

Riparazione Albero in Sitka Spruce del 1946

RURIK è il mio nick e cerco di sostituirlo al mio cognome ogni volta che posso per potermi sentire fuori dalla routine del quotidiano. E' il nome della barca che custodisco per i posteri. RURIK è la ragione che mi ha fatto apprezzare una storia remota quanto attuale che s'intitola Marineria.

E' una grande orchestra i cui strumenti si chiamano legno, bronzo, canapa, cuoio, rame ed i musicisti mastro d'ascia, calafato, carpentiere ... suonano una musica che non stanca mai, sono sempre sincroni col tempo e non necessitano di essere accordati.



Così è nata la storia delle amiche del RURIK: o intendiamoci della barca, io sono solo il cantastorie. L'episodio che vi racconterò oggi è ambientato a Chioggia. Vi arrivò il piccolo naviglio dopo aver fatto il giro d'Italia da Fiumicino. Navigando ha superato il capo di San Felice Circeo, il Golfo di Napoli, giù giù fino allo stretto di Messina, il mare Ionio, doppiato Santa Maria di Leuca, su per Otranto, il Gargano, i banchi del delta del Po, su su fin nella calma laguna.

Beppe l'armatore è di Thiene; ridente cittadina nell'entro terra in provincia di Vicenza. Sono parecchi anni che lavora sul piccolo naviglio e questa volta era il turno dell'albero. Danneggiato in cima, nell'ultimo mezzo metro, doveva essere alato e mantenuto. Si è affidato ad cantiere sul canale che offriva approdo ed un capannone per lavorare.



Il giorno che l'albero viene levato, Beppe non c'è! Non può raccomandarsi per la sua creatura e capita il peggio: malamente imbragato l'albero rimane appeso per la parte ammalorata. La testa d'albero si spezza e sedici metri di un'opera d'arte cadono tra cavalletti e scali. Beppe conosceva il RURIK da alcuni anni. Avevano fatto tardi insieme diverse sere sul piccolo naviglio.

L'armatore fa la differenza! E' inutile lamentarsi di tizio e caio che non hanno fatto bene un'operazione o un lavoro: l'armatore deve conoscere tecniche e materiali o acquisire conoscenza prima di mettere mano al naviglio. La barca merita quest'attenzione e se gliela forniamo ci ripaga con tanta soddisfazione.

Al mattino la telefonata a RURIK sa di tragedia: le foto che seguono sono esplicite e c'è bisogno di un amico. Mi sono sempre chiesto se sono più utile agli armatori o al naviglio. Cerco sempre per prima cosa di riparare l'elemento umano e poi mi occupo del danno. Questa volta è stato difficile convincere Beppe che tutto si può fare, che non ci si deve disperare perché un albero si ripara e torna nuovo ed è facile come bere un bicchier d'acqua.



Le mezze verità che bisogna inventare per calmare il respiro affannato e fa tornare a battiti regolari l'armatore. Sapevo bene che l'albero è il pezzo più difficile da realizzare di una barca! Si possono elencare diversi legni per il fasciame, le ordinate e pure per la chiglia ma tanto per cominciare per una signora di quasi settantanni c'è una sola essenza per l'albero.

La tavola va tagliata in listelli che saranno orientati in modo che qualsiasi inclinazione vogliano prendere una volta in posizione sia compensata da quello a fianco. L'albero di una barca ha un diametro importante alla base e molto inferiore in testa; è cavo, si assembla senza ferramenta ed è incollato con decine di morsetti. Al primo fine settimana vado a vedere il danno.

Nel ispezionare l'albero, è difficile da immaginare, ho trovato che è stato realizzato da tavole intere senza giunzioni: il Sitka Spruce è nativo della costa Occidentale del America del Nord e raggiunge altezze di 60 metri. E' usuale su barche datate di particolare pregio scoprire che il cantiere ha lavorato con corsi interi lunghi quanto tutta la fiancata.

Continuo la farsa, resto positivo ma alla fine redigo la sentenza: da mezzo metro com'era in origine, dobbiamo sostituire cinque metri di albero fin sotto l'attaccatura del diamante. Beppe ha i progetti del albero che ogni buon armatore deve custodire. Vi troviamo conferma di come è stato costruito. Sono quattro grossi listelli arrotondati, separati da due più piccoli a creare un ellissi.

Nella testa del albero bisognava creare la cava per la grossa puleggia della drizza; internamente è cavo per il passaggio dei collegamenti alle luci di cortesia e di navigazione. Insomma, la lista è lunga quanto inutile: quello che serve si deve fare. La domenica la passo a convincere l'amico che non è difficile, che ci può riuscire; lo posso aiutare inizialmente e che se è stato capace di fare tutti i lavori sul piccolo naviglio farà anche questo. Lui continua a scuotere la testa ed anch'io, ma non mi faccio vedere.

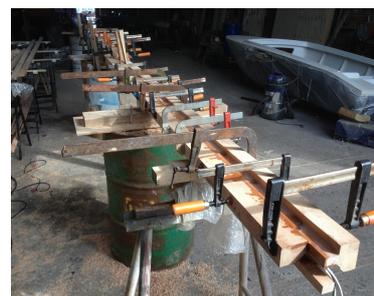
La prima settimana passa a trovare i materiali e la colla: se si è amici degli altri si può chiedere un aiuto e così il Magnino mi procura il legno e la CORES si offre di procurare le resine e di venire a farci vedere come usarle. Onestamente non ho mai dovuto pregare nessuno: mi è sempre bastato comportarmi come fossi a bordo in mare.

Nel fine settimana la parte più difficile: passare dalle parole ai fatti. Ho messo in macchina il mio cantierino e sono andato a Chioggia. Qui riprendono le lezioni sulla palella: tecnica di giunzione di due tavole che ha lo scopo di rendergli continuità strutturale senza compromettere l'elasticità locale. La palella si può fare lunga da tre volte la sezione della tavola a dieci o dodici volte. Sull'albero si fa più lunga possibile.



I tagli dei listelli da sostituire vanno sfalsati più possibile. Alla fine quando si fa buio tocchiamo il fondo emotivo: l'albero orrendamente deturpato con ferramenta sparsa in giro. Ci vuole la prontezza del marinaio che gioisce della tempesta perché dopo viene il sereno e così sarà anche per noi. Ma il tempo è tiranno e devo tornare a casa.

Il taglio della tavola è un parto perché da quei listelli, dalla loro linearità e regolarità dipende la figura del albero. Le palelle vengono finite a mano e lisciate coi polpastrelli finché, arrivato Nallio, si comincia ad incollare. Usiamo un prodotto che viene chiamato colla legno (Ocean FLX) perché ha modulo elastico simile a quello del legno. Questo è fondamentale perché i prodotti non devono alterare



le caratteristiche del legno ne irrigidirlo. Una vecchia regola del serraggio di un incollaggio ci viene raccontato in diretta: si stringono i morsetti finché la giunzione “sputa” fuori la colla ma non oltre. Altrimenti si “secca” troppo la superficie.



Così vanno su uno dopo l'altro tutti i listelli. Dopo si dà forma ellittica a questo tronco informe e si mangiano tanti trucoli. Si deve procedere per gradi, tracciando i riferimenti e smussando ogni volta una piccola sezione. Poi si passa alla carta e finché la mano non riconosce le curve del seno di una donna, l'albero non è pronto per il trattamento protettivo.



In testa abbiamo aggiunto un listello di piatto come in uso sopra al dritto di prua delle barche tradizionali ad impedire che nel tempo il legno “beva” nel senso della vena ed è stata preparata un'conversa di rame.



Tutti i fori della ferramenta sono stati sigillati con cunei della stesso legno e FLX. CORES ci ha poi portato il prodotto per l'impregnazione J50 (resina acrilica monocomponente) e per la finitura URETAN NR (Poliuretano a solvente ad effetto lente sottile), che con poche mani applicate bagnato su bagnato hanno consentito di isolare per i prossimi vent'anni il legno del albero.



La ferramenta è stata rimontata isolando ogni vite ed ogni placca con polimero perché una buona parte dei malesseri del legno ha origine nei fori della ferramenta che costituisce una via per l'acqua all'interno del legno passando i trattamenti. Rimontate le sartie, il diamante, passate le drizze e imbragato alla presenza di Beppe, l'albero è tornato in sede.

L'albero della barca di Beppe non è stato riparato perché così sarebbe se avesse una maggiore rigidità una forma imperfetta o non corrispondesse più all'originale. Oggi è flessibile come allora, della stessa forma e dimensione. E' stato rinnovato, è tornato come nuovo perché ... *il legno è per sempre!*

