



Premessa:

D'accordo con le richieste del committente, questa perizia non è conforme alla tipologia di analisi che ho consuetudine di fornire le quali comprendono una ricerca storica sulla costruzione dell'imbarcazione, sul suo uso nel passato, sulla scelta del nome e delle eventuali variazioni. Non ci sono rilievi dimensionali ,ma si tratta di una relazione di visita a scafo e strutture.

Relazione sull'ispezione allo scafo , alla struttura ,attrezzature ed impianti dell'imbarcazione Ernesto Leoni

Il giorno 24 febbraio 2007 ho visitato Ernesto Leoni .

L'imbarcazione si trova all'aperto sul piazzale del cantiere Aegean Yacht Services di Bodrum, Turchia.

La barca si presenta in cattivo stato di conservazione, con manutenzioni trascurate e appare strutturalmente carente.

In dettaglio:

il fasciame originale in quercia ha in gran parte perduto la sua robustezza in corrispondenza delle chiodature in ferro ,le quali sono divenute inaffidabili per naturale corrosione. I comenti tra le tavole si sono aperti a causa della troppo lunga permanenza a secco,in alcune zone ,specie quelle dell'opera viva che sono state immerse per molti anni, la variazione di umidità ha creato cretature e aperture tra le tavole probabilmente irreversibili. La parte più

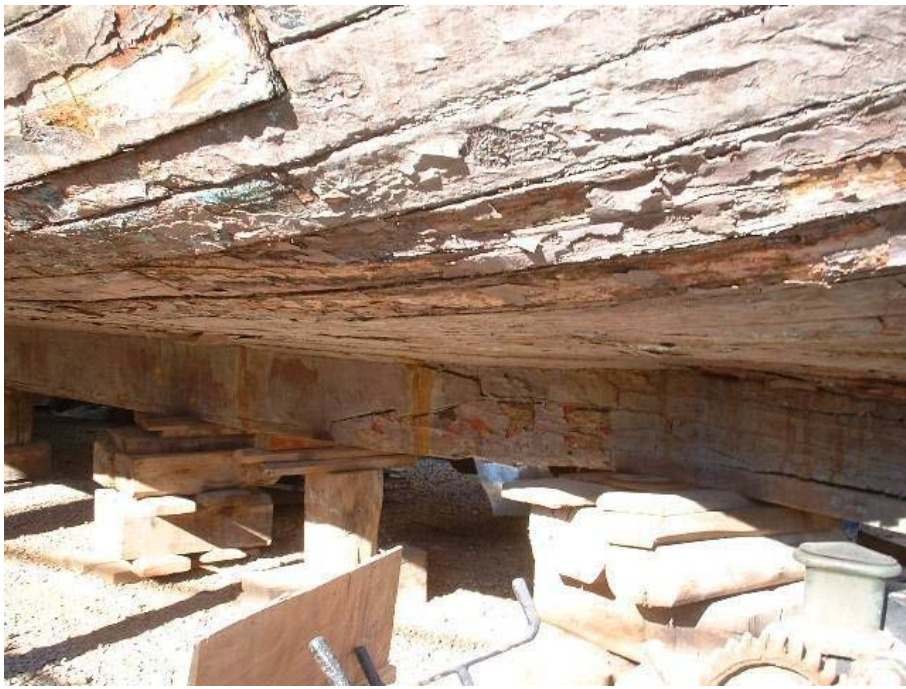
deteriorata è dal mascone verso prua ,dove sul lato sinistro alcune tavole si sono completamente staccate dalle ordinate .



Il collegamento tra trave di chiglia e ruota di prua è collassato .

La ruota di prua e la controruota si sono essiccate al punto da strappare le connessioni metalliche nel processo di essiccamento e quella parte di legno è totalmente deteriorata.

La trave di chiglia ha perduto il legame con i torelli, specie nella parte poppiera e prodiera .



Molto probabilmente nel corso della vita della barca alcune tavole sono state sostituite, e queste risultano inadeguate strutturalmente in quanto corte ed incapaci a trasmettere robustezza longitudinale. All'interno nella cabina prodiera di sinistra mancano alcune ordinate, anche queste probabilmente tagliate in quanto imputridite o fratturate. Il solo fasciame in quella zona non può essere adatto a sostenere la funzione strutturale delle ordinate mancanti, specie in una zona sollecitata come il mascone.



Il ponte di coperta è in grande stato di abbandono e trascuratezza. E' stata smantellata la cabina di pilotaggio sotto la quale si trovava la sala macchine ed è rimasta una vasta apertura sul ponte attraverso la quale le pur rare piogge hanno indotto processi di marcescenza nelle sentine e nelle strutture interne. Alcuni bagli sono collassati ed il ponte ha perso la sua forma originale di cavallino , insellatura e bolzone. Il ponte stesso in tavolame spesso ha perduto il collegamento affidabile con i bagli ed è parzialmente rovinato. Impavesata , falchette e capo di banda sono in accentuata via di deterioramento .Il motore, smontato in pezzi giace abbandonato alle intemperie sul ponte di coperta ed è irrecuperabile, come pure le vele ed il gommone di servizio. Gli alberi ed il sartame sono inaffidabili, e comunque non sono recuperabili per un eventuale restauro, perché non originali.

L'elica è ancora utilizzabile, mentre il timone presenta fessurazioni e fratture dovute all'eccessivo essiccamento del legno.

Gli interni sono in grave stato di abbandono e dovrebbero essere smantellati completamente e ricostruiti.

Gli impianti elettrico, idraulico e di gasolio sono completamente da rifare.

Conclusioni:

Senza un intervento radicale che preveda la quasi totale sostituzione di fasciame e strutture Ernesto Leoni non potrà tornare a navigare. Purtroppo questa operazione coinvolge un grande impegno economico, difficile da quantizzare, ma che in Italia sarebbe superiore a 600.000 €, escludendo i lavori di impiantistica, motorizzazione , alberatura ed interni.

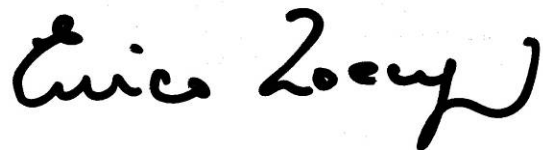
Vedo soltanto tre logiche possibilità:

- 1) chiedere un preventivo di ricostruzione alla cantieristica locale ,considerando che il signor Mete, direttore dell'Aegean Yacht Services dichiara di non essere in grado di effettuare questo lavoro o comunque di non ritenerlo economicamente valido. Il signor Mete sostiene invece di essere in grado di costruire una esatta replica ed ho ragione di credere che questa operazione sia comunque più economica e affidabile di una ricostruzione effettuata lontana dagli occhi di un surveyer italiano o dell'armatore . Colgo comunque l'occasione per esprimere un giudizio positivo sui lavori svolti da questo cantiere che ha capacità notevoli nel lavorare acciaio e legno, e nel dichiarare la mia stima verso il direttore del cantiere, uomo di esperienza progettuale e di conoscenza delle tecnologie navali. Questa è l'impressione che ho ricavato vistando per la prima volta questo cantiere e parlando per qualche ora con il signor Mete.

- 2) Abbandonare l'idea di poter salvare l'imbarcazione. Questa è la soluzione più razionale se non si vogliono investire importanti somme di denaro. Purtroppo è un po' duro accettare una sconfitta , per l'armatore ancora non troppo grave economicamente, per la cultura navale una perdita importante.
- 3) Sensibilizzare strutture pubbliche o associazioni di industriali della Versilia offrendo loro l'opportunità di recuperare una nave costruita nel passato di valore culturale per l'area geografica . Questa è un'ipotesi probabilmente molto remota, ma forse l'unica da cercare di sostenere . Io potrei cercare di introdurre l'iniziativa in ambienti per loro natura sensibilizzabili, senza garantire alcun risultato.

Redatto a Fiesole il 27 Febbraio 2007

In fede
Enrico Zaccagni

A handwritten signature in black ink, reading "Enrico Zaccagni". The signature is written in a cursive, flowing style with a large, sweeping flourish at the end.