

ORIANDA

Breve resoconto del restauro 2010

Orianda giunge nelle mani dell'attuale armatore quasi esattamente un anno fa a fine giugno 2009 e da allora inizia una corrispondenza piuttosto serrata con coloro che formeranno il team incaricato dello studio e realizzazione della parziale ristrutturazione, restauro e del generale rinnovamento .

Già a fine aprile 2009, quando le trattative di acquisto erano iniziate, il comandante Pandolfi invia allo Studio Landini Micelli un piano degli interni realizzato per conto dei precedenti proprietari spagnoli che adattarono la barca alle proprie esigenze nei circa 15 anni che la barca rimase con loro, affinché si potesse verificare la fattibilità di modifiche che avrebbero dovuto adeguare la barca ai desideri e alle esigenze del futuro armatore. Il comandante e l'armatore fin da quel momento avevano le idee molto chiare su come avrebbero voluto che si potesse trasformare la barca.

Come tutti i lavori da effettuare su importanti imbarcazioni d'epoca era assolutamente necessario risalire ad una certezza delle origini e al ritrovamento di documenti storici prima di decidere modifiche e stili di decoro non altrimenti giustificabili ,ma i tempi erano molto stretti perché la barca sarebbe andata ai lavori dopo la prima immediata stagione estiva di crociere durante la quale l'armatore ed il comandante avrebbero approfondito la loro conoscenza con la barca, e avrebbero attentamente valutato la necessità di quelle modifiche che avevano già intuito come molto importanti. Al Cantiere Tecnomar era chiaro fin da fine giugno 2009 che la barca sarebbe dovuta essere pronta a navigare esattamente un anno dopo , controllata, modificata, ristrutturata ,perfezionata ,con impianti nuovi e alcuni macchinari revisionati; si sapeva che non sarebbe entrata in cantiere prima della fine di ottobre 2009 , e non era ancora per niente chiaro quali e quante modifiche delle sistemazioni interne con conseguente dislocazione degli impianti , attrezzature e macchinari sarebbero state richieste . Non ostante tutte queste variabili e questi tempi stretti, il cantiere accetta l'incarico . All'arrivo della barca in cantiere si dà ufficialmente inizio alla collaborazione professionale tra proprietà, comando, cantiere, studio di progettazione con la mia figura di consulente storico e supervisore della progettazione e realizzazione del lavoro.

Mentre Orianda naviga ,prima di avere un incarico ufficiale ,per passione , amicizia e amore di ricerca inizio a dedicarmi alla ricerca storica sulle origini di questa bella barca che avevo già conosciuto nel Mar dei Caraibi nel 1980-81

Di Orianda era nota con certezza solo la storia degli ultimi 30-35 anni :prima dei Bellnoch (Armatori spagnoli dal 1991 al 2009) l'armatore era stato il navigatore inglese Peter Philips (circa. 1986-1991) Nei 5 anni precedenti era stata di Neil Peart, batterista dei Rush. Orianda aveva avuto un gravissimo incidente nel 1988 quando un orribile incendio mette in dubbio la sua ricostruzione a Tortola BVI . La barca viene ricostruita nelle sue parti bruciate (tuga, sala macchine, parti di poppa) come era prima e di tutto ciò avevamo una documentazione da un articolo su Classic Boat del luglio 1991. Ma la rivista ,come del resto altri cataloghi di barche d'epoca recitavano notizie tramandate nel tempo senza la certezza delle fonti .Come spesso accade,per un numero grandissimo di barche si sono tramandate e scritte notizie favoleggianti origini rarissime o frequentazioni di personaggi del più alto lignaggio o di

fama mondiale, forse perché ogni barca a suo modo fa sognare e la materia dei sogni somiglia a quella delle favole .L'attribuzione della prima proprietà della barca al Re Cristiano X di Danimarca ,forse per la confusione creata dal far discendere il nome della barca da quello del Duca di Oresund (poi Re Cristiano X) mi mettono in guardia, perché conoscevo altre barche erroneamente attribuite a quel grande personaggio regale, forse perché fu una persona così importante per la sua moralità e coraggio che l'associazione avrebbe reso più importante una sua proprietà.

Tra luglio e ottobre 2009 diviene chiaro che Orianda fu costruita in Danimarca a Faaborg, dal cantiere Andersens per Ole Sunders , danese. Le sue belle linee tracciate da Oscar William Dahlstrom (aveva progettato anche barche metriche) la rendono molto veloce quando la brezza rinfresca un po'non ostante la sua struttura di una solidità fuori del comune ed i suoi generosi volumi facciano pensare ad una barca pesante ,sicura,ma non necessariamente veloce. La barca ha cambiato nome più volte : nacque come Ragna IV ,poi divenne Sabine attorno al 1950 quando batteva bandiera svedese.Fu in Mediterraneo tra il 1957 e il 1960 navigando tra il sud della Francia e la Grecia. Probabilmente divenne Orianda in quel periodo .

La certezza che questi dati siano inconfutabili ci arriverà dalle relazioni dell'armatore quando dopo una attenta ricerca su i Lloyds Registers of Yachts iniziata dalla presunzione che Orianda e Ragna IV siano la stessa barca, verifica i nominativi dei proprietari ed entra in contatto con con John Raben Levetzau, il figlio del secondo armatore di Orianda, ai tempi ancora Ragna IV.

Da allora l'archivio storico della barca si arricchisce di dati ,documenti e di foto magnifiche degli anni 40 , ma saremo già in febbraio 2010 quando la riprogettazione dei locali interni voluta dall'armatore è già molto avanzata e la costruzione segue talmente da presso il rilascio dei disegni esecutivi, che è una gara tra progettista e costruttore a correre verso una realizzazione che richiede attente verifiche perché non si trascurino particolari e dettagli pensati e disegnati pur di rispettare i tempi. Per fortuna e per quella abitudine a cercare di adeguare il decoro e l'architettura degli interni delle barche agli esempi relativi alla stimata origine delle barche , sono necessarie poche modifiche ai disegni per rendere "filologico" il nostro studio di progetto dei locali, e la pluriennale intesa con le maestranze della Tecnomar e le continue comunicazioni con la direzione del cantiere hanno portato ad un risultato egregio.

Infatti solo allora abbiamo la certezza che gli interni della zona di poppa erano stati modificati negli anni e le due cabine che sono state progettate su richiesta armatoriale riportano la barca ad una maggiore fedeltà all'originale che solo a questo momento ci si è svelato grazie alle importanti foto.Grazie al procedere a piccoli passi adoperando tutto il volume disponibile,recuperandone una parte dalla sala macchine e dalla deckhouse,le due cabine di poppa hanno acquisito i bagni en suite e sono diventate molto comode . L'utilizzo del miglior mogano verniciato a coppale per i mobili, unito alle pannellature color eggshell delle pareti rendono gli interni luminosi ,ma non moderni ed in linea con lo stile degli anni '30. Importanti dettagli architettonici di questi piccoli ma raffinati ambienti sono le lampade, le maniglie di sportelli e porte di bronzo nikelato, come volevano i dettami stilistici del periodo,i paglioli in teak, la scelta di rubinetteria e lavabi molto eleganti per i bagni.

Il quadrato,che fino alla fine degli anni 40 manteneva una dimensione inusualmente vasta per una barca di questa misura a scapito delle cabine prodriere, ha trovato in quegli anni un suo equilibrio talmente perfetto ampliando le due cabine a prua , che abbiamo ritenuto di confermare questa modifica, non originale, ma certamente creata dall'esperienza e dalla necessità di oltre 60 anni fa. Resta invece

confermato il decoro delle pareti tappezzate con un raffinato tessuto a motivi verticali, tipico delle scelte progettuali di O.W. Dahlstrom . Degna di nota la realizzazione dei divani in morbida pelle di un'antica tonalità di rosso che si accorda perfettamente al decoro della tappezzeria mediando tra i colori dei motivi più scuri e quelli del campo di un rosso più tenue della stessa, e conferisce risalto ai mogani verniciati. Magistrale e leggero il gioco ottico di non trapuntare la cuscineria delle sedute realizzando in capitonnè solo le spalliere che appaiono in maggior risalto quali scudi o blasoni rendendo prezioso l'accostamento realizzato da Fior Di Lino che ha centrato in pieno il tema del restauro.

Terminata la fase di progetto delle modifiche sempre con poco anticipo sulla realizzazione delle stesse per il ritmo necessariamente accelerato del cantiere, le ultime fasi del lavoro prima e dopo il varo diventavano sempre più intense. Si vedeva un gran numero di operai del cantiere lavorare nei ristretti spazi contemporaneamente , carpentieri, mobiliari, pittori, elettricisti, impiantisti impegnati fino alla consegna della barca sempre seguiti e monitorati dalla insostituibile quotidiana presenza del Comandante

Mi piace commentare alcuni dei lavori che sono stati eseguiti e che contribuiscono al conclamato successo del restauro di Orianda .

Il rilievo laser delle forme e del volume della barca effettuato da Nautiscan è stato uno strumento indispensabile per dare alla progettazione l'affidabilità dei piani esecutivi di quegli spazi ristretti che potevano non permettere le modifiche desiderate , e senza la certezza delle forme dello scafo sarebbe stato molto azzardato rischiare un progetto .

Le intuizioni dell'Armatore e del Comandante e la loro determinazione a voler ottenere la configurazione da loro immaginata di 2 cabine matrimoniali con bagno en suite e due cabine doppie con un altro bagno con la richiesta che fosse mantenuto un alto standard estetico e di decoro e la maggior funzionalità e comfort, sono state seguite dallo studio di progettazione e dal consulente ,che hanno proposto un ventaglio di possibili versioni correlate di commenti e dei vantaggi o dei compromessi di ognuna.

I lavori sulla barca non si sono limitati alla modifica delle disposizioni interne; verificate le strutture ed il fasciame è stato necessario un intervento dei maestri d'ascia per sostituire una parte di fasciame sullo slancio di poppa a dritta e a sinistra e sullo specchio di poppa e una parte della contro ruota di prua. In coperta è stato necessario togliere tutta la vecchia gommatura e rigommare completamente. A seguire pitture e vernici . Tutto realizzato in maniera ottimale.

La sala macchine è stata smontata completamente , pulita e pitturata e ricostruita con razionalità e in maniera ordinata .Precedentemente al restauro la sala macchine era una selva intricata e disordinata di tubi e fili che si intrecciavano tra sparsi macchinari . Per la necessità di acquisire spazio nella cabina di poppa di dritta si è ridotto il volume di un grande serbatoio di carburante e sono stati rimontati motore e generatore dopo la totale revisione ad ore zero del motore di propulsione. E' stato controllato il gioco dell'elica e dell'asse nella losca , e adesso la trasmissione dovrebbe essere meno rumorosa e con minori vibrazioni. Mi resta il dubbio che il motore attuale sia inutilmente troppo potente , e forse cercare un rendimento migliore del sistema di trasmissione e dell'elica potrebbe essere un suggerimento per ridurre la potenza di un motore diminuendo consumi e vibrazioni.

Impianti- serbatoi : La realizzazione di 3 nuovi bagni e la diversa dislocazione di fan coils ha reso indispensabile la stesura di nuovi impianti idraulici ed elettrici . A questo si è aggiunta la costruzione di

nuove casse di recupero e la modifica di serbatoi di gasolio, il cablaggio e la stesura dei nuovi impianti in sala macchine. La realizzazione è stata eseguita con soddisfazione non solo di bordo e mia propria, ma anche e soprattutto del perito MCA. La struttura, la linea d'asse, il sistema di governo, gli impianti e la ricostruzione di serbatoi, l'uso di materiali sono stati sottoposti all'approvazione dell'istituto MCA della Coast guard britannica che ha rilasciato ad Orianda il certificato di sicurezza per yachts che operano con scopi commerciali e garantendo ai passeggeri la conformità dell'imbarcazione agli standards richiesti.

Nuovi bozzelli ordinati alla Solimar per sostituire i poveri bozzelli esistenti e l'idea di far costruire la scala reale che è stata progettata renderanno la barca ancora più elegante.

Per il futuro individuo ancora qualche miglioramento da effettuare: dedicarsi al volume di prua per creare un maggior comfort all'equipaggio e dotare Orianda di alberatura in legno. Immagino che parlare di una ridefinizione del motore di propulsione sia fuori luogo perché l'attuale motore è stato sottoposto ad un totale rifacimento.

Fiesole 4 giugno 2010

