



COCH Y BONDHU

Note storiche

Dalle origini al 1968:

Coch-y Bondhu ,nome gaelico che significa “Rosso e Nero” fu varata nel luglio del 1936 a Lymington nel S dell’Inghilterra dal rinomato cantiere Lymington Shipyard,divenuto poi Berthon Boat co. per H.G. May,proprietario e progettista del cantiere stesso.La barca era un modello più grande dell’affermato e apprezzato modello Gauntlet 12 Tons,e ne seguiva le stesse caratteristiche progettuali: poppa a canoa, prora a cucchiaio,bella coperta sgombra ,armo frazionato a cutter Marconi .

Le sue dimensioni erano 41’5” (m 12,63) di lunghezza tra il dritto di prua e l’asse del timone, 44’(m13,41) fuori tutto, 10’8”(3,30m) di larghezza massima. La barca era costruita con fasciame di Pitch Pine da 1’3/8 (35,5 mm) di spessore ,avvitato su ordinate robuste di quercia intervallate da costole flessibili in olmo americano.Ponte e tughe in teak , chiglia in Olmo americano e zavorra di piombo di 8 tonnellate appesa esternamente alla trave di chiglia.Dislocamento 17,5 Tonnellate.

Era stazzata RORC II classe con 27,5 piedi di rating

Alla fine del 1936 la barca fu venduta al sig.George Hamilton Wilson.

Da allora cambiò proprietario numerose volte . Tra gli altri appartenne a Lord Astor, proprietario del Times.

Coch y Bondhu fu utilizzata per crociere e saltuariamente per regata.

L'imbarcazione giunse in Italia nel 1952 .Fu acquistata nel 1957 dal signor Dotti ,che dopo 10 anni decise di farla modificare e allungare. Fu quindi nel 1967 che Coch y Bondhu fu trasformata in un'altra barca.

Responsabile del progetto di trasformazione fu lo studio Laurent Giles & Partners di Lymington,uno dei più prestigiosi studi di progettazione navale in Gran Bretagna e nel mondo,responsabile della progettazione di oltre 800 imbarcazioni dal 1927 ad oggi.

Il lavoro fu eseguito dal Cantiere di Camogli.

La barca venne allungata e le sue forme modificate a prua e a poppa sì che l'occhio attento dello studioso di architettura navale e dell'appassionato di yacht classici riconosce le caratteristiche progettuali di Giles .Fu modificato l'armo da cutter frazionato a ketch in testa d'albero .E' invece quasi scomparso il legame con le più antiche origini. E' molto difficile ritrovare in Coch y Bondhu l'appartenenza alla classe Gauntlet ,benché il lavoro di Giles,delicato, colto e assai pregevole abbia conservato alcuni dettagli e strutture che non appartenevano alla progettazione degli anni '60 ,quali la bella tuga di discenderia e gli osteriggi.

Coch y Bondhu è divenuta così una imbarcazione classica senza una connotazione epocale ;le sue linee di poppa e di prua ricordano Giles, ma la sua ridotta larghezza ,quella originale , ci nega subito l'appartenenza della totalità del progetto a Giles.

Se non se ne conoscesse la storia si potrebbe giudicare un repechage nel classico da parte di un capace cantiere e di uno stravagante progettista,per un nostalgico armatore.

1968-1995:

Dopo le modifiche di Giles effettuate dal Cantiere di Camogli nel 1967-68, Coch y Bondhu è diventata una barca dalle linee classiche lunga 15,12 m,larga 3,30m elegante e veloce . Non molto spaziosa perché in proporzione alla lunghezza è più stretta di una barca degli anni '30 (e molto più stretta di una barca degli anni '60),ma comunque più spaziosa della sua configurazione originale,essendo più lunga di 1,70m.

La passione per le imbarcazioni d'epoca inizia ufficialmente negli anni '80 in Italia ,e, con molti errori e con interpretazioni più o meno corrette si inizia a mettere mano al restauro di vecchie barche . Coch y Bondhu arriva in ottima

forma alla soglia del nuovo movimento culturale e si fa notare fino dalle prime manifestazioni per barche d'epoca. Pochi dubitano dell'originalità della barca e molti plaudono al suo buono stato di manutenzione. La barca si comporta bene anche sui campi di regata specie verso la fine degli anni '80 dopo un ulteriore intervento strutturale operato dal Cantiere Sangermani di Lavagna. Purtroppo sono di questi anni alcune modifiche nei decori e nelle pannellature interne, e molte parti originali, risparmiate dall'intervento radicale, ma colto del '67 sono andate perdute.

Situazione attuale:

Coch y Bondhu ha subito un rapido deterioramento in questi ultimi 10 anni. Evidentemente per responsabilità di una mancata cura e di manutenzioni trascurate, le infiltrazioni di acqua di mare hanno accelerato il processo di corrosione delle strutture metalliche del fondo delle sentine (madieri e perni di collegamento) e la marcescenza nella parte bassa delle ordinate di olmo e di quercia. Fu così deciso di intraprendere un lavoro di manutenzione straordinaria presso il Cantiere Navale Carlini a Rimini. La scelta del cantiere fu adeguata alla tipologia del lavoro da effettuare, in quanto Carlini è uno dei cantieri più quotati in Italia per lavori su imbarcazioni di legno.

Relazione sull'ispezione allo scafo , alla struttura ,attrezzature ed impianti dell'imbarcazione Coch y Bondhu

Il giorno 13 gennaio 2005 ho visitato Coch y Bondhu .

L'imbarcazione si trova all'interno del capannone del Cantiere Carlini a Rimini accuratamente puntellata e sostenuta .Lo scafo si presenta parzialmente smontato e svuotato di mobilio, arredi ,impianti. Mancano i corsi di fasciame della parte inferiore dell'opera viva (cioè di quella parte che con barca in acqua sta sotto il galleggiamento).

Infatti per effettuare i lavori di ristrutturazione che furono commissionati al cantiere nel 2002 (assumo dai documenti informativi in mio possesso) ,la barca è stata svuotata internamente e sono state tolte alcune tavole di fasciame per poter sostituire tutti i madieri profondamente ossidati e in gran parte distrutti dalla corrosione, e per potere ristrutturare le ordinate di legno in grave stato di marcescenza. Terminata da tempo la fase di lavori che erano stati commissionati al cantiere nel 2002, la barca si trova in stato di abbandono con gravi rischi di deterioramento e deformazione permanente.Fortunatamente essendo nelle mani di un cantiere di elevata competenza nella costruzione di imbarcazioni in legno e nel restauro di imbarcazioni d'epoca ,visto il prolungarsi della permanenza a terra della barca e del rinvio di decisioni sul futuro della barca stessa,sono state prese adeguate misure di costo minimale per cercare di mantenere sia i lavori eseguiti, sia lo status quo dell'insieme della barca:E' stata separata la pesante zavorra di piombo (8 Tonnellate) dalla trave di chiglia (struttura monolitica di legno d'olmo americano, molto importante per dimensioni:è lunga circa 9 metri e nel punto più largo è circa 50cm) per evitare una deformazione sotto carico continuativo di quest'ultima;la parte superiore della chiglia stessa è stata trattata con una pittura protettiva per evitare che si fessurasse essiccandosi e si è cercato di proteggere tutte le parti di legno delle strutture nuove e vecchie mantenendo uno stato di umidità controllata con tessuti di yuta appuntati alle dette parti di legno , bagnati con certa frequenza in funzione dell'evaporazione e della temperatura,come ho potuto rilevare io stesso trovando i tessuti ed il legno sottostante umidi .Sebbene lodevoli,questi interventi sono capaci di proteggere la barca per un tempo limitato e non

assicurano il mantenimento del bene e delle sue parti, se non si interviene in maniera decisiva con una seconda fase di lavori. Purtroppo già ad oggi alcune parti di legno della chiglia, del dritto di poppa e dei riempimenti mostrano torsioni, e deformazioni dovute all'essiccamento sotto tensione di elementi strutturali che dovrebbero essere collegati solidamente e coperti da uno strato di fasciame a sua volta protetto con pitture in modo da avere una struttura ed un guscio che la racchiude e che distribuisca tensioni e sforzi in maniera uniforme secondo le regole dell'Arte della Costruzione Navale .

Anche la parte restante dello scafo, quella non affetta dagli interventi di Carlini ha subito un parziale deterioramento dovuto a mancanza di manutenzione e alla troppo lunga permanenza dell'imbarcazione a secco. Infatti la forma e le strutture di una barca sono concepite per distribuire i carichi e gli sforzi in maniera equa quando la barca sia sostenuta dalla spinta idrostatica e non quando scarica tutto il suo peso sulla trave di chiglia che poggia a terra ,o ancora peggio su puntelli o invasature che forzano localmente sul fasciame. Una barca può rimanere a terra per la durata della sua manutenzione o della sua costruzione, ma si deforma in tutte le sue parti se viene abbandonata per molti anni in questa situazione. Per ora le parti di fasciame e strutture di Coch y Bondhu non toccate direttamente dagli interventi del Cantiere, e che erano in buono stato prima di iniziare questa fase di lavori, sono generalmente ancora in buono stato, salvo alcune deformazioni in corrispondenza di qualche puntello. La prolungata sosta fuori dell'acqua ha provocato comunque l'essiccamento anche delle tavole di fasciame che per questa ragione in molte aree non sono più in contatto stretto l'una con la adiacente, ma lasciano passate aria e luce e a maggior ragione farebbero filtrare troppa acqua se la barca venisse messa in acqua una volta richiusa la parte che ha subito interventi. Tutto lo scafo ha bisogno di essere calafatato (operazione di sigillamento tra tavole contigue che si ottiene forzando con adeguati strumenti del cotone o stoppa o canapa ,e poi stuccando)

Il ponte di coperta sembra in buono stato,(è coperto da teli di nylon ,ma anche da polvere di anni) ma anche questo probabilmente avrà bisogno di calafataggio e gommatura.

Valutazione dei lavori effettuati dal Cantiere Carlini

Il Cantiere ha sostituito tutti i madieri della barca. I vecchi madieri erano di ferro forgiato, ormai resi strutturalmente inaffidabili dall'età e dalla cattiva manutenzione.

I nuovi madieri sono costruiti in acciaio inossidabile AISI 314, materiale adatto per queste strutture, e sono realizzati in maniera accurata e con tecnologia adeguata ad un importante restauro. Dette strutture metalliche sono state collegate alle strutture di legno adiacenti e sottostanti (chiglia, dritto di prua e di poppa, ordinate) tramite robusti perni o buloni e dadi di acciaio inossidabile del tipo AISI 316 per garantire una adeguata resistenza a trazione oltre che alla corrosione.

Sono state sostituite le parti basse di quasi tutte le ordinate, realizzate in legname congruente a quello originale in parte in massello dove possibile e in legno laminato dove la curvatura delle strutture era elevata, incollate a regola d'arte alle parti sane delle strutture originali.

È stato ricostruito il collegamento tra trave di chiglia e dritto di prua e la struttura della scassa dell'albero di maestra. Il lavoro è stato realizzato ad opera d'arte.

Sono state sostituite alcune tavole di fasciame, utilizzando legno di iroko, lo stesso utilizzato dal Cantiere di Camogli ai tempi dell'allungamento della barca. Le tavole nuove sono state collegate alle ordinate con tirafondi di acciaio inossidabile da 6mm a testa esagonale, ampliando la superficie di appoggio tramite rondelle maggiorate da 24 mm. I fori da 25 mm creati nel tavolame sono poi stati sigillati incollando tappi di Iroko adeguati

Lavoro realizzato correttamente e ad opera d'arte.

Tra i madieri delle estremità anteriore e posteriore sono stati inseriti dei riempimenti costruiti in legno che permettano all'eventuale acqua di non ristagnare, ma di scorrere fino alla parte più bassa della sentina da cui verrebbe evacuata da una pompa.

Lavoro effettuato molto bene e con occhio attento alla salvaguardia dell'integrità dell'imbarcazione nel futuro.

Per tutti questi interventi sono stati utilizzati materiali di ottima qualità e conformi alla tipologia del lavoro e con sensibilità e attenzione alla definizione di "restauro" per l'intervento effettuato.

Per poter accedere alle parti da sostituire o nelle quali poter lavorare, prima dell'inizio del risanamento il cantiere ha dovuto rimuovere tutti gli interni, il mobilio e gli impianti. Le parti mancanti non sono state smantellate, ma

smontate e sono in gran parte recuperabili per quello che riguarda il mobilio (che comunque non è né originale, né di alto valore architettonico o estetico). Gli impianti elettrico ed idraulico ,che erano in stato precario, sono stati invece smantellati.

Reputo che il valore dei lavori effettuati da Carlini al giorno d'oggi sia superiore di almeno un 30-40% alla cifra che Carlini ha richiesto per il suo operato (45.725€ tra mano d'opera e materiali,leggo dai documenti). Ritengo anche che le richieste per la sosta da maggio a settembre 2004 (3213 €) siano più che oneste . (A Viareggio la sosta in capannone per una imbarcazione di ingombro simile non costa meno di 1200-1500 € al mese)

Valore economico dell'imbarcazione.

Purtroppo nello stato in cui si trova ,Coch y Bondhu vale poco più del lavoro apportato da Carlini. Capisco che questa asserzione appaia scorretta e sgradevole, ma esaminiamo le componenti che formano il valore di un'imbarcazione d'epoca in buono stato di manutenzione:

1)Valore storico :

A parità di condizioni,un'imbarcazione ha tanto maggior valore quanto più sia in stato di originalità,e quanto minori siano state le manomissioni che ne hanno modificato l'architettura nel passare degli anni. A parità di trasformazioni, vale di più un'imbarcazione che è stata trasformata in "alta epoca" di una trasformata recentemente o comunque al di fuori dei limiti stabiliti dalle associazioni di imbarcazioni d'epoca per definire i periodi storici in questione . (Epoca = ante 1951; Classica = anteriore al 1965; moderna posteriore al 1965).

2)Modifica del valore dovuta ad interventi successivi:

Naturalmente sono ammessi i restauri, ma questi hanno valore se sono conservativi e filologici, ed in questo caso apportano valore alla barca;altrimenti si considerano apporti di robustezza, di efficienza, di comfort ,se ingegneristicamente validi,ma la barca perde originalità. Se i così detti restauri sono attuati senza capacità e senza conoscenza storica e senza adeguati dimensionamenti strutturali ,diventano trasformazioni che determinano una svalutazione del bene.

3) Valore aggiunto per meriti sportivi o per fama acquisita:

Le barche, come i cavalli da corsa acquistano valore se hanno un palmares di vittorie o risultati in regate importanti, se hanno compiuto imprese o navigazioni di cui si è scritto sulla stampa di settore e non, e se sono appartenute a personaggi famosi.

Una barca come Coch y Bondhu, costruita nella seconda metà degli anni '30 se fosse perfetta, navigante e restaurata varrebbe attorno ai 500.000-600.000 €. Questo valore viene diminuito per l'intervento del '67, ma vista l'accuratezza della trasformazione, mi sentirei di sostenere il valore della barca a non meno di 400.000€.

Oggi la barca per essere navigante e perfetta ha bisogno di molto lavoro. Cercherò di enumerare gli interventi necessari in fasi di ricostruzione, dare loro una valutazione e confrontarne i costi col valore che la barca avrebbe sul mercato una volta effettuati i lavori che vado ad indicare.

Fase 1

Ricostruzione dell'integrità dello scafo:

Si tratta di correggere la avvenuta deformazione delle parti strutturali, mettendo "in forma" la barca tramite puntelli, tiranti, martinetti; piallando e incollando per rendere levigata e livellata la superficie delle strutture di legno deformate e adeguata ad essere collegata tramite viti e collanti alle tavole di fasciame. Si deve ricollegare la zavorra di piombo alla chiglia. A questo punto vanno costruite le tavole di fasciame mancanti e avvitate alle strutture. Solo dopo questi interventi l'imbarcazione ha la rigidità adeguata ad essere movimentata, se necessario o se richiesto e potrebbe essere spostata in altro rimessaggio o cantiere. Non sarà tuttavia ancora in grado di galleggiare.

Il costo per effettuare questa fase di ricostruzione dovrebbe aggirarsi attorno ai 50.000€.

Fase 2

Lavori necessari a rendere l'imbarcazione galleggiante ma non navigante:

Si tratta di controllare la qualità dei collegamenti tra fasciame e strutture trasversali (ordinate) nelle zone non interessate dai lavori di Carlini. A causa della lunga permanenza a secco le vecchie viti potrebbero essersi allentate e

aver preso gioco. E' conveniente inserire in ogni tavola e ad ogni stazione di ossatura una nuova vite in Bronzo o acciaio inossidabile. Dette viti devono poi essere protette da tappi di legno di adeguata misura incollati sulle tavole (si tratta di almeno un migliaio di viti e altrettanti tappi).Questo lavoro, sebbene lungo, è meno gravoso che togliere i vecchi tappi delle viti originali, controllarne la tensione,verificare la qualità della vite ed eventualmente sostituire con una di diametro maggiorato.

Terminata la ri avvitatura lo scafo va calafatato.

Solo dopo queste operazioni la barca può galleggiare.

C'è molta mano d'opera coinvolta in questa fase di lavori. Durante l'esecuzione della avvitatura potrebbe verificarsi la favorevole sorpresa di non necessitare il lavoro totale e completo grazie alla buona qualità del legname di tavole ed ossature e delle viti originali, ma allo stato attuale non posso che ipotizzare la situazione più gravosa tra quelle statisticamente più prevedibili.

Stimo che il costo di questo intervento sia non inferiore a 30.000€

Fase 3

costruzione degli impianti:

Dato per buono il motore ,che sembra sia quasi nuovo, o comunque abbia girato poco,questa è una fase di lavori costosa e quella che insieme alla costruzione degli interni ,conferisce alla barca la denominazione di imbarcazione da diporto d'altura e non solo di galleggiante .

Il costo medio per un impianto elettrico basilare,costruito a norme europee comprensivo di quadro e di batterie per una barca di queste dimensioni si aggira attorno ai 20.000 €

Strumentazione elettronica di base 5-10.000€

L'impianto idraulico comprende i serbatoi dell'acqua dolce,quelli delle acque nere e grigie i serbatoi del gasolio (tutti da costruire in acciaio inossidabile sulla forma dello scafo per ottimizzarne la capacità), i collegamenti , tuberia e raccorderia in acciaio inossidabile,le pompe omologate ,le valvole approvate,gli impianti di cucina e dei bagni..... i sistemi anti incendio...C'è moltissima mano d'opera e molto materiale costoso. Mi è difficile fare una valutazione perfetta senza produrre un capitolato puntuale, ma difficilmente un impianto per questa barca costa meno di 60-80.000€

Fase 4

costruzione degli accomodamenti interni e del mobilio:

Va realizzato un progetto ,o comunque seguita una logica che prenda ad esempio la costruzione degli interni di barche di simili caratteristiche. La progettazione e costruzione degli interni, insieme alla estetica del piano di coperta e delle linee della barca è quello che rende appetibile e affascinante una barca e la rende commerciabile

Restano forse due paratie originali della barca con pannellature molto belle in rovere e decoro tipico degli anni '30. Se si salvassero le poche parti originali e si ricostruisse l'interno della barca adoperando lo stesso tipo di legno e le stesse modalità architettoniche si ricreerebbero piccoli ambienti affascinanti e pregevoli. Solo un cantiere con grande tradizione ed esperienza di restauro sarebbe indicato a compiere questa operazione.

Il costo penso che potrebbe aggirarsi sui 50-70.000€

Fase 5

Controllo, calafataggio della coperta e sovrastrutture:

Da quello che ho potuto vedere ,spazzata via localmente la polvere, segatura e quant'altro, il ponte e le sovrastrutture sono in apparente buono stato . Andrà presumibilmente calafatato e gommato a zone.

C'è una sola brutta scelta architettonica nella zona del pozzetto ,probabilmente dovuta agli interventi degli anni '90 (trasto di randa moderno e in contrasto con l'armoniosa coperta)

Fase 6

Pitture e vernici:

Tutto lo scafo deve essere carteggiato, stuccato e pitturato con alcune mani di smalto con le tecniche adeguate. Tra opera viva e opera morta il costo medio della pitturazione si può aggirare attorno ai 15-30.000€

Le coppali : le sovrastrutture della coperta , le falchette e gli alberi vanno verniciati con almeno 10 mani di vernice trasparente. Il costo può aggirarsi sui 15-30.000 €

Anche gli interni vanno verniciati a coppale in parte e a smalto in altre :stanziare almeno 10-15.000€

Fase 7

Alberare e attrezzare la barca:

Gli alberi paiono in buono stato di manutenzione. Vanno controllate le sartie , gli arridatoi e le attrezzature veliche; gli alberi vanno montati

Fase 8

Attrezzature di sicurezza :

La barca deve essere in regola con le vigenti norme di sicurezza

Fase 9

Vele, scotte, bozzelli e attrezzature veliche:

Non conosco lo stato attuale di dette attrezzature.

Fase 10

Cuscini ,tappezzerie,tendalini,guardaroba

Conclusioni

Sommando i valori indicati nelle voci sopra elencate e aggiungendo un 10 % -15% che copre le spese non indicate da alcune voci, le consulenze ,le movimentazioni ,le soste,si ottiene un costo indicativo di 260.000 –380.000 € per riportare l'imbarcazione a navigare e ad avere un valore sul mercato attorno ai 400.000 € come indicato sopra.

Ricordo che alla valutazione delle spese vanno aggiunti i circa 50.000€ dei lavori apportati da Carlini dal 2002 ad oggi.

Il valore attuale di Coch y Bondhu quindi non supera purtroppo i 50.000€ .

Considerazioni

L'operazione di ricostruzione e restauro potrebbe apparire molto lontana da quello che si reputa un buon investimento, ma si deve tenere presente che il settore delle imbarcazioni d'epoca è una nicchia del mercato della nautica in continua rivalutazione a causa del limitato numero delle imbarcazioni e della appetibilità di oggetti che appartengono alla sfera del "bello" e del "colto". Imbarcazioni che solo 5 anni fa non valevano sul mercato più di 300 milioni di lire si sono vendute oggi ad oltre 300.000 €, non solo per l'aumento osservato del costo della vita, perché negli altri settori della nautica questo non è accaduto.

Fiesole 20 gennaio 2005
Enrico Zaccagni