

MARIVER
TEL. 945245 BOLOGNA

Story

una vita dedicata al mare.....
l'avventura industriale dei coniugi BIGNARDI

Stampato in proprio

Prima edizione (Printed anno 2013)

Autori del libro, ricerca storica a cura di Clorindo Manzato e Luca Pace

Cantiere Nautico (1962-1988):



40060 OSTERIA GRANDE (Castel S. Pietro - Bologna)
Viale Lombardia, 43 - Tel. 94.52.45

MANufatti RInforzati in VETro Resina



Titolare: **EMILIO BIGNARDI** - nasce il 13.06.1927 a BOLOGNA, da Angelo BIGNARDI e Giuseppina CHERUBIN; studia a Firenze presso la facoltà di Architettura, non completa gli studi (*già con venti esami all'attivo*) per l'avvio dell'attività cantieristica imprenditoriale.

Esperto velista, vincitore di molte regate, nonché progettista e style designer di molti modelli d'imbarcazione.



Responsabile amministrazione: **ADELE SPADA** (*coniuge di Emilio Bignardi*) - nasce il 06.02.1936 a FERRARA, da Enea SPADA e Maria COMETTI; studia a Ferrara indirizzo giurisprudenza, non completa gli studi per l'avvio dell'attività come gestore di una famosa libreria d'antiquariato sita in Via De Toschi a Bologna che poi cede per concentrarsi nell'amministrazione contabile della nascente Ditta Mariver.

Amante degli animali, di profonda cultura umanistica ed eccellente conoscenza della lingua latina.

Nel periodo di massima attività, l'azienda, aveva raggiunto la seguente disponibilità di organico (*maestranze tecniche ed amministrative*):

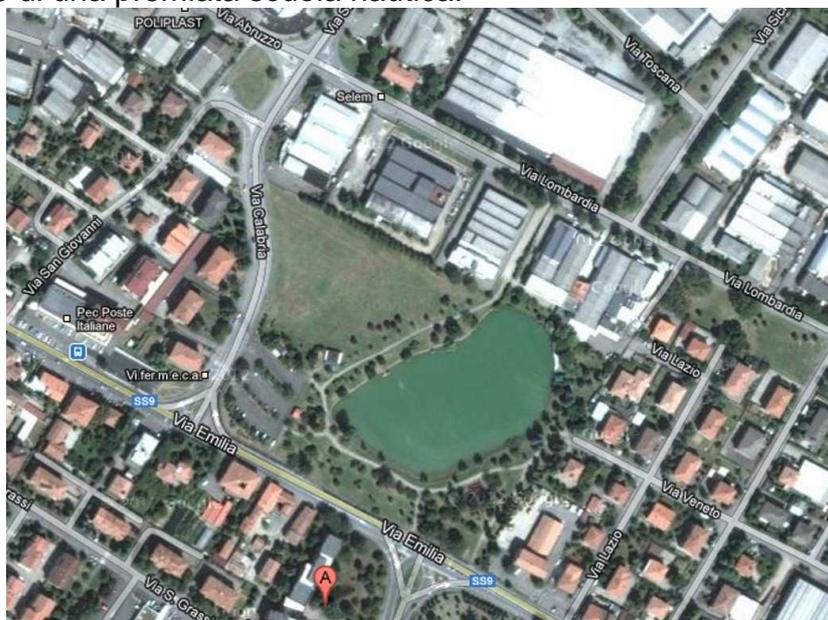
- Amministrazione: n. **3** dipendenti con a capo **Adele Spada**
- Responsabile Cantiere: **Emilio Bignardi**
- Responsabile Vettoresina: **Luciano Bartolini**
- Responsabile opere inox: **Carlo Cherubini**
- Progettista e style designer: **Emilio Bignardi**
- Fiduciario del titolare: **Gianfranco Malaisi**
- Operai: n. **25**
- Fornitori principali:
 - BALZERETTI E MOBILIANI di Milano, per il vetro;
 - MONTECATINI di Milano, per la resina;
 - OLCESE&RICCI di Sori (GE), per la varia ferrame menta;
 - ASSELICA - RADICE di Monza (MI) per le eliche, i wc nautici, ecc.;
 - BARBAROSSA per i winch;
 - CANCLINI per alcuni alberi;
 - MORRI&PARA di Rimini come maestri d'ascia per modelli/prototipi dai quali derivare gli stampi;

[NB. per molti prototipi d'imbarcazione i progettistici e i vari cantieri coinvolti si univano in una job-venture (formula "sindacato" all'italiana) dove ogn'uno dei partecipanti possedeva delle quote "economiche" del progetto medesimo; fu così che Emilio Bignardi acquisì le quote necessarie da Morri&Para e da Schiomachen divenendo esclusivista del modello Pierrot].

Lo stabilimento più importante, di proprietà della Mariver si ebbe nella sede della frazione di Osteria Grande (*Castel S. Pietro di Bologna*), constava di un capannone di oltre 3.600 mq. di superficie coperta, da una vasca di prova e da un laghetto di collaudo navale, delle dimensioni di oltre 10.000 mq., d'acqua dolce, con una profondità media al centro dell'invaso di circa 2,5 mt. Per poi ridursi un metro verso le rive. Era alimentato con acqua sorgiva ma durante le estati veniva rimpinguato con pompa elettrica prelevamento da pozzo.

L'alveo era stato appositamente scavato dalla medesima ditta che lo usava per le prove dinamiche/idrauliche per le abilitazioni RINA delle imbarcazioni, oltre ad essere un luogo di ritrovo estivo dell'entroterra per gli appassionati di wind-serf (*il simpatico racconto di Adele Spada narra dei molti animali presenti nei capannoni cani, piccoli e grandi alcuni che aiutavano persino gli operai portando i vari materiali di costruzione con la bocca, inoltre gatti, anatre e cigni e le "carpe" che, al suono della sirena di fine lavoro arrivavano a riva, come cagnolini scodinzolanti, affiorando dalle acque sulla banchina del cantiere per chiedere il pane*).

Il laghetto è stato ceduto al Comune di Castel S. Pietro nel 1992 poiché era stato costruito su area pubblica della vicina lottizzazione (*convenzionato*); ora l'invaso è diventato un vanto per la città nonché attuale sede di una premiata scuola nautica.



Oggi passando per la frazione di Osteria Grande (Castel S. Pietro - BO) Viale Lombardia, si vedono ancora i capannoni ed il laghetto che ha mantenuto la sua denominazione storica di "LAGHETTO MARIVER".



La ditta MARIVER nata nel 1962 e stata chiusa nel 1988, in attivo, per raggiunto limite d'età del titolare. (N.B. caso raro in Italia di un'impresa ben gestita arrivata alla sua chiusura solamente per mancanza di un collaboratore che rilevasse l'attività).



I coniugi Bignardi non hanno figli. [Erede storico del cantiere rimane il nipote **CESARE SPADA** (www.spada.it, www.cesarespada.com, email: cesare@spada.it), skipper con esperienza decennale che ha avviato una attività di charter e scuola di vela in Mediterraneo ed Atlantico, possedendo ottima conoscenza dell'Adriatico, dello Jonio e buona conoscenza del Tirreno. Patente nautica senza limiti, brevetto professionale sub].

I coniugi Bignardi ora stanno vivendo serenamente la loro vecchiaia nella Città di Codigoro (Ferrara).

INTERVISTA DEL 30.09.2012 dalle parole di EMILIO BIGNARDI:

nel 1960 dopo 12 anni di facoltà di architettura, presso l'Università di Firenze con solo una ventina di esami dati, abbandonai gli studi per iniziare una nuova esperienza di vita rivolta al lavoro ed alle sperimentazioni sull'uso delle nuove tecnologie che stavano imponendosi al mercato.

Nel 1961 incontrai ad una festa giovanile Adele Spada con la quale abbiamo subito legato sentimentalmente arrivando al matrimonio nel 1964; ora nel 2012 siamo a 48 anni di vita insieme, non abbiamo figli ma la nostra vita coniugale è ancora viva, forte e duratura come le barche che ho costruito.

Frequentando lo studio di architettura durante i corsi di "scienza delle tecnologie" ho appreso i rudimenti ed i fondamenti dei nuovi materiali di costruzione quali la vetro-resina e così, anch'io, forte di una gioventù pionieristica, provai nell'anno **1959** a costruire (con l'impiego del nuovo prodotto) una barchina di soli 3 metri per sperimentare la "vetro-resina".



"Paganella" Cesenatico 1965
(Emilio con la moglie Adele)

Disegnai personalmente una piccola barca a vela che chiamai "**Paganella**", feci il modello di legno e successivamente lo stampo (negativo in vetro-resina) e produssi il mio primo pezzo navale.



"Paganella" nel laghetto Mariver

In quel periodo sperimentavo e lavoravo in un capannone in via Rapini (BO) presso la falegnameria degli zii materni (Cherubini).

L'esperimento andò bene, giacché, la barchina dotata di una sola vela, piacque molto e così, in breve tempo mi trovai a farne alcune decine per amici, conoscenti e clienti.



(moto Mondial con carena Mariver)

Nel frattempo, dopo l'esperienza fatta sul campo e la voce diffusasi nell'ambito bolognese, che lavoravo le nuove tecnologie, fui avvicinato dal reparto corse della MotoMorini (*nota casa motociclista dell'epoca*) di Bologna che mi chiese di produrre una carenatura in vetro resina della loro moto reparto corse.

Proposi un mio modello che con 2-3 variazioni che portò la moto a guadagnare 500 giri di motore in aggiunta portandola, in questo modo, a conquistare il 2° posto al campionato mondiale dell'anno 1961 (*ricordo fosse guidata dal pilota Provini già campione italiano*), battuta solo dalla Honda.

L'Anno successivo (1962) facevo carene per motociclette da corsa per tutte le marche italiane dell'epoca (*Benelli, Mondial, Ducati, ecc., ad eccezione della MV Augusta*).

Mi trovai così nel **1962** ad aprire una attività in proprio, nasce così la Ditta **MARIVER** cioè **MA**nufatti **RI**nforzati in **VE**tro **RE**sina, con alcuni operai alle dipendenze cui insegnavo il nuovo materiale essendo stato il primo a lavorarlo nella provincia di Bologna presso la sede di Villanova di Castenaso (BO) in via Don Minzoni 4 che poi lasciai quando acquistammo i capannoni in Viale Lombardia 43 frazione di Osteria Grande – Castel S. Pietro (*Bologna*).

Continuai nel settore corse e competizione costruendo speciali carene automobilistiche per la Ditta Tecnokart di Bologna che correva nella formula 3, poi successivamente nella formula 2 (*campionato d'Europa*) fino ad approdare nella formula 1 che dopo poco abbandonò.

Dopo l'esperienza motociclistica ed automobilistica da competizione, che fu il settore che mi permise di crescere come imprenditore, ritornai alla mia vecchia passione e cioè la nautica e il mare, forte dell'esperienza di esperto velista con molte regate e traversate del mediterraneo all'attivo, con l'ambizione di arrivare a strutturare una industria nautica importante rivolta, cioè al mercato delle grandi imbarcazioni da diporto e da regate.



unica foto della "Gran.Ceola" di poppa nel laghetto Mariver

Dopo la "Paganella" produssi ancora una barchina a vela di soli 3,80 metri battezzata la "**GRAN.CEOLA**" ed un motoscafo di nome "**POCHI**" di 4,06 metri.



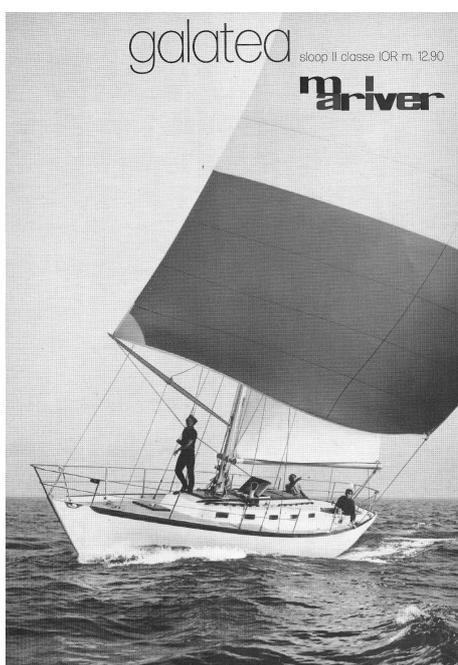
Nel 1964 mi trovai pronto così ad affrontare ed a costruire imbarcazioni più grandi, **disegnai la mia prima barca** importante **L'ALMADIRA (8,60 ml. di lunghezza x 2,50 ml. di larghezza e 1,10 ml. di pescaggio)** che andò varata nel settembre–ottobre del 1965. Fu una imbarcazione che piacque molto al mercato, vuoi per il poco pescaggio e fu così ne costruii circa 60 di esemplari velocemente ed in pochi anni, andò fuori produzione **nel 1972** con l'avvento del Pierrot che sostituiva il modello categoria dei 31'.

Molti furono i progettisti con i quali collaborai cito ad esempio:



- lo studio **Schiomachen** progettista che dette nascita al **PIERROT**, barca molto fortunata costruita complessivamente in ben n. 150 esemplari **[nella versione 9,15 (Pierrot 30') per circa n. 60 pezzi dal 1973 al 1975, nella versione 9,25 (Pierrot 31') per n. 90 pezzi dal 1976 al 1988]** alla quale contribuì alla sua diffusione poiché durante la costruzione, nell'anno 1976 feci alcune modifiche che la mantennero competitiva nel mercato (versione 9,25). Le modifiche interessarono il timone, la chiglia e gli stampi che la allungarono di qualche centimetro, così come la larghezza, ecc., anche se devo ammettere che lo studio Schiomachen mi lasciò il progetto permettendo le modifiche scaturite dall'esperienza di cantiere.

(Ringrazio ancora lo studio per la libertà che mi hanno lasciato nel costruire il Pierrot. Ricordo con piacere la caratteristica che contraddistingueva i Schiomachen di dare il nome alle proprie barche con i nomi di maschere della commedia dell'arte). **L'ultimo Pierrot fu venduto nel 1988.**



- **nell'anno 1968**, con i progettisti **Olin Sparkman (disegnatore) & Rod Stephens** con i quali demmo costruzione al **GALATEA**; di questo tipo di imbarcazione di derivazione americana nei cantieri Mariver ne furono costruiti 23 esemplari dove tutto era costruito in fabbrica sia la ferramenta che l'albero in alluminio mentre 3 esemplari furono in versione flush-deck (dei quali uno fu di mia proprietà per diversi anni), mentre alcuni furono affidati al cantiere "Morri&Para" che lungi da essere rivali ma anzi collaboratori ai quali passavo commesse per il completamento degli arredi di alcune barche.



(foto di ROAD e OLIM Stephens insieme)

A riguardo di **Sparkman & Stephens** ricordo che pretendevano una prova meccanica di flessione che doveva rimanere entro certi parametri (1-2 cm) quando Road Stephens venne in cantiere rimase sorpreso nel vedere che le imbarcazioni da me costruite avevano tolleranze

di flessione pari a 2, 3 mm, cioè rimanevano molto al di sotto dei loro parametri a dimostrazione di una tecnica costruttiva di prim'ordine.

La Galatea-Mariver andò fuori produzione nel 1981.



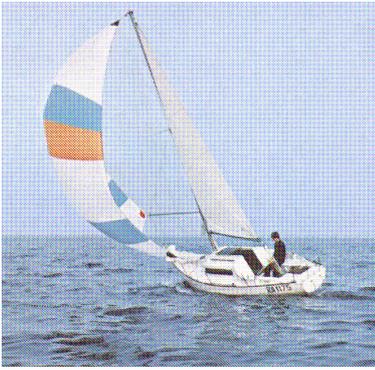
la "free style" di Silvio Dell'Accio con aggiunta dell'albero di trinchetta e doppio fiocco

LA FENICIA ..(andò varata **nel 1972**, fu in produzione fino al **1980**)fu ideata attorno al 1970, da un "team" così composto: Emilio Bignardi, l'Arch. Vittorio Lombardi di Arenzano (GE) unitamente ai due committenti che richiedevano questa imbarcazione.

Dal nostro confronto scaturì il successivo disegno tecnico a cura dell'Arch. Vittorio Lombardi.

Ne furono costruiti **25 esemplari**.

Caratteristiche principali la leggerezza, la velocità e la tenuta del mare, il modello di legno fu costruito ad Arenzano dal quale furono ricavati gli stampi per la produzione in serie.



COCALETTA (1967-1984) fu progettata ed ideata dal Emilio Bignardi nel 1967 ne furono costruiti 160 esemplari e andò fuori produzione nel **1983-1984**.

La barca rispondeva alle esigenze del mercato che pretendeva imbarcazioni di piccola stazza adatta alle famiglie ed ad uno sport velistico di uso comune.

la barca ebbe molta fortuna.

Seguirono la costruzione di altre imbarcazioni come il **MARIVER 41'** che progettai e disegnai personalmente partendo dagli stampi della Fenicia allungata da 37' a 41' piedi con piano di coperta standard ma anche questo venduto nella formula Your-self (N.B. alcuni chiamano **MARIVER 41** anche una versione modificata della galatea tipo fush-deck ma questa è una notizia errata) . Ne furono costruiti in **6 esemplari** e l'ultimo andò varato a cantiere chiuso nel 1990 e lo tenni a mio uso personale per poi passarlo a mio nipote Cesare Spada che ne fa ancora un uso croceristico di charter.

Ritornando alla storia della **MARIVER** nel 1966 ero già in fiera a Bologna a vendere qualche scafo, così poi nel febbraio del 1967 mi presentai alla fiera di Genova a fianco di tutti gli altri cantieri dell'epoca (**ALPA, COMET, ecc.**). Fu un discreto successo e così mi affermai nella nautica nazionale e tutto il resto già lo conoscete.



Non ero solo un costruttore ma anche un amante del mare ed in questa veste partecipai a diverse regate con amici.

Mi ricordo particolarmente :

- nel 1956 con la "Scapatella", barca della famiglia Sciomachen, toccammo le varie città dell'Adriatico proseguendo sulle rotte dei Fenici arrivando a Rodi, Istanbul, Alessandria d'Egitto, ecc.;
- Tra il 1958/59 con la barca dell'Ing. Roberti partecipammo alla regata che si svolgeva tra Rimini e le Isole Tremiti;
- nell'anno 1961 partecipai alla trans-adriatica con il Dr. Colussi sulla barca "Simona" e molte altre con lui sul "Blue Marlin" di 12 metri stazza internazionale;
- attorno all'anno 1962/63 partecipai alla regata Sicilia-Malta e a quella Venezia-Ravenna sulla barca "Donatella";
- ed altre minori delle quali non ricordo le date.

Mi preme evidenziare che la Mariver fu chiusa nell'anno **1988** in attivo, solo per raggiunti limiti d'età di entrambi (*io e mia moglie*), purtroppo nessuno dei miei collaboratori ebbe il coraggio di rilevare l'impresa.

Ma la fortuna economica della Mariver fu soprattutto all'idea di produrre modelli economici senza allestimento interno cioè semifinito **"YOUR SELF"** dove si lasciava al committente la possibilità di completarlo ed allestirlo come più gli piaceva, mia moglie per questa poca cura dell'allestimento mi criticò ma rispetto ad altri cantieri ottenemmo costi di vendita contenuti e commerciali.

Vale la pena evidenziare che la formula your self rende difficile, per i posteri identificare modelli univoci nella loro formulazione commerciale, possiamo dire che tutti i modelli Mariver partirono da una formula base che poi si è evoluta nel tempo in base alle esperienze del cantiere e gli allestimenti sono quasi tutti diversi, a tutti quelli che oggi nel 2012 hanno una barca a vela Mariver, al di là, delle piccole modifiche passate e recenti possono ritenersi soddisfatti ed orgogliosi perché governano imbarcazioni ancora attuali a dimostrazione di tecniche costruttive uniche e di altissima qualità.

Emilio Bignardi



Relazione e studi a cura di Clorindo MANZATO e Luca PACE ospiti il **30.09.2012** nella casa di Codigoro dei coniugi Bignardi ed il loro cagnolino "Zoro"

info:

clorindo-manzato@libero.it

cell. 335.5802076

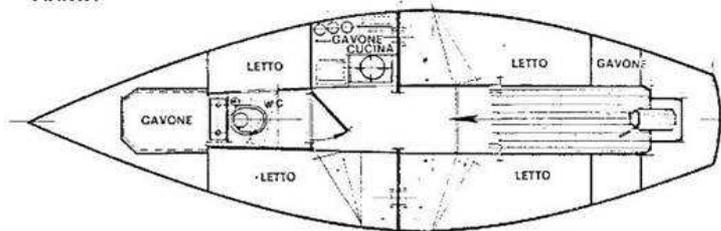
www.clorindo-manzato.eu

paceluca1@tin.it

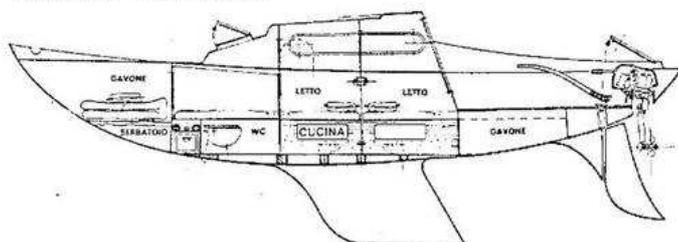
cell. 340.4042562

COCALETTA (1967-1984): Amica del vento e del mare la gentile e onesta Cocaletta, barca tradizionale, costruita ormai da una diecina d'anni. Non da regata, ma per crociere con tre o quattro persone a bordo. E' docile al timone anche sotto spi...

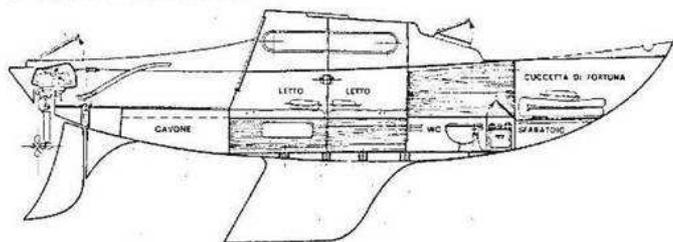
PIANTA



SPACCATO - LATO DESTRO



SPACCATO - LATO SINISTRO



Cocaletta, in dialetto veneto, sarebbe una gabbianella. Non uno di quei maestosi gabbiani che stanno ore in aria senza un batter d'ali, ma uccelli più allegri e modesti, sempre pronti a seguire numerosi la scia dei pescherecci.

In un'epoca di barche dagli inverosimili nomi anglosassoni, anche se nate nella profonda provincia italiana, trovarne una che ha un nome nostrano e per di più azzecato fa già piacere. Infatti la Cocaletta del Cantiere Mariver ha esattamente le caratteristiche delle gabbianelle di cui porta il nome: modesta ma buona viaggiatrice, amica del vento e del mare.

La Cocaletta non è certo una novità sul mercato nautico attuale: le prime sono scese in acqua nel **1967 e da allora ne sono state costruite circa 160** (fonte Bignardi). Nel 1976 il cantiere ha deciso di ringiovanire l'imbarcazione, ma mantenendo immutata l'idea che ha ispirato il progetto della barca. I costruttori hanno infatti voluto creare un'imbarcazione che fosse buona

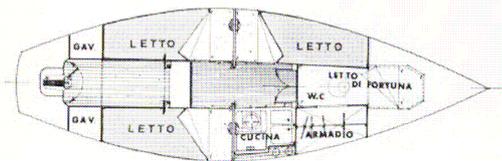
camminatrice, ma non pensata per la regata, con un numero di cuccette proporzionato a quanto realmente si può fare con uno scafo lungo 7 metri, e soprattutto economica. **Di barche con la nuova tuga ne navigano al momento oltre 55.**

La forma della carena mostra l'influenza dell'impostazione e, a essere onesti, anche degli anni. A disegnarla è stato il titolare stesso del cantiere, il professor **Bignardi**, uno che ha messo su un cantiere di successo solo perché, anni fa, faceva barche che nessuno faceva...

Slanci pronunciati: Vista all'ormeggio la **Cocaletta** ha un aspetto inconfondibile e accattivante: gli slanci pronunciati, le estremità sottili e una grande semplicità dell'attrezzatura sono elementi esteticamente gradevoli ed hanno una loro funzionalità....

E' pronta alla virata : Giornata fantastica per la vela quella che abbiamo trovato il giorno della prova, sui confini tra Romagna e Marche. Dopo una brevissima uscita a motore dal porto entriamo in una splendida arietta, sui 5 metri al secondo, che increspa appena il mare: con randa e genoa la **Cocaletta** si appoggia sull'anca e si mette ad andare liscia liscia, pronta al timone, ma senza mai sorprendere un timoniere disattento: vira in poco spazio e riparte docile. L'attrezzatura è al suo posto e non ci sono problemi di sorta...

Sistemazioni disposte razionalmente: Una volta a terra guardo la costruzione dello scafo e i vari particolari; mi studio i piani della laminazione in base ai disegni e la posizione dei rinforzi: niente da dire su questo lato. La **Cocaletta** in definitiva mi sembra la barca del buon senso: qualità della costruzione soddisfacente, attrezzatura semplice ma sufficiente, sistemazioni oneste e razionalmente disposte...Una soluzione fuori dalle mode e dalla corsa alle novità che può trovare ottima accoglienza presso una clientela tranquilla e tradizionale. (Fonti tratte dall'articolo scritto da **Sergio Crepaz** e pubblicato da **Vela e Motore** nel febbraio 1978)



COCALETTA NUOVA SERIE '76

Sloop da crociera ● n. 3 posti letto + 1 ● Blocco cucina con lavello ● Ghiacciaia ● W.C. a scomparsa, in locale separato ● Albero e boma in lega leggera ● Motore fuoribordo in apposito gavone coperto ● Impianto idraulico completo, con serbatoio lt. 70 ● Impianto elettrico completo con batteria ● Attrezzatura per terzaroli ● Rotaie per scotte ● Passascotte con rinvii a poppa ● Rotaia scotta randa con scorrevole ● n. 2 winches per scotta Genoa ● n. 3 vele.

L. 5.400.000
 L. 5.850.000 Con F.B. GHP
 I.V.A. E TASSE ESCLUSE

Lunghezza f.t.	m.	7,00
Larghezza f.t.	m.	2,23
Immersione	m.	1,15
Dislocamento	t.	1,35
Zavorra	t.	0,470
Stazza	t.	2,95
Randa	mq.	10,50
Genoa	mq.	16

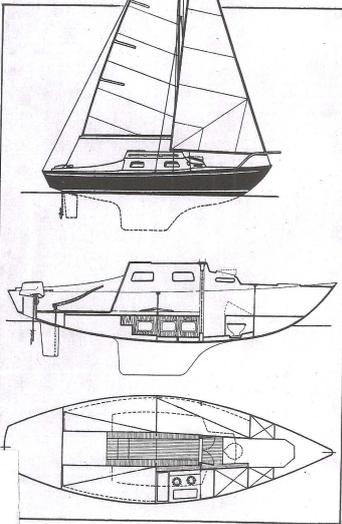
(imbarcazione abilitata entro le 3 tonnellate di stazza senza patente)



Foto "Cocaletta" durante una esposizione in svizzera

novità
1967

Crociera economica Mariver

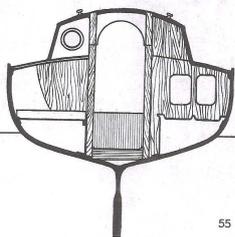


La Mariver di Bologna, diretta da Emilio Bignardi, che si è già fatta notare sul mercato europeo per lo yacht "Almadira" di m. 8,80 di lunghezza e m. 2,50 di larghezza, attrezzato a sloop e costruito in vetroresina, annuncia una interessante novità per il 1967, che tocca il sempre vasto settore di appassionati interessati alla barca da crociera economica. Si tratta di un classe C, denominato "Cocoletta", che ha una lunghezza fuori tutto di m. 6,50 e una larghezza massima di m. 2,22. È un "Finchi" dalle linee moderne, con timone staccato, pozzetto autoventilato con sistemazione per il fuoribordo ausiliario, i movimenti a bordo sono resi comodi dalla coperta, dalla forma della tuga con passaggi laterali di 35 centimetri e dalla razionalità delle varie disposizioni. All'interno esiste un'altezza massima di un metro e mezzo e posto per tre cuccette, cuccino, stipetti vari, locale chiudibile per WC, armadio e cassette di fortuna. Il prezzo, che non è stato ancora reso noto, dovrebbe risultare interessante.

"COCOLETTA"

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. m. 6,50
Lunghezza al g. m. 5,00
Lunghezza max. m. 2,22
Passaggio m. 1,65
Dislocamento tonn. 1
Fondi fatto m. 3
Superficie velica non commentata



55

Cocoletta

Dotazioni Standard:

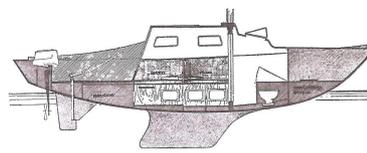
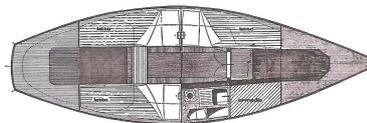
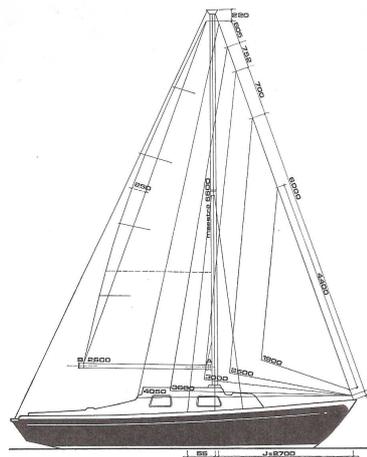
Colore esterno in gelcoat bianco. Coperta a sandwich con antisdruciolevole incorporato. Pozzetto per motore fuoribordo.

ALBERO: anodizzato in lega leggera con rotola per Randa. Rotola per tangone. Boma in lega leggera con macchinetta a rullo e caricabasso. Crocette con alzabandiera e salvavele. Ferramenta d'albero, arridatoli, sartame in acciaio inox. Drizze e scotte in cavilico inestensibile. N. 4 galloccie.

COPERTA: punta di prua con passacavi e pulpito in acciaio inox. Rotole con scorrevoli per Fiochi. N. 2 Winches sul paraspazzati. N. 4 galloccie. Rimandi scotte Fiochi. Passacavi di poppa. Bitta di ormeggio. Timone a barra. Paggiolo nel pozzetto. Rotola per scotta Randa.

INTERNI: N. 3 cuccette con ripietigli e cassetti. N. 3 materassi rivestiti. Retine portageggi. Tondine agli obli. Locale W.C. separato con porta ed apparecchio marino. Armadio. Mobile cucina, con lavello, fornello ad un fuoco e ghiacciaia fissa. Porta bicchieri e porta piatti.

IMPIANTO IDRALICO: serbatoio per l'acqua con carico in coperta e pompa a piede per il rubinetto del lavello.



Lunghezza f.t. mt. 6,50
Lunghezza al galleg. mt. 5,10
Lunghezza max. mt. 2,23
Immersione mt. 1,05
Disloc. a vuoto tonn. 1,35
Stazza tonn. 2,94
Superficie velica: Randa e Genoa mq. 27
Alt. in cabina mt. 1,55
Motore f.b. (in pozzetto) HP 6-10
Non è richiesta la patente di abilitazione.

CON RANDA e FIOCCO L. 2.700.000

Prezzo Franco Cantiere. I.G.E. esclusa.

A RICHIESTA: Preventivo per accessori extra. Rallezzazioni da 6 a 24 mesi.

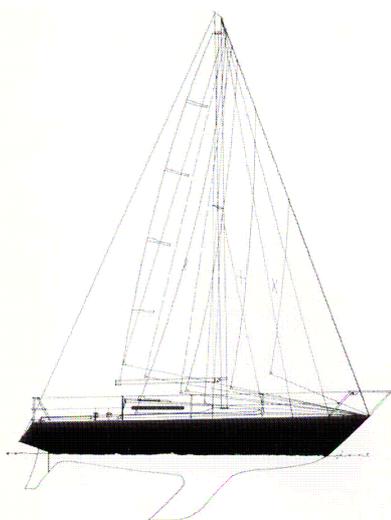
prima brochure della Cocoletta
Per gentile concessione dell' Arch. Gino Ciriaci

PIERROT 30' e 31' (1973-1988): è una imbarcazione a vela melanconica ancora attuale che può dare soddisfazioni e gioie a quanti amano il mare ed il vento.

il Pierrot 30' nasce come prototipo da regata degli anni '71 (*progetto n. 25 dello studio navale Schiomachen di Bologna*) secondo il regolamento della stazza I.O.R. allora in vigore e realizzato nello stesso anno dal Cantiere Morri&Parra di Rimini. Inizialmente non era stato previsto il motore e gli interni erano al minimo per le regate.

Dal 1973 sulle stesse linee di carena del prototipo da regata fu prodotto in serie in vetroresina il **Pierrot 30' (9,15 ml.)** da parte del Cantiere Mariver che avendo delle quote del sindacato che costruì il prototipo, ritenutolo valido per il nuovo mercato croceristico che si stava prospettando in Italia; **dal 1976** il Cantiere Mariver immette nel mercato la seconda serie **Pierrot 31' (9,25 ml)** disegnata direttamente da Emilio Bignardi, che ne modificò gli stampi ma senza avvalersi della collaborazione del progettista originario

Il Pierrot fu prodotto in varie versioni di piano velico, bulbo, timone, alcune con una coperta e tuga molto simili a quelle del Pierrot prototipo, la maggioranza con coperta e tuga più croceristica ideate dallo stesso cantiere (***Versione con tuga standard***).



PIERROT 31' - IMBARCAZIONE DA REGATA-CROCIERA DI ELEVATE PRESTAZIONI

Costruzione in vetroresina secondo norme R.I. N.A. ● n. 5 posti letto ● Locale W.C. particolarmente spazioso con W.C. ● Serbatoio acqua lt. 170, con impianto idraulico completo ● Tavolo pranzo e tavolo carteggio ● Armadio ● Ripiano portaoggetti sui due lati lungo tutto lo scafo ● Impianto elettrico completo ● Cucina completa ● Blocco cucina con lavello, fornello a due fuochi e ghiacciaia ● Pozzetto a prua per ancora e catena, completo d'ancora ● Pulpito, balcone e battagliola ● Due gavoni nel pozzetto ● Albero con scassa in chiglia ● Albero e boma in lega leggera con sartane e ardigliati inox ● Motore diesel 11 HP ● Bulbo in ghisa ● Attrezzature di coperta: n. 4 winches - rotale per scotte - passacavi - bitte ● Barra di scotta randa con carrello ● Falchetta in alluminio ● N. 3 vele.



L. 11.400.000
I.V.A. e T.A.B.S. ESCLUSE

Lunghezza massima	mt.	9,20
Lunghezza al galleggiamento	mt.	7,28
Larghezza massima	mt.	3,00
Immersione	mt.	1,72
Altezza in cabina	mt.	1,85
Dislocamento a vuoto	Tonn.	2,70
Zavorra	Tonn.	1,00
Posti letto	N.	5
Motore entrobordo	HP	11
Randa	mq.	13,5
Genoa	mq.	30



Modello venduto con formula valida e vincente per la Mariver fu la versione your self (fai da tè)

PIERROT 31'

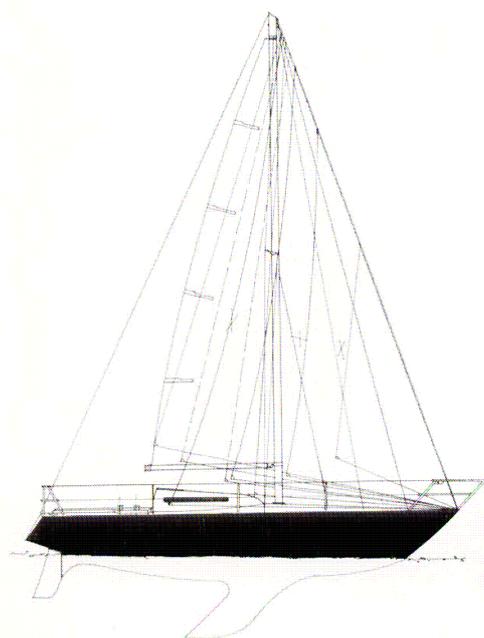
Versione Yourself

Imbarcazione finita nella lavorazione del vetroresina e di tutte le parti strutturali e di governo secondo le prescrizioni del certificato di omologazione RINA ● Scafo finito in gelcoat ● coperta in doppio strato con struttura a sandwich e gelcoat antisdrucciolo ● Provvisto di bulbo, timone e barra, punta di prua, lande e rinforzi in acciaio inox, portelli di entrata e obloo ● Gli interni sono costituiti dagli elementi strutturali costituenti i piani delle cuccette e i ripiani portaoggetti, 4 paratie in compensato marino da 12 mm., rivestite in laminato plastico, paglioli, serbatoio acqua e longheroni per il montaggio del motore.

L. 7.800.000
I.V.A. E TASSE ESCLUSE



PIERROT FLUSH-DECK



L. 15.500.000
I.V.A. E TASSE ESCLUSE

IMBARCAZIONE DA REGATA

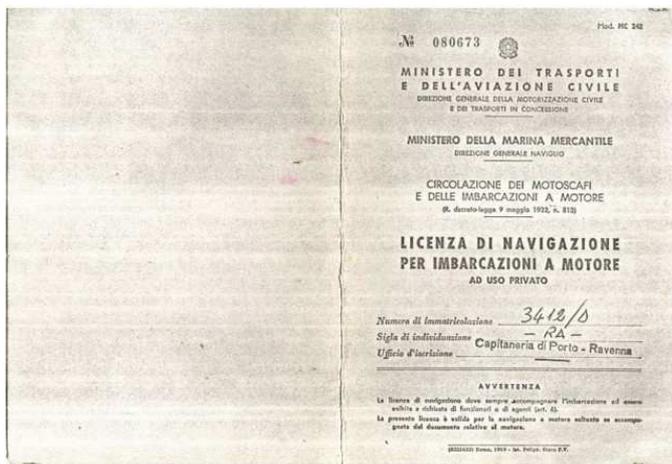
Rating 21,7 con o senza motore, bulbo in piombo ● coperta a sandwich in balsa ● Fornibile completamente armata e con sistemazioni secondo il nostro standard, oppure, a richiesta, con variazioni all'armamento secondo le esigenze del cliente.



Prototipo costruito in legno lamellare dal Cantiere "Morri&Para" - Viserba di Rimini. anno 1971.

Il progetto originale riporta il **n. 25 - anno 1971** a firma dello Studio di Progettazione Navale: **Sciomachen - Bologna** con i seguenti dati del dimensionamento:

lunghezza fuori tutto	ml.	9,13
lunghezza al galleggiamento	ml.	7,22
larghezza massima	ml.	2,96
pescaggio	ml.	1,70
superficie velica randa	mq.	11,42
superficie velica genoa	mq.	27,63
dislocamento	kg.	2640
zavorra in piombo	kg.	1010



Lo stesso Bignardi ne è stato proprietario insieme ad altri soci (formula job-venture/sindacato con proprietà per quote).



[N.B. Oggi il prototipo risulta di proprietà di Maurizio Vecchiola, è rimasto sempre di colore celeste al quale è stato installato successivamente in motore entrobordo che ne migliorava anche i reting in regata, attualmente installa un Yanmar 1 gm10. Le vele sono state costruite a Nizza dalla "hood" sul progetto dello studio Sciomachen.



immagini del TOMPAO concesse dal Sig. Vecchiola

Successivamente sono stati costruiti dei flusk deck in vetroresina, 2 di proprietà del sig. Pepe con uno dei due chiamato **Pepe**, uno venduto ad un siciliano non si conosce il nome, uno attualmente si trova in Sicilia con il nome **Bounty** in fantastiche condizioni, uno che ha regatato e ben figurando la 100 miglia del Garda chiamato **Sula** del quale ad oggi si sono perse le tracce, uno venduto a Loano, in Liguria, di colore rosso chiamato pierrot **Je T'Aime** vincitore di moltissime regate varato nel 1975 e costruito alla fine del 1974 con il numero velico I 6703 motorizzato vire 7.]

ALMADIRA (1964-1972): costruita nel primo esemplare nell'autunno del 1964 e finito di costruire nel 1972, sostituito dal Pierrot.

Caratteristiche costruttive della vetroresina e delle attrezzature di coperta, mantenute per entrambe le barche.

Sono barche molto robuste che reggono bene il tempo grazie anche ai molti strati di smalto sintetico che hanno permesso alle barche di Bignardi di arrivare a noi, albero costruito in azienda con which Barbarossa.



GALATEA (1968-1981): progetto del 1968 dello studio americano **Sparkman & Stephens**.
Armamento Sloop II, classe IOR dell'epoca.



N. 23 esemplari costruiti dalla MARIVER (tutto era costruito in fabbrica sia la ferramenta che l'albero in alluminio), mentre 3 esemplari furono costruiti in versione flush deck (dei quali uno fu di proprietà di Bignardi per diversi anni), mentre altri furono affidati al cantiere "Morri e Para"

NOVITA' ASSOLUTA

GALATEA II CLASSE IOR
su progetto di #1968
SPARKMAN - STEPHENS
NELLA VERSIONE SLOOP E YAWL
lunghezza fuori tutto m. 12,90 • lunghezza al galleggiamento m. 9 • larghezza m. 3,45 • posti letto 8 • cucina, tavolo, armadi, cabina marinaio.

Perché abbiamo pensato di realizzare il «GALATEA»? Perché questo Yacht ci è stato progettato in esclusiva da Olin e Rod Stephens. Perché abbiamo commissionato il progetto del «GALATEA» a Olin e Rod Stephens? Perché sono considerati i migliori architetti del mondo e lo hanno dimostrato vincendo nelle ultime tre edizioni la famosissima Coppa America, con il «COLUMBIA», il «CONSTELLATION» e l'«INTREPID». Perché le loro barche hanno raccolto vittorie in tutti i mari del mondo, basta ricordare il FINISTERRE che vinse per tre volte consecutive la durissima regata delle Bermuda, e la STELLA POLARE, con la sua recente vittoria nella Transatlantica 1966. Ma soprattutto perché attraverso il MAIT II, il CORSO II, il PATRICIA II, il MABELLE, l'ALBAIR III di Piarbon, questi eccezionali architetti americani possono oggi vantare quella straordinaria conoscenza che un mare come il Mediterraneo richiede: noi abbiamo chiesto a Olin e Rod Stephens di condensare nel «GALATEA» il meglio di tutta la loro esperienza di progettisti internazionali.

Da parte nostra, noi della "MARIVER" stiamo eseguendo una realizzazione in serie perfetta e curata in ogni minimo particolare e, come nostro costume, Vi proporremo un prezzo interessantissimo.

mariver 40055 VILLANOVA DI CASTENASO (Bologna) - Via Don Minzoni 4 - Tel. 71.84.39

[N. di colore: una Galatea naviga ed è in ottime condizioni in Thailandia, ed un'altra dal nome "E tu", si trova a Cagliari e dopo tanti anni di onorato lavoro per un noleggio giace al porti di Su Siccu - Sardegna in attesa di un restauro (Motorizzazioni Tecnomare / Perkins / Volvo Penta circa 35 hp)]

GALATEA

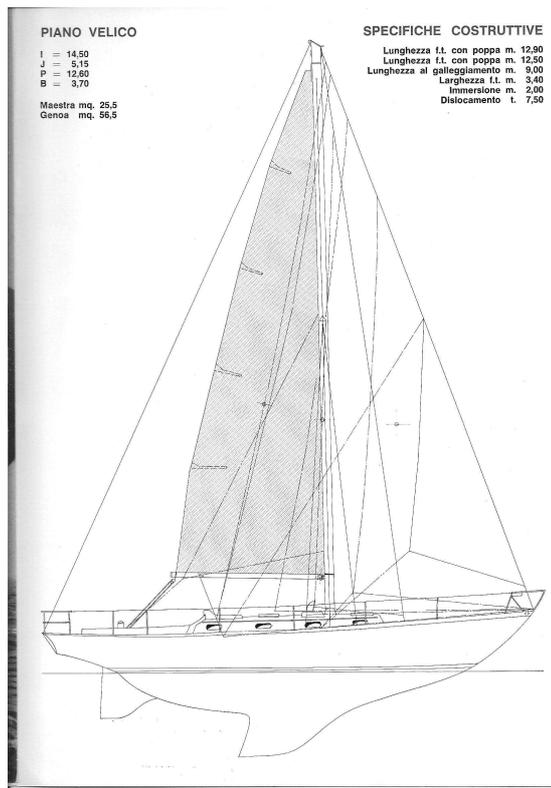
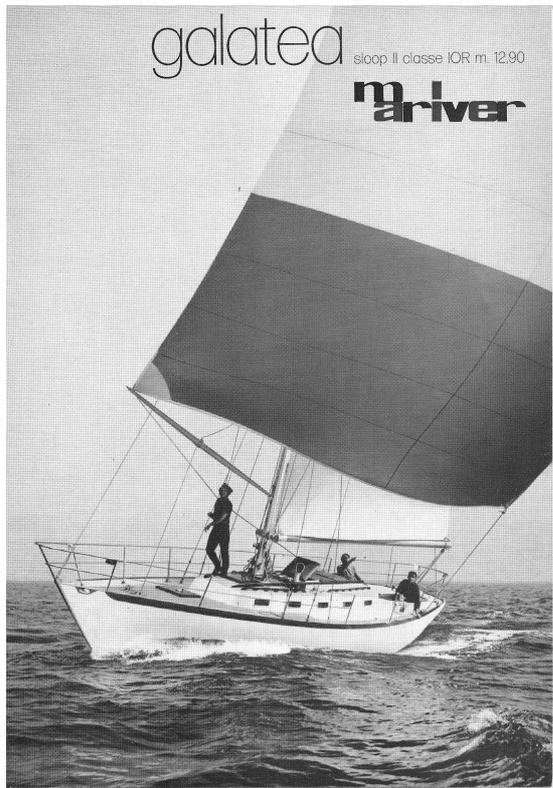
Imbarcazione da crociera-regata II classe IOR per navigazione d'altura.
Costruzione in vetroresina secondo norme R.I.N.A.

- nn. 7 posti letto in quattro cabine separate ●
- Locale bagno molto ampio ● Blocco cucina con lavello e forno, ghiacciaia o frigo ● Gavoni a prua e a poppa ● Ampia dinette con tavolo da pranzo ● Saletta nautica ● Tutte le manovre rinviate nel pozzetto centrale ● Timoneria a ruota ● Albero in lega leggera con scassa in chiglia ● Bulbo in ghisa ● Motore 45 HP ● 400 lt. di acqua.

Lunghezza f.t.	m.	12,50
Larghezza f.t.	m.	3,40
Immersione	m.	2,07
Dislocamento	ton.	8,50
Zavorra	ton.	3,55
Randa	mq.	25,5
Genoa	mq.	56,5

Questa a seguire è, di fatto, una Galatea, costruita in versione flush deck, come si può notare abbiamo una differenza sostanziale della tuga. Possiamo affermare che esiste un po' di confusione nel modello Galatea che fu preso a modello (*stampo dello scafo*) per costruire modelli alternativi come la prima versione di un ipotetico Mariver 41.





PIANO VELICO

I = 14,50
 J = 5,15
 P = 12,60
 B = 3,70
 Maestra mq. 25,5
 Genoa mq. 56,5

SPECIFICHE COSTRUTTIVE

Lunghezza f.t. con poppa m. 12,90
 Lunghezza f.t. con poppa m. 12,50
 Lunghezza al galleggiamento m. 9,00
 Larghezza f.t. m. 3,40
 Immersione m. 2,00
 Dislocamento t. 7,50

INTERNI

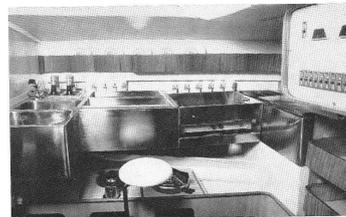
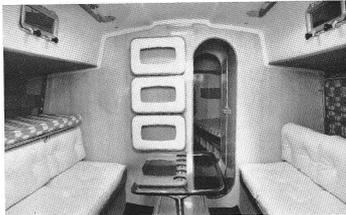
Paratie e mobili in compensato marino.
 Rivestimento di moquette alle pareti di tutte le cabine.
 Moquette ai paglioli.
 Cuccette tipo branda in tubo di acciaio inox e tela.
 Materassi delle cuccette in gommapiuma con copertine smontabili.

cabina di poppa
 Scaletta per scendere amovibile con mobile porta-oggetti e cassetta per le batterie dietro di essa.

cucina
 Ripiano orizzontale in acciaio inox comprendente n. 2 scomparti porta verdure con coperchio, n. 2 lavelli, porta bottiglie e porta posate, fornello cardanico con bombola, ghiacciaio con coperchio.
 Porta piatti e bicchieri in acciaio inox.
 Fascia superiore portaoggetti.
 Parte inferiore con porta pentole fisso.
 Cuccetta del navigatore con scomparto fisso sotto di essa e ripiano porta oggetti al di sopra.
 Mobile carteggio con porta carte nautiche e porta strumenti.
 Sedia amovibile per cucina o carteggio.

cabina centrale
 N. 2 cuccette inferiori a divano.
 N. 2 cuccette superiori ribaltabili.
 Ripiani portaoggetti.
 Tavolo centrale alla cabina.
 Ripiani portaoggetti fissi alla paratia.

toilette e disimpegno
 Locali toilette con porta di accesso.
 Mobili portaoggetti.



Apparecchio W.C. marino.
 Lavabo e doccia.
 Porta carte, porta salviette ed altri accessori.
 Armadio nel disimpegno.

cabina di prua
 Porta di accesso.

Scaletta a scendere fissa alla paratia.
 N. 2 cuccette con scomparti fissi sotto di esse e ripiano longitudinale al di sopra.

cabina del marinaio
 Cuccetta ribaltabile e sostegno per i sacchi delle vele.

GALATEA

Versione Yourself

Imbarcazione finita nella lavorazione del vetroresina e di tutte le parti strutturali e di governo secondo le prescrizioni del certificato di omologazione RINA ● fornibile a richiesta a vari livelli di lavorazione ● il primo livello comprende: Scafo finito in gelcoat ● coperta a doppio strato con struttura a sandwich finito in gelcoat antisdrucciolevole ● 7 paratie di struttura ● longheroni motore ● rinforzi longitudinali, trasversali e madieri ● paglioli nelle cabine ● fazzoletti per lande e tutte le lande in acciaio inox ● puntale di prua in acciaio inox ● bulbo in ghisa di Kg. 3550 con perni e dadi in acciaio inox.

come scegliere...

analizzare il prodotto, apprezzare la qualità superiore, esigere la serietà assoluta dal cantiere, considerare la diffusione dei modelli, controllare la ricchezza delle dotazioni, chiedere la stabilità dei prezzi, pretendere l'assistenza più accurata, garantirsi il valore nel tempo, ottenere la fornitura più prestigiosa. Se volete tutto questo venite a trovarci. Forse vi accontenteremo!

Sylphe

LFT 6,54 / LG 6,70 / I. max 4,4
 immersione 1,05
 dislocamento 1200 / zavorra 400
 superficie velica 24 / banchette 4

Safari

LFT 6,25 / LG 6,50 / I. max 4,25
 immersione 1,20
 dislocamento 2200 / zavorra 1000
 superficie velica 28 / banchette 4

Arpège

LFT 6,00 / LG 6,30 / I. max 3,00
 immersione 1,20
 dislocamento 2000 / zavorra 1000
 superficie velica 45 / banchette 2

Soling

barca olimpica



MICHEL DUFOUR ITALIA

Via XXV Aprile 142 Cinisello-Milano telefono 9280083
 MICHEL DUFOUR S.A. rue des Chantiers 17 La Rochelle (France)

Vela e MOTORE

1970
 APRILE
 anno 47
 LIRE 500



Bella immagine del «Galatea» lievemente sbandato sotto brezza. La tuga è di disegno gradevole, bassa e bene arolata. Le luci di visibilità sono collocate ai lati del pulpito di prua.

LE PROVEDI VELA E MOTORE



IL GALATEA DI SPARKMAN E STEPHENS È UNA BARCA-CASA CAPACE DI VINCERE UNA REGATA

La tuga di struttura consueta, assume una linea molto gradevole perché è bassa, bene arolata con l'andamento del bordo. L'albero di forte sezione è di lega leggera ed è caratteristico. Il Galatea è una barca capace di dare grandi soddisfazioni con tempi duri e molto duri.

Vedendola pensi che desideravo averla. Non sempre si hanno idee così, anche di fronte a barche molto belle. Eravamo nella darsena del Lusben-Creffi di Viareggio. Partimmo poco prima delle dieci di mattina e la barca era diretta a Portofino, ma io sarei sbarcato quattordici miglia dopo, a Carrara.

Così ho conosciuto il Galatea, un seconda classe RORC di Sparkman & Stephens, costruito con la plastica, con interno di legno, da Emilio Bignardi, titolare del cantiere Mariver di Villanova di Castenaso vicino Bologna. È un miracolo che una barca così non c'era un filo di vento.

Non posso dire perciò di aver fatto una prova, anche se dopo un po' di

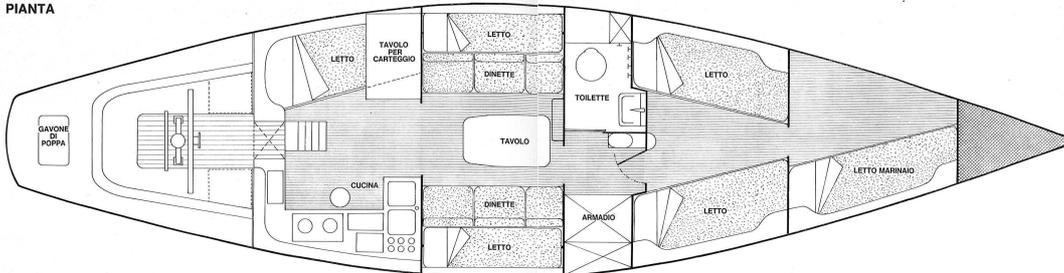
brezza si fece sentire prima che finissero le mie quattordici miglia. Invadendo i colli che montano su una barca e sanno subito tutto, lo so poco anche delle mie barche che in genere tengo due tre anni, figuriamoci del Galatea.

Sono abituato a barche piccole: il Galatea è lungo dodici metri e novanta centimetri, è largo 3,45 e pesa due metri. Otto posti letto, la cucina, il tavolo da carteggio, armadi, cabina del marinaio a prua. Per me era un mondo mai misurato.

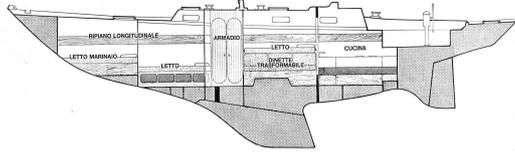
Questo Galatea, il primo uscito dagli stampi, l'ha comperato un chiturgio, era sopra con la moglie e i figli; aveva una gola infinta dentro di sé, perché da Viareggio, dove la barca era stata calata in mare, si era sbarcato arrivato a Portofino. Il suo porto, tornare a casa, i suoi amici, le sue presentazioni. Alla moglie disse affettuosamente, mentre erano raccolti a prua: «La godiamo, vedrai, questa barca». Io raccolsi per esse le parole dette a bassa voce e sentii di aver capito tutto e subito della sua grande felicità. Auguri al professore, di cuore.

Emilio Bignardi mi disse: «È la più piccola delle barche definitive questo Galatea; ho pensato a queste dimensioni per andare incontro anche a coloro che desiderano una barca-casa, con la quale, all'occorrenza, fare e vin-

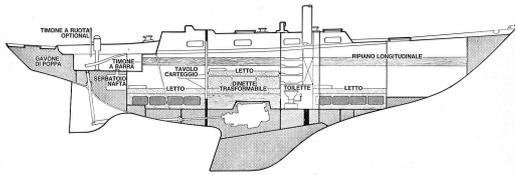
PIANTA



SPACCATO - LATO DESTRO



SPACCATO - LATO SINISTRO



SPECIFICA DI COSTRUZIONE

La costruzione della GALATEA è controllata dal R.I.N.A. di cui la Ditta MARIVER applica i regolamenti secondo il certificato di omologazione n. 2/211.19/95.

scavo

Eseguito in un sol pezzo in vetroresina, con madieri e rinforzi in vetroresina. Colore esterno in gelcoat bianco. Paralleli di struttura in compensato marino con spessori di mm. 12 e 15. Zavorra esterna in fusione di piombo del peso di kg. 3000, perni di fissaggio in acciaio inox. Timone in vetroresina con asse in acciaio inox. Ferramenti in acciaio inox.

coperta e tuga

In vetroresina a doppio strato con isolamento di schiuma poliuretanicca (struttura a sandwich) e superficie antiscivolo in gelcoat bianco. Pozzetto autosvuotante con n. 2 portelli per gavoni in vetroresina con telescopi a chiusura e panchetta in teak, con scomparto per salvagenti al di sotto di essa. Portello alla cabina di poppa in 2

pari scorrevoli in compensato di teak con chiusure. N. 3 passiuoni in perallumann e persax. N. 8 oblo apribili in perallumann. Tintidene e pagliolo nel pozzetto in teak.

attrezzatura di coperta

Punta di prua in perallumann ed acciaio con passacavi incorporati. Pupilo e n. 10 candilieri con doppia battagliola e tenditori in acciaio inox. Balcone di poppa in acciaio inox. N. 2 bitte a prua in perallumann. N. 2 bitte a poppa con passacavi in acciaio inox. N. 2 rotale esterne con carrelli per Foccoli. N. 4 rotale interne con carrelli per Foccoli. Trasto nel pozzetto con rotale, carrelli e paranco per scotta della randa. N. 2 Winches per foccoli sul paraspruzzi con relative galloce. Sulla Tuga: n. 2 Winches con galloce ai lati del portello di entrata dal pozzetto per scotta randa e manovre varie. N. 2 Winches per le scotte del pallone e relative galloce. N. 1 Winch per la drizza del Foccolo con galloce. N. 1 Winch a magazzino per la drizza della randa con galloce. N. 2 maniche a vento con cassetta sifone in lega leggera. N. 2 rimandi a poppa per le scotte del pallone. N. 8 rimandi in acciaio inox. Timone a ruota su colonnina nel pozzetto.

albero con attrezzatura a sloop

In lega leggera anodizzato con rotale per randa. Completo di: Teste in lega leggera o acciaio con incorporate le doppie carrucole per rinvio delle drizze interne della randa e dei focchi, anelli di attacco per i bozzelli delle drizze dello spin. Attacco per l'armiglio del tangone con carrucola di rinvio. Rotale per detto con carrucola di rinvio per la scotta comando carrello. Crocette in lega leggera o silverspruce a stazione alare. Rotale per il boma. Attacco con carabasso e vang. Uscite varie per drizze interne. Scassi in lega leggera o acciaio inox. Impianto elettrico completo di fasale di testa d'albero, fasale di via motore ed illuminazione coperta.

boma

In lega leggera anodizzato dotato di rullino per forzeruolo con maniglia. Paranco tesa bugna della randa. Attacco vang. Testa girovole in lega con attacco per la scotta della randa ed amantiglio.

tangone

In lega leggera anodizzato completo di terminia a garcio ed innesto a bicchiere con carrello incorporato.

sartame

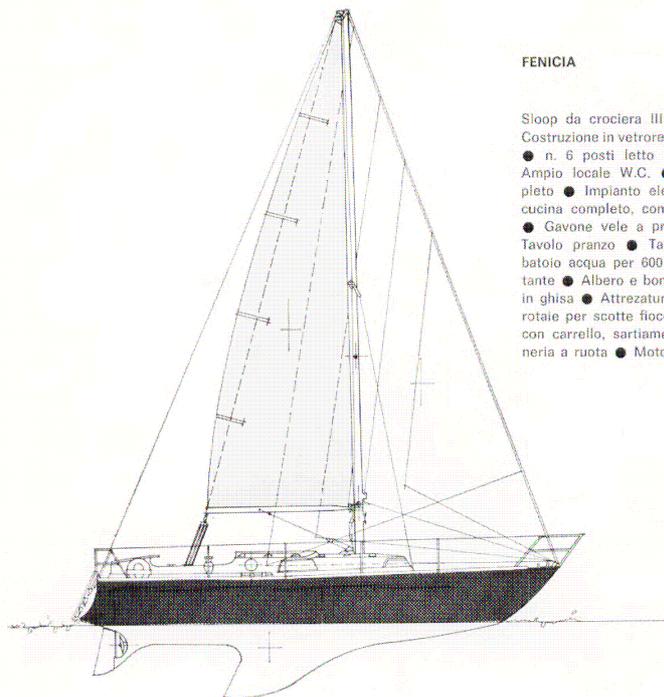
In cavo inox, 19 fili Ø mm. 8. Aridato ed impombature in acciaio inox.

bozzelli

Vari per completamento attrezzatura.

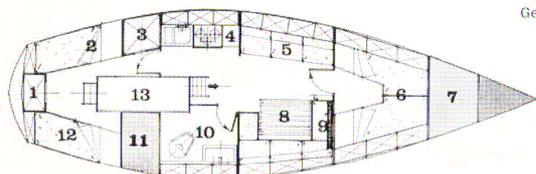


FENICIA (MARIVER 37'/1972-1984):



FENICIA

Sloop da crociera III classe IOR mt. 11.
 Costruzione in vetroresina secondo norme R.I.N.A.
 ● n. 6 posti letto in tre cabine separate ● Ampio locale W.C. ● Impianto idraulico completo ● Impianto elettrico completo ● Blocco cucina completo, con lavello, ghiacciaia o frigo ● Gavone vele a prua ● Tavolo carteggio ● Tavolo pranzo ● Tapezzeria completa ● Serbatoio acqua per 600 litri ● Pozzetto autosvuotante ● Albero e boma in lega leggera ● Bulbo in ghisa ● Attrezture di coperta: n. 6 winches, rotaie per scotte fiocchi, rotaia per scotta randa con carrello, sartiame e arridatoi inox ● Timoneria a ruota ● Motore da 25 a 50 HP.

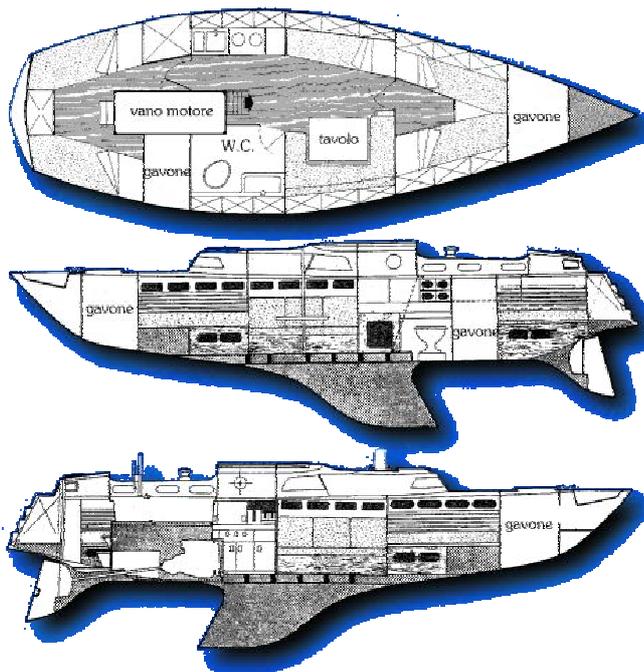


Lunghezza f.t.	m.	11,10
Lunghezza al galleggiamento	m.	8,90
Larghezza f.t.	m.	3,45
Immersione	m.	1,70
Dislocamento	t.	5,00
Zavorra	t.	2,06
Randa	mq.	22,5
Genoa	mq.	40,6

FENICIA

Versione Yourself

Imbarcazione finita nella lavorazione del vetroresina e di tutte le parti strutturali e di governo secondo le prescrizioni del certificato di omologazione RINA ● fornibile a richiesta a vari livelli di lavorazione ● il primo livello comprende: scafo in vetroresina finito in gelcoat ● coperta in doppio strato con struttura a sandwich, finita in gelcoat antisdrucchiolo ● 7 paratie di struttura ● longheroni motore ● rinforzi longitudinali e trasversali ● maderi e supporto per albero con scassa in coperta ● paglioli nelle cabine ● fazzoletti per lande e tutte le lande in acciaio inox ● timone con asse e calcagnolo in acciaio inox ● scafo e coperta assemblati con rinforzo di bulloni passanti in acciaio inox ● bulbo in ghisa di Kg. 2060 con perni e dadi in acciaio inox.



IN GIRO PER IL MONDO CON LA "FREE LIFE" (Fenicia-Mariver) Liberamente tratto dal racconto di Silvio Dell'Accio (www.silviodeltacco.it)



Nei primi anni '70 la Mariver costruì barche modello "Fenicia", che probabilmente navigano ancora tutte. (A Fiumicino ce ne sono alcune). Una di queste, il "Paroa 2 - Via col Vento" ha fatto 13.000 miglia, da Castiglione della Pescaia a Valparaiso (in Cile), tra il 1992 e il 1994, condotta in solitario da Federico Pacini, generale degli alpini in pensione, che voleva doppiare Capo Horn. (Vedi il suo "Solitario negli oceani" edito da Galzerano).

Chiamai la mia "FREE LIFE" cioè "Vita Libera"! È una "Fenicia", costruita nel 1975 dalla Mariver. Il progetto, del 1970, per quanto mi è dato conoscere è di Vittorio Lombardi (il bravo progettista e collaboratore di "Nautica") che descrive questa sua "antica" creazione, anche nell'articolo "Il diecesimo" apparso sul n. 396 della rivista NAUTICA.

La "Fenicia", con la sua sezione maestra arretrata e la poppa voluminosa, infranse, all'epoca, i canoni correnti e soprattutto la formula di regata IOR, che limitava pesantemente la creatività dei progettisti e le prestazioni delle barche. Infatti, quando finalmente furono abbandonate le restrizioni IOR, si diffusero le più efficienti forme, di cui Vittorio Lombardi era stato un anticipatore.

È anche ben costruita e, il suo originario proprietario (un pilota dell'Alitalia, molto preciso e ora in pensione) ne ha seguito personalmente la costruzione, facendone aumentare la robustezza, la sicurezza e la semplicità di manovra. L'ossatura dello scafo è stata rinforzata, con correnti di quercia. Sono state realizzate due paratie stagne, a prua.

Ci sono il cupolino trasparente e la timoneria interna (per governare anche in condizioni di maltempo estremo).

La "Free Life" è di vetroresina, lunga 11 metri (37 piedi) con ampia cabina di prua, dinette e toilette e una piccola cabina di poppa.

Gli spessori dello scafo (tutti in solida vetroresina) vanno dai 10 ai 30 millimetri! E si può saltare sulla tuga senza sentirla cedere o scricchiolare minimamente!

Provate a farlo con una barca costruita oggi... Il peso della barca dovrebbe essere sulle 6 tonnellate, con la zavorra intorno al 30%.



I serbatoi acqua del "Free Life" sono di vetroresina e fanno parte integrante dello scafo.

Purtroppo, però, gli interni (ispezionabili da fuori chiusi con tappi a vite di lega leggera) non sembrano ricoperti da strati di resina epossidica per alimenti. Quindi, anche se sono passati ben 27 anni dalla loro costruzione, continuano a rilasciare sostanze chimiche nell'acqua, che, infatti, sa ancora di plastica.

Il vecchio quadro elettrico era insufficiente è stato rifatto, aggiungendo il carica-batterie e il circuito a 220 Volt, con un inverter per avere la 220 anche dalle batterie.

LE VELE: Aldo Zadro, titolare dell'omonima veleria di Trieste, mi ha rifatto tutte le vele nuove, con i materiali della Marine Enterprise Projects.

MOTORIZZAZIONE: NANNI DIESEL, Amalia Festa, unica azionista della Nanni, in un periodo nel quale la globalizzazione e l'accorpazione sembrano scelte obbligate, "naviga" invece "in solitario" e a gonfie vele! Infatti, la sua azienda ha raggiunto il terzo posto nel mondo, dopo Volvo Penta e Yanmar. Il mio motore, marinizzato dalla Nanni, quasi trent'anni fa, gira ancora bene, e la signora Festa mi ha dato i ricambi per una completa revisione e tanti altri di rispetto.

ELICHE RADICE - Lorena Radice, della più famosa e importante fabbrica di eliche italiana, mi ha dato una loro preziosa elica pieghevole che mi farà andare più veloce a vela. Però dovrò fare delle modifiche al timone, per montarla e così, per il momento, uso una tripala fissa (sempre della Radice) più efficiente a motore...

La Robel Marine mi ha dato la famosa antivegetativa Copper Coat che dura tanti anni.

Le cime mi sono state fornite dalla Slaicord che ricicla la plastica. Gommone

L'ATTREZZATURA Ho dovuto tagliare qualche centimetro del piede dell'albero (*di lega leggera*), gravemente corroso dall'elettrolisi, perché era appoggiato direttamente su una base di acciaio inox, con la quale formava una distruttiva coppia galvanica. (*Tra due metalli diversi, in contatto in ambiente umido, si crea una sorta di pila elettrica, che trasferisce dal metallo elettroliticamente più debole, un flusso di elettroni che lo disgrega, come succede appunto con gli zinchi di protezione dei metalli immersi*). Poi ho sostituito alcune impiombature, arridatoi, perni e cavi, crepati, usurati o sottodimensionati e ho rifatto in metallo le crocette (*che erano di legno, marcito*). Ho aggiunto un secondo strallo, con le sartie volanti, per la trinchetta, cambiando quindi l'attrezzatura da sloop a cutter. Avendo più vele, si possono adattare più facilmente ed efficientemente alle condizioni del vento, avvolgendone completamente qualcuna e lasciandone completamente aperta qualche altra. Infatti, le vele parzialmente avvolte (*per ridurre la superficie*) sono meno efficienti, soprattutto di bolina. Ho dovuto anche costruirmi un tangone, che mancava, per usarlo con i fiocchi. Ho messo gli scalini pieghevoli sull'albero.

È DIVENTATA POGGERA - Il primo proprietario aveva cambiato la randa originale con una avvolgibile, che è tanto più facile e comoda, ma è anche molto più piccola e quindi la "Free Life", è diventata difficile da equilibrare, perché, con poco vento, il centro velico è ora più a prora della verticale che passa per il centro di deriva e quindi la barca, con venti deboli, è diventata poggiera. Questo rende più difficile il lavoro del timoniere e soprattutto del pilota automatico.

IL SECONDO ALBERO La soluzione ideale sarebbe l'installazione di un secondo albero, trasformando l'attrezzatura, che ora è diventata a cutter (*fiocco, trinchetta e randa*) in quella a ketch (*fiocco, trinchetta, randa di maestra e randa di mezzana*). Questa trasformazione porterebbe molti e importanti vantaggi, soprattutto per una barca giramondo, da solitario.

1) Renderebbe la barca più facilmente equilibrabile, in tutte le andature e con tutte le forze del vento, e quindi sarebbe molto più semplice governarla, soprattutto con il pilota automatico.

2) Dal traverso alla bolina, renderebbe la barca molto più facilmente ed efficientemente autostabile, sulla sua rotta, senza bisogno del pilota automatico (*infatti, basterebbe cazzare leggermente di meno la randa di mezzana e bloccare il timone un poco alla poggia*).

3) La randa di mezzana aumenterebbe la superficie velica, che ora è diventata anche insufficiente, con i venti deboli, a causa della piccola randa avvolgibile, inoltre, con poco vento, si potrebbe aggiungere anche una carbonera (*un fiocco, senza strallo, tra l'albero di mezzana e quello di maestra*).

4) Con un numero maggiore di vele sarebbe più facile adattare alle condizioni del vento (*semplicemente avvolgendone qualcuna*) mantenendo quindi la superficie velica alla massima efficienza, con tutte le forze del vento e in tutte le andature.

Naturalmente mettere un secondo albero è un grosso lavoro.

Purtroppo la "Free Life", affondata il 13 dicembre 2005 dalle balene, nell'Oceano Atlantico



RINGRAZIAMENTI:

E' doveroso a conclusione di questo piccolo ed umile lavoro ringraziare quanti hanno collaborato con notizie e materiale documentale:

- Coniugi Emilio Bignardi ed Adele Spada (Cantiere MARIVER)
 - Dino e Walter Para (Cantiere MORRI&PARA)
 - Studio Sciomachen di Bologna
 - Arch. Gino Ciriaci
 - Maurizio Vecchiola
 - Giancarlo Dessalvi
-

12.06.2013 Florindo e Luca