

pagina dedicata a Alessandro Boeris

... da Sergio Bisiani...

E' una vela la mia mente...

Breve ricordo di Sirì, forse anche l'ultima volta che ci siamo visti, un ricordo legato a "Clever".

Un gioiello anni '20 che il figlio dell' armatore... da cui l' aveva ereditato (*) nell' impossibilità di accudirlo e utilizzarlo, aveva affidato a Sirì, con la piena libertà di farne buon uso.

Attilio ed io eravamo a La Spezia quando Sirì trasferì "Clever" temporaneamente in un cantiere a Le Grazie, credo in attesa di poter ottenere il permesso di ormeggiarlo ai pontili della Sezione Velica.

Andammo a vedere questo yawl bermudiano così elegante e Sirì propose un' uscita in mare, magari con le nostre donne.

Fissammo il giorno per la breve veleggiata d'epoca, poi il programma saltò per impegni di servizio. Sirì, per mantenere la promessa, consegnò chiavi e documenti ad Attilio autorizzandolo ad uscire a suo piacere.

Rientrava nell'accordo con l'armatore.

Imbarcammo di buon mattino, anche per avere il tempo di far pratica con l'attrezzatura e le manovre. Ci raggiunsero Violetta e Patrizia che avevano sistemato marmocchi e marmocchie a casa della zia, poi mollammo le cime e uscimmo.

Spettacolare, elegante, veloce "Clever" era docile, "...un bell'andare" avrebbe detto il c.te Tosi, arrotondando la sua erre.

Bordi nel Golfo dei Poeti e poi lungo le 5 Terre, nel sole e nel vento.

Rientrammo prima del tramonto, ormeggio e rassetto, poi a casa ripromettendoci di concordare con Sirì qualche altra uscita, certi che con la sua cortesia e gentilezza non ce l'avrebbe negata... anzi, sarebbe sicuramente uscito con noi.

I casi della vita, gli impegni, le quotidiane esigenze di servizio e di famiglia non resero più possibile organizzare altre veleggiate con Sirì e col "Clever"

Con Attilio decidemmo di trovare una campana da regalare a Sirì con l'impegno di farla montare sulla cabina. Ne trovammo una della misura giusta e ci incisero il nome sul bordo inferiore.

Non c'ero quando Attilio la consegnò. Credo che sia stata installata subito.

Passarono gli anni, lasciammo tutti, in tempi diversi la Marina.

Del "Clever" il bel ricordo, come della gentilezza di Sirì.

Tra tanti diversi 'mestieri' con cui mi sono confrontato, fuori da quel indimenticabile ed insostituibile mondo militare e marittimo... mi trovai anche a coordinare progetti di ricerca legati al comparto navale e nautico del Friuli Venezia Giulia.

Una delle eccellenze di nicchia, o una delle nicchie di eccellenza, del Mandamento Isotino: il cantiere "Alto Adriatico", all' epoca diretto tecnicamente da un vulcanico ingegner Marquardt, ferrarese dall'accento romanesco, che alla competenza sommava la passione per le barche d'epoca.

Cantiere cui si affidava Carlo Sciarelli quando capitava che volesse portare a refitting qualche vecchia signora del mare... quelle col legno che non marcisce e i ferri che non si ossidano, quelle con l' anima.

Cantiere che vantava nel suo staff alcuni maestri d'ascia, mestiere in estinzione... per altro giovani, sorprendentemente, tenendo conto che gli altri navigavano sulla novantina, come il mitico triestino Pertonio... "dottor in segadura"

Cantiere che fui invitato a visitare, nell' ambito di un progetto "Green-boat" in cui erano partner della Seaway Technology, di Area Science Park e dell' Università di Trieste.

Girammo a lungo nel capannone, tra la polvere dei legni e il loro profumo d'antico.

C'era "Crivizza", c'erano "Arethusa" e "Acanto" i due Dragoni al cui restauro 'consapevole' si stava dedicando l'architetto Bortolami che poi, proprio con "Acanto", vinse un prestigioso premio internazionale come miglior restauro di imbarcazioni sotto i 40'.

C'era "Moya" oramai centenaria e "Fantomas" il cui vero nome, poi ritornato in uso, era "Punt' e Mes" la barca dei Campari

Sotto un mantello di polietilene sottile e traslucido c'era "Clever", sottoposto ad un delicato intervento chirurgico: la sostituzione di alcune ordinate e di una parte del fasciame.

Operazione condotta con magistrale precisione e nel pieno rispetto filologico della tecnica e delle varietà dei legni, usati nel 1927 dal cantiere francese da cui era uscito. Quando dissi che in gioventù avevo navigato, sia pur per poco, su quel gioiello... l'amico Marquard fece spostare un lembo del mantello, fece posizionare una scala, in legno, e nella polvere di segatura sollevata da quei movimenti, salimmo in coperta.

Chiesi della campana, che non c'era. La campana di Sirì.

"L'ho messa al sicuro" mi disse Marquardt... e quando scesi dal "Clever" per consentire al "chirurgo d'ascia" di continuare il suo delicato intervento... l'ingegnere mi accompagnò nel suo minuscolo ufficio ricavato nel soppalco... minuscolo e invaso da carte, disegni, schemi, diagrammi e da una piccola cassaforte tirò fuori la campana, lucidissima, come nuova con inciso "Clever"

"Faceva gola..." mi disse, "...la rimonteremo quando la barca ritornerà in mare"

Fu così... e mi dispiace non aver potuto essere lì quel giorno e nemmeno quando "Clever" uscì dal Canale Est-Ovest di Monfalcone, alle foci del Timavo, per ritornare a veleggiare in mare aperto, con la campana di Sirì e di Attilio, lucida, lucidissima... sul lato della piccola cabina.

Clever (fonte: NAUTICA Report)

Costruita in fasciame e ossatura di rovere è stato progettato dallo stesso cantiere, Chantier Chassaine, che ne ha fatto uno yacht di linee aggraziate

Dopo avere battuto bandiera monegasca, nel 1976 è stato acquistato da Gianni Loffredo, futuro nonché storico presidente dell'A.I.V.E.

Dal 1981 Clever è appartenuto prima a Franco Torrini, poi all'armatore tedesco Ernst Grasser.

Questo yawl è stato oggetto di lavori di manutenzione eseguiti presso il Cantiere Navale Francesco Del Carlo di Viareggio, specializzato nel restauro e recupero di imbarcazioni d'epoca in legno.

Tra il 2009 e il 2012 il nuovo armatore austriaco, Ludwig Redl di Vienna, ha sottoposto Clever a un restauro integrale, eseguito presso il Cantiere Alto Adriatico di Monfalcone.



Caratteristiche

Anno: 1927

Cantiere: CHANTIER CHAISSAINE (LA ROCHELLE – FRANCE)

Progetto: JEAN SEVERÌ (FRANCE)

Lunghezza F.T.: 17 m

Lung. al gall.to: 12,70 m

Larghezza: 3,81 m

Pescaggio: 2,03 m

Dislocamento: 27 tons

Superficie velica: 130 m²