidabile esempio . Il suo armo Marconi, le sue strutture metalliche sono

tuttora esempio di facilità di utilizzazione da parte di un equipaggio ridotto, grande maneggevolezza, grandissima stabilità di rotta e stabilità tout court.

Un equipaggio capace di 3 persone è in grado di portare una barca così grande con tutti i tempi e in tutti i mari, se la barca venisse attrezzata con un buon piano di coperta .

Io reputo che il valore di mercato di questa barca una volta restaurata ad opera d'arte sia superiore a 3,5 M € e credo che, non ostante le sue necessità, non sia fuori luogo pagarla la cifra che è stata offerta. In vista di un costoso trasferimento via nave ,e giustificando con la situazione più degradata di quanto fossimo a conoscenza,io suggerirei di chiudere attorno ai 500-600.000 \$

Fiesole,20 luglio 2006

In fede
Enrico Zaccagni