

The Herring Skiff

di Ira Einsteen

Libera traduzione di Domenico Boffi



Questo è un progetto nato con l'intento di poter continuare ad utilizzare un vecchio fuoribordo Mercury da 9.8 Hp. Lo possedevo da anni e avevo l'impressione che girasse ancora molto bene. In realtà così non era, ma questa è un'altra storia. Desideravo anche avere una piccola barca che potessi rimorchiare sul carrello con la macchina per andare, in funzione del mio umore, in vari luoghi intorno a Long Island. Avevo un vecchio, anche se amo definirlo "classico", Baltzer che con i suoi 28 piedi non era molto comodo da trainare in strada e con i suoi 7 nodi di velocità di crociera non mi permetteva di andare molto oltre le acque di Long Island come invece avrei desiderato.

Un piccolo e leggero skiff avrebbe fatto al mio caso tutte quelle volte che avessi desiderato esplorare Peconic o Great South Bays e avessi desiderato andare un po' più al largo di quanto mi avrebbe permesso una piccola canoa a remi.

Il "Double Paddle Dory" che progettai e realizzai tempo addietro è ideale per i fiumi ed i piccoli laghi di Long Island ma mi poneva il limite di dover uscire da solo e con poca attrezzatura.

Sono un uomo veramente fortunato, ho due figlie ed una moglie che amano condividere il mio tempo libero, ed io desideravo qualcosa che ci permettesse di farlo in sicurezza.

Non ero in cerca di velocità (il fatto che mi auto limitassi a meno di 10 cavalli lo conferma) ma desideravo qualcosa che permettesse di poter dire "prendiamo ed andiamo". Speravo in 12-14 nodi.

Spiegandovi come si "mette insieme" lo skiff desidererei non entrare troppo in dettagli tecnici, se avete familiarità con questo tipo di barche saprete di cosa parlo. Se non ne avete sarete ben serviti da un sacco di pubblicazioni e libri che trattano l'argomento dello Stitch & Glue piuttosto che del Tack & Tape. Ho consumato i miei "denti" sui libri di Dynamite Payson e non li raccomanderei a nessuno.

Ho completato un buon numero di costruzioni con la tecnica del tack & tape, l'ho trovata semplice e abbastanza divertente. E' incredibile quanto velocemente si possano vedere i risultati, la maggior parte delle piccole barche prendono forma in un paio di giorni.

Certo ammiro i mastri d'ascia che costruiscono piccole barche con i metodi tradizionali, ma non comprendo la necessità di usare questi metodi per un puro punto di vista pratico. Se ben tenute le barche in tack & tape durano tanto quanto se non di più di una costruita con metodi tradizionali, ciò a condizione che il buonsenso e qualche abilità da mastro d'ascia vengano a combaciare. Se pare esserci qualche problema con queste barche dal punto di vista della longevità non credo sia da imputare ai materiali o ai progetti ma al fatto che siccome si costruiscono così facilmente e velocemente si tende a non trattarle bene quanto faremmo con una tradizionale e preziosa lancia "Whitehall" costruita con metodi altrettanto tradizionali e finiture da gioielliere. Posseggo da 11 anni un Nymph Dinghy disegnato da Bolger (una classica "instant boat" in tack & tape), è solida oggi come quando la varai. È stata trascinata sulle rocce ogni volta che l'ho usata per il resto del tempo è stata sballottata dalla marea

e dalla risacca addosso ad altri dinghy ormeggiati spalla a spalla con lei nella nostra baia. Vorrei vedere una meravigliosa barca tradizionale subire gli stessi abusi!

Un altro vantaggio del tack & tape è il costo.

Niente di più esotico dell'epossidico è richiesto, tutto (tranne l'epossidico ed il compensato) è stato comprato in un negozio di ferramenta.

Il compensato, il nastro in fibra di vetro, la resina epossidica, tre bitte, la pittura, le lettere adesive, etc.. tutto per circa 250 dollari, non male per uno skiff di 3 metri e sessanta.

Continuerò sempre a decantare le lodi del compensato per esterni in Luan. Io usato quello da 6 millimetri per esterni ed è stato perfetto. Al costo di 10 dollari a foglio è stato il miglior acquisto da me fatto in falegnameria. Non ho completamente rivestito la mia barca con la fibra di vetro e la resina epossidica perché sapevo che il compensato di Luan ha una superficie molto liscia che permette ottime finiture. Con il passare degli anni i graffi si accumuleranno ma questo si potrebbe dire di qualunque finitura.

Lo scafo potrebbe comunque essere rivestito durante la costruzione, non rivestirlo vi farà risparmiare molto in termini di sforzo iniziale. Il mio skiff è ancora molto bello dopo un paio di mesi che lo uso, e la sua pittura è ancora meravigliosamente brillante

Relativamente al design, desideravo qualcosa che potessi considerare comodo per andare al largo di Long Island così come nelle baie che ho menzionato sopra. E' una piccola barca ed il buonsenso deve prevalere ma ci sono giorni in cui uscire al largo è possibile e sicuro anche con una barca di queste dimensioni.

Siccome era possibile prevedere d'incontrare mare un po' formato ho voluto una carena a V.

Non una V profonda ma qualcosa che non mi facesse sbattere la testa ad ogni onda e che mi desse un po' di direzionalità con mare di poppa.

Ho anche voluto una linea insellata. Questo disegno è chiaramente ispirato ad i dory, l'avrei chiamata dory-skiff se l'avessi disegnata con il fondo piatto.

Si può ottenere una linea insellata come questa pur costruendo il fasciame delle fiancate con un unico pannello rettangolare con la stessa altezza lungo tutta la sua lunghezza da poppa a prua ma a patto di dare maggior "apertura" al bordo alto della fiancata rispetto a quello basso.

Se avessi realizzato fiancate dritte, a 90° rispetto alla linea orizzontale la prua e la poppa non si sarebbero alzate creando quell'insellatura che vedete nella foto dello skiff. Invece facendo le sezioni dello scafo in modo che le fiancate siano "aperte", come quelle che suggerisco, appena legati tra loro a prua i pannelli della fiancata e fissato loro la sezione maestra e la poppa, la prua e la poppa si alzano creando l'insellatura. Più si aprono i pannelli più alta sarà la prua e profonda l'insellatura, questa è la magia.

In questo disegno ho dato un buon grado di apertura ai pannelli disegnando la sezione maestra con le murate molto inclinate, aperte, proprio per ottenere una profonda insellatura. Una fiancata molto aperta aggiunge una riserva di stabilità, una risorsa che ha fatto dei dory delle barche "morbide" ma che tengono il mare. Non amo descrivere questo skiff come "morbido" perché è robusto come una sola una carena piatta può essere (pur essendo lo skiff con carena a V. NDR).

Ho costruito lo skiff più ad occhio che seguendo il disegno, Siccome volevo una carena a V ho tagliato la poppa da un foglio di compensato da 6 mm. Con circa 15 gradi di angolo d'uscita (vedi figura 1).

Devo adesso dire che ho disegnato la poppa per un motore con gambo lungo (24 pollici = 61 cm.), quindi se userete un gambo corto (20 pollici = 51 cm.) dovrete tagliare una striscia dal bordo alto dello specchio di poppa che mostro o dare una un profilo differente alla parte alta dello stesso.

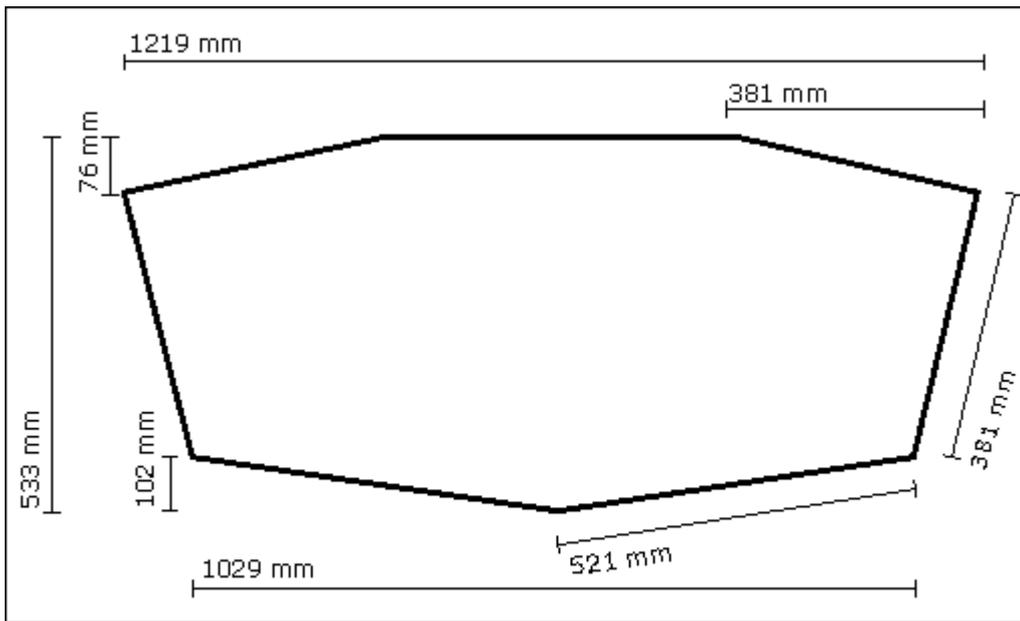


Fig. 1

Quindi ho disegnato la sezione maestra dello skiff tenendo lo stesso angolo nella V e la stessa larghezza del fasciame del fondo, ho però aperto maggiormente la parte alta della sezione rispetto la poppa stessa (vedi figura 2). Ho usato lo stesso angolo della V di poppa per la V di carena perché volevo che da mezzo scafo a poppa la superficie fosse ben portante in modo da aiutare il più possibile il piccolo motore da 9,8 cavalli a far planare la barca.

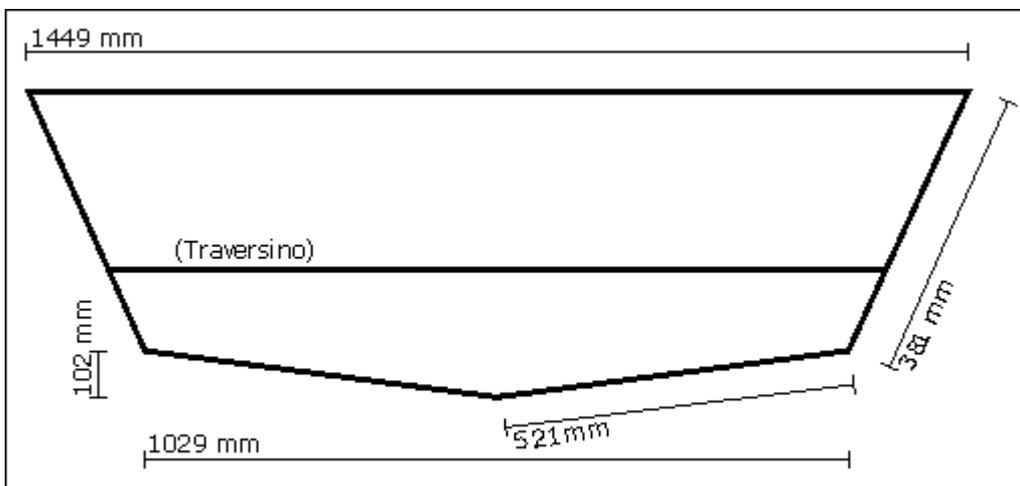


Fig. 2

La sezione maestra è sistemata a 1,83 mt. dallo specchio di poppa misurati sullo “scalo di costruzione” che mostro nella figura 3. Il traversino che attraversa la sezione maestra nei disegni serve come supporto della stessa sullo scalo di costruzione. L’altezza cui fissare il traversino è arbitraria così come lo è l’altezza cui fissare la poppa allo scalo di costruzione (diciamo che poppa e sezione maestra dovrebbero essere fissati in modo che le estremità corrispondenti alla chiglia sia alla stessa altezza. NDR). Io l’ho messa dove l’ho messa perché era un’altezza che mi permetteva di lavorare comodamente. (Vedi figura 3 e 4).

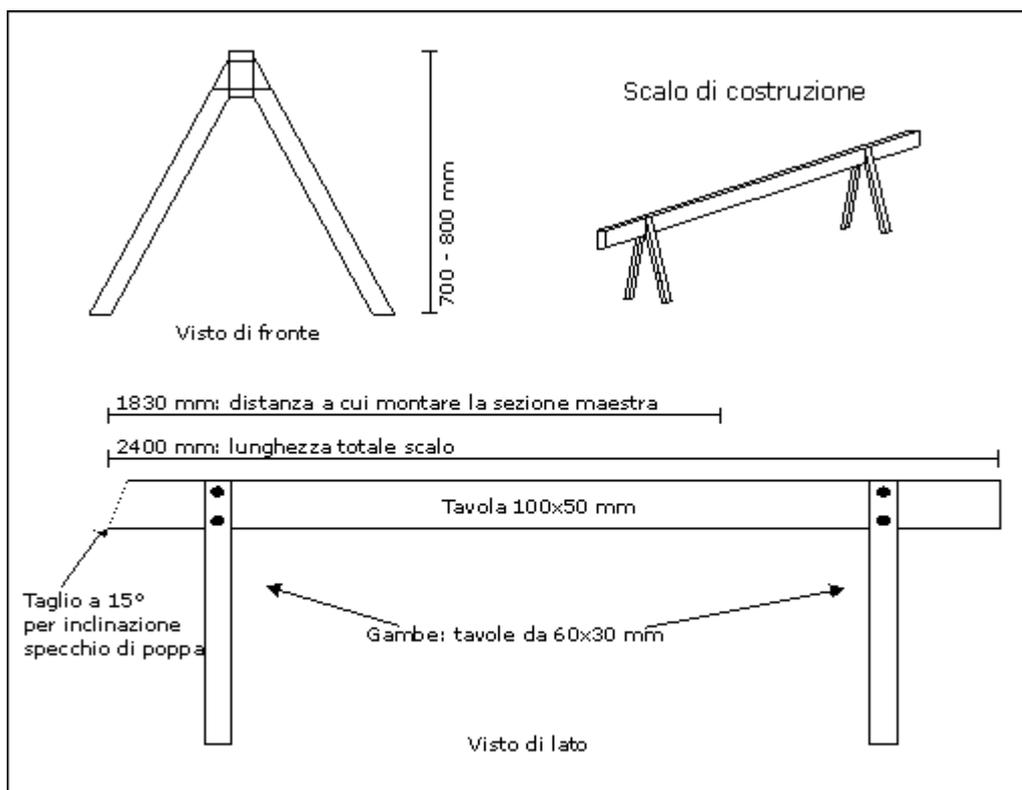


Fig. 3

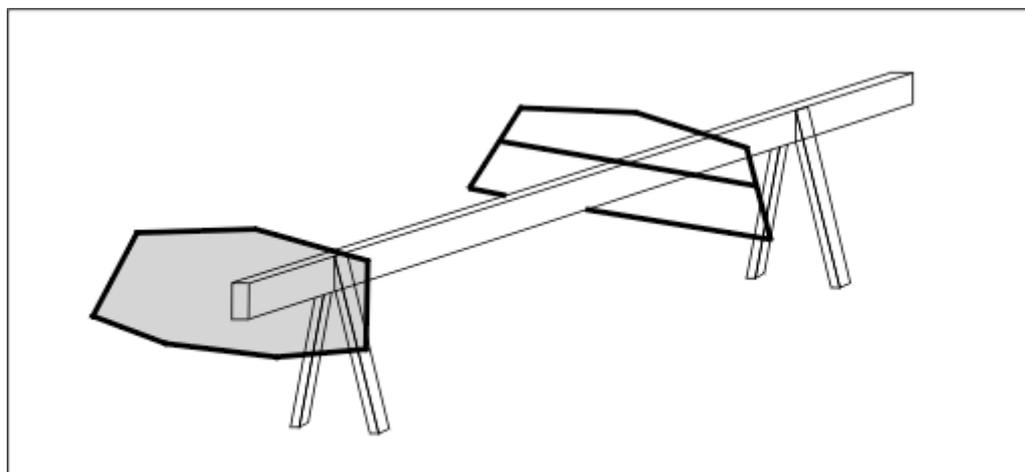


Fig. 4

Ho usato un listello da 25 x 100 mm di abete per fare la sezione maestra. Questa sezione si butta via dopo che lo scafo è completo quindi fatela con qualunque pezzo di legno di scarto abbastanza robusto abbiate nel ripostiglio.

Adesso dobbiamo costruire lo scalo di costruzione: due gambe di legno incrociate ed avvitate all'estremità di una tavola da 50 x 100 mm o poco più grande fanno al caso.

Poi passiamo ad attaccare lo specchio di poppa e la sezione maestra allo scalo di costruzione. Per essere sicuro di poter fissare stabilmente lo specchio di poppa allo scalo di costruzione ho avvitato un'altra

tavola di scarto da 50 x 12 di traverso allo specchio di poppa stesso (un po' troppo flessibile in quel frangente. NDR) ho quindi dato ad occhio circa 15 gradi di inclinazione alla poppa rispetto all'asse verticale ed alla fine si è rivelata l'inclinazione adatta.

Poi ho tagliato e giuntato i pannelli delle fiancate. Io ho giuntato i pannelli tenendoli uniti e incollandoci sopra un altro pezzo di compensato dello stesso spessore (giuntura di testa). Potete fare delle giunte a palle se lo desiderate ma la giuntura di testa è molto più semplice da fare e non è nemmeno tanto brutta da vedere.

Come potete vedere nella figura 5 i pannelli delle fiancate sono dei semplici rettangoli con dei tagli triangolari per dare l'inclinazione necessaria alla prua ed alla poppa. L'inclinazione per la prua è minima avendo voluto io avere qualcosa di molto vicino ad una prua che di profilo sembra scendere verticalmente nell'acqua (vedi figura 5). E' una buona idea rovesciare le giunture quando montate le fiancate, facendo in modo che una giuntura sia vicina alla prua e quella del pannello opposto vicino alla poppa (Se fate giunture di testa tenete lo spessore della giuntura internamente allo scafo. Inoltre consigliamo di tagliare il triangolo in eccesso alla fiancata per adattarla al profilo della poppa dopo aver montato le fiancate e DOPO averle fissate alla poppa ed alla sezione maestra. NDR).

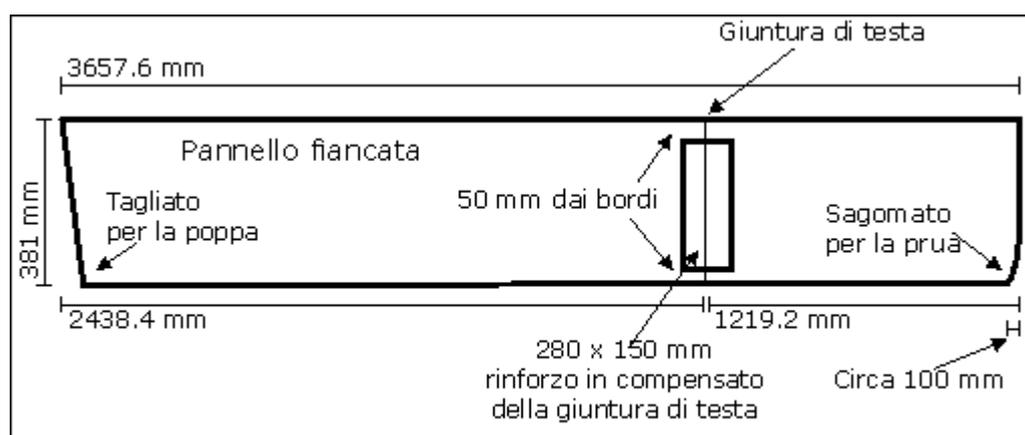


Fig. 5

Una piccola nota relativamente alla resina. Io ho usato resina epossidica. Non raccomando l'uso di resina poliesteri ameno che non abbiate pianificato di rivestire completamente lo scafo. Io ho solo coperto con nastro di fibra di vetro e resina epossidica le giunture degli angoli dei pannelli, non mi sarei fidato a fare lo stesso lavoro con la resina poliesteri. (Seacube sconsiglia l'uso della resina poliesteri in qualunque caso. NDR)

Il prossimo passo è montare le fiancate intorno alla poppa ed alla sezione maestra (vedi figura 6). Non essendoci molto peso né molti sforzi da supportare sono stato in grado di semplicemente "scocciare" le fiancate alla sezione maestra ed alla poppa, poi ho praticato tre forellini sulle fiancate in corrispondenza della prua in modo da poterle legare insieme con un po' di filo metallico (meglio usare le fascette da elettricista. NDR).

Adesso ad occhio controllare che tutto sia simmetrico. Probabilmente qualcuno di voi salterà fuori con qualche strano metodo per misurare la simmetria; usare il nono grado della geometria è qualcosa che tutti abbiamo dimenticato, ma l'esperienza mi dice, specialmente con le piccole barche, che se all'occhio tutto sembra in linea probabilmente è molto vicino ad esserlo e per noi è sufficiente.

Aggiungete dei filetti di epossidica addensata a poppa ed a prua, coprite con il nastro di fibra di vetro impregnato di epossidica ed aspettate che sia asciutto.

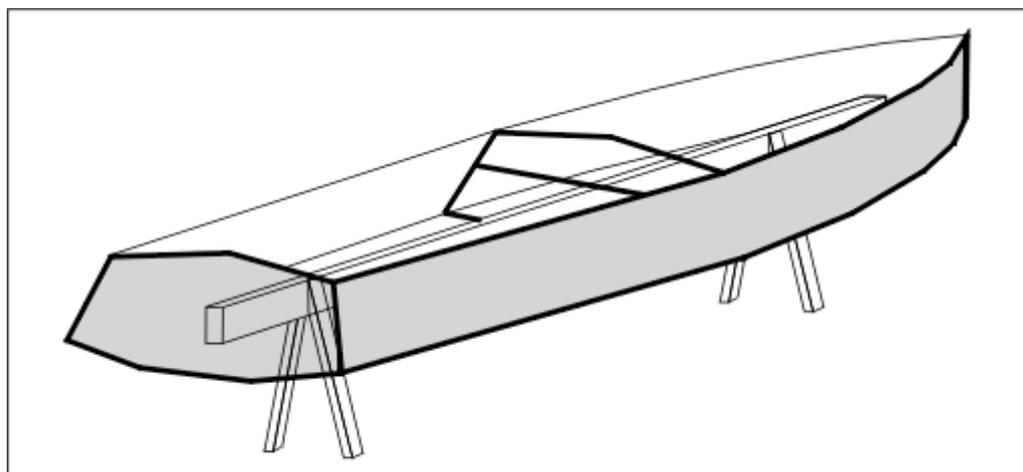


Fig. 6

Adesso occupiamoci dei pannelli della carena. Tagliate delle strisce di compensato alte 52 cm sul lato lungo del foglio di compensato, giuntate di testa il compensato (come avete già fatto per i pannelli delle fiancate) in modo da raggiungere la lunghezza di ca. 3,66 mt.

Adesso, come fatto per i pannelli delle fiancate rovesciare il verso delle giunture, una verso poppa, l'altra verso prua appoggiandole sulla poppa e sulla sezione maestra, quindi scocciate i pannelli alla poppa. I pannelli si toccano nella zona della chiglia e devono essere perfettamente allineati. Io ho fatto una mezza dozzina di buchi lungo lo spigolo della chiglia e passando del filo metallico ho cucito insieme i pannelli. Adesso dovete spingere i pannelli della carena sino ad incontrare quelli della fiancata. I pannelli non sembrano cooperare pienamente ma se non vi "incazzerete" troppo con loro riuscirete a farli stare bassi e ben allineati. Marcate adesso l'eccesso di bordo dei pannelli della carena (nel punto in cui incontrano quelli delle fiancate).

Dovrete inoltre segnare il profilo della prua sui pannelli della carena. Seguite l'inclinazione della prua dai pannelli delle fiancate e dolcemente fate una curva sino ad incontrare la linea di chiglia in modo che la prua sembri come dovrebbe sembrare la prua di una barca (capirete quello che sto dicendo quando lo farete) e non siate dispiaciuti delle "incazzature" di cui sopra.

Una cosa simpatica del tack & tape e che è veramente incoraggiante. Un centimetro di spazio in alcuni punti della giuntura dei pannelli non è un problema a patto che gli spazi non siano troppo numerosi. I filetti di resina epossidica ed il nastro di fibra di vetro impregnata da entrambe i lati coprono tutti gli errori e lo fanno in maniera sicura.

Adesso slegate tutte le cuciture dei pannelli, tagliate gli eccessi segnati ed il profilo della prua, rilegate tutto e siete pronti per incollare con filetti di resina e nastro in fibra di vetro impregnato l'interno delle giunture dello scafo.

Sarebbe comodo avere un amico che possa aiutarvi a sganciare lo scafo dallo scalo di costruzione in modo da poter fare i filetti e coprirli col nastro di vetro dal lato interno dello scafo. Una volta che tutto è asciutto rigirate lo scafo tagliate i fili di metallo delle cuciture, arrotondate gli spigoli del compensato, coprite anche gli angoli esterni con il nastro di vetro impregnato e voilà, avrete uno scafo. La barca è finita a metà.

Volevo una piccola chiglia, per robustezza e per stabilità direzionale. Ho recuperato una tavola da 100 x 75 mm lunga 2,80 mt. L'ho tagliata e rastremata in modo da ricavarne un profilo da 25 x 75 mm e

l'ho modellata come nella figura 7 e quindi l'ho incollata sul fondo con epossidica addensata. L'ho anche avvitata dall'interno dello scafo con 8 o 9 viti in ottone da legno.

Ho anche voluto che la barca galleggiasse anche se piena d'acqua e quindi ho riempito di materiale galleggiante i tre sedili. Ho creato il sedile centrale con il compensato tagliato in modo che si adattasse al profilo della carena quindi l'ho incollato con i soliti filetti e nastro di vetro impregnato al posto della sezione centrale (vedi figura 7). Ripetete la stessa cosa per un sedile a poppa ed uno a prua. La struttura dei sedili aggiunge molta robustezza alla struttura dello scafo. La barca è rigida, torzionalmente, ed i sedili sono il perché di ciò. Ho avvitato dei listelli nel bordo interno dello scatolato dei sedili ed ho coperto con coperchi di pino come seduta.

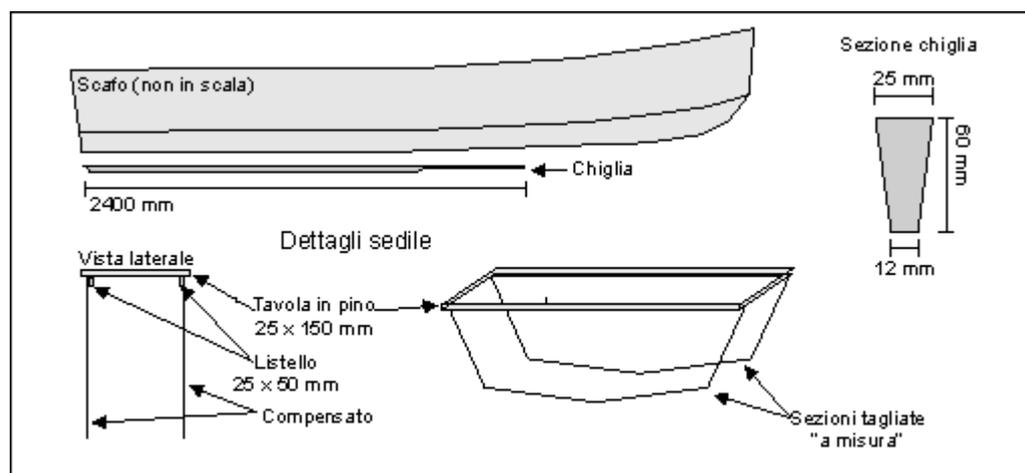


Fig. 7

Il materiale galleggiante che ho inserito nei sedili è styrofoam in blocchi tagliati a misura. Porre in posa dello styrofoam funziona senza ombra di dubbio, ma non desideravo pagare più per lo styrofoam che per la barca. Se avrete modo di fare passeggiate lungo la spiaggia d'inverno potrete probabilmente fare una scorta di questo materiale in poco tempo. Aggiungerete un tocco ambientalista alla vostra barca (Qualora non foste così sfortunati da frequentare spiagge inquinate in pieno inverno, lo styrofoam si può oggi comprare per pochi euro presso qualunque magazzino di materiale edile. NDR). Ho fatto un foro da 25 mm nel punto più basso dei pannelli di supporto dei sedili. In questo modo ho degli ombrinali che permettono all'acqua di scorrere verso prua per poi essere rimossa.

Il bracciolo dello specchio di poppa è stato tagliato a misura dalla solita tavola di scarto da 50 x 130 (vedi figura 8) e quindi incollata con resina addensata ed avvitata alla poppa ed alla chiglia. Dalla stessa tavola ho tagliato il bracciolo di prua, il rinforzo per il motore ed i braccioli di quarta dello specchio di poppa (vedi figura 8).

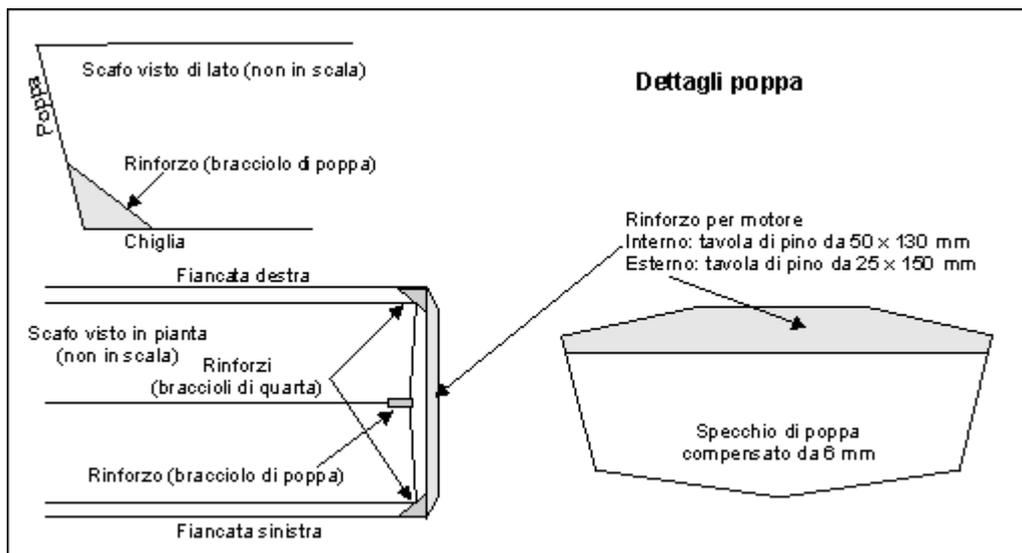


Fig. 8

E' relativamente complesso fare e montare questi pezzi. Lo so che fare ciò sembra facile ma non lo è, sono le uniche parti di questo progetto che richiedono tolleranze minime. (Dovrete fare due tagli complessi per ogni bracciolo di quarta!). Prendetevi il tempo necessario a farlo, perché un buon lavoro qui veste realmente la vostra barca.

Questa non è una tradizionale lancia Whitehall ma un buon lavoro di falegnameria colpisce lo spirito di chiunque. Non esitate a tagliare nuovamente il pezzo che non è venuto preciso. Stiamo parlando di una tavolaccia da 50 x 130, difficilmente potrete pensare ad uno spreco di denaro.

Ho tagliato il rinforzo esterno per il motore da una tavola di pino da 25 x 150 mm.

Per i bottazzi ho usato due listelli lunghi 4,30 mt da 40 x 70 mm li ho tagliati in due ottenendo quattro listelli da 18 x 70. E' stato semplice farli aderire al bordo e una volta in posa aggiungono molta rigidità. Ho avvitato i bottazzi esterni a prua ed a poppa dall'esterno con due viti da 5x50 mm di ottone (nel bracciolo di prua e nei braccioli di quarta) e poi dall'interno con delle viti da 4x12 mm. I bottazzi interni sono avvitati dall'interno con viti da 4x30 mm.

Tutte le teste delle viti sono state forzate più in basso del livello superficiale della tavola e quindi stuccate prima della verniciatura.

I dettagli di finitura carteggiatura, pitturazione, verniciatura dei dettagli in legno a vista (bottazzi, braccioli di quarta e di prua e supporti interni ed esterni del motore), prenderanno molto più tempo di quello che pensate di dovergli dedicargli. Aggiungete un paio di bitte, un anello per il traino ed avrete un maneggevole, servizievole skiff di 3 metri e 60. Tutto ciò al costo di un cambio di gomme per un'utilitaria e un po' di sano, rilassante lavoro.

Una veloce nota di come va in mare. Come avrete notato nel primo paragrafo, il Mercury da 9,8 cavalli sembrava in forma ma richiedeva un po' di lavoro. La compressione era bassa in un cilindro a causa della fascia raschia olio di un pistone e questo gli impediva di raggiungere il regime massimo di rotazione.

Ad ogni modo lo skiff fa circa 10 nodi e copre un miglio (terrestre. NDR) in 5 minuti.

Sono stato in grado di fare 12 nodi con un 8 cavalli in prestito. Uno dei miei progetti per l'inverno è di ricostruire il mio 9,8 dopo di ciò sono sicuro che lo skiff andrà un po' meglio di ora.

Un piccolo disappunto l'ho provato quando mi resi conto che con il solo pilota a bordo lo skiff ha un assetto che compromette terribilmente le prestazioni a meno che non si guidi dal sedile centrale. Per guidarlo dal sedile centrale è indispensabile una prolunga della manopola di guida e del gas. Con due persone a bordo, uno seduto in mezzo o ha prua e il timoniere a poppa, l'assetto è perfetto. Questo è un problema comune con i piccoli skiff. Si dovrebbe disegnare una barca con la larghezza massima al galleggiamento molto arretrata per compensare questo difetto, perdendo però molto in termini di tenuta di mare e perdendo molto nelle performance a remi. Anche se non ho disegnato questa barca per andare a remi, lo skiff si rema facilmente ed efficacemente e non desidero perdere questa qualità

A remi, con una persona a bordo e senza motore direi che va discretamente bene, con più di una persona a bordo ed il motore montato ma sollevato trascina un pò la poppa nell'acqua ma tutto sommato ha prestazioni del tutto rispettabili e quindi può essere tranquillamente portata in porto a remi se il motore si rompe.

In generale la barca lavora bene, è leggera e molto facile da trainare sul carrello con la macchina. L'ho usata dozzine di volte e sono sempre stato avvicinato da curiosi che chiedevano informazioni e ammiravano le sue linee.

E' stata usata e goduta abbondantemente, proclamo a tutti con fierezza che fare le cose per se stessi è pratico ed allo stesso tempo soddisfacente.

Lista dei materiali (costi USA nel 1992):

- 5 fogli di compensato di Luan da 6 mm x 1220 x 2440 mm \$ 50.00
- 3 pezzi da 50 x 100 x 3600 mm di abete americano (douglas) \$ 15.00
- 1 pezzo da 50 x 150 x 3600 mm di abete americano (douglas) \$ 7.00
- 6 pezzi da 25 x 50 x 2400 mm di abete \$ 4.00
- 2 pezzi da 25 x 300 x 1800 mm di pino \$ 14.00
- 1 pezzo da 25 x 300 x 900 mm di pino \$ 4.00
- 1 pezzo da 25 x 150 x 1800 di pino \$ 5.00
- utensili vari \$ 30.00
- 9 litri di resina epossidica \$ 70.00
- 45 metri di nastro in fibra di vetro alto 10 cm \$ 35.00
- 2,5 litri di pittura a smalto \$ 15.00
- 1 litro di vernice poliuretana \$ 8.00

\$257.00

Se qualcuno che ha scaricato i piani desiderasse ulteriori informazioni può contattarmi via email. Il mio indirizzo è einsteen@yahoo.com (scrivetegli in inglese. NDR)

Amo parlare di barche e sarà piacevole fornire aiuto a chiunque lo desideri. Soprattutto a chi scegliesse il mio skiff come suo primo progetto.

Questa copia di "The Herring Skiff di Ira Einsteen" è stata salvata da anyboat.com prima che il sito venisse chiuso. Il testo è stato tradotto dall'inglese, le misure convertite nel sistema metrico decimale e le figure sono state ridisegnate.

Questo file è scaricabile gratuitamente su www.seacube.it

Note del traduttore:

Mi sono divertito a tradurre questo pezzo. Concordo pienamente con la filosofia densa di buonsenso, semplicità e voglia di economia di Ira Eirsteen. Apprezzo la genialità progettuale e l'originalità del linguaggio dell'autore.

Un pò per soddisfare il mio esibizionismo e anche perché spero di poter aggiungere il mio buonsenso a quello di Ira, vorrei dare qualche consiglio:

Comprate un foglio di compensato da 6 millimetri in meno e, in sua vece, acquistatene uno da 12 - 15 con cui realizzerete lo specchio di poppa e le sezioni di supporto dei sedili.

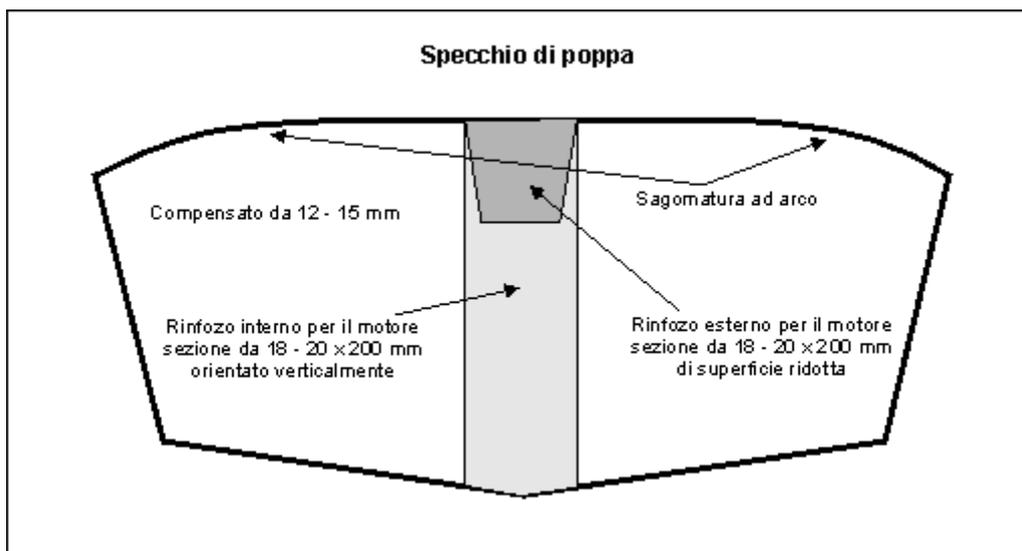
Per ragioni di gusto personale sostituirei il legno di pino con qualcosa di più esotico, come il mogano, o di più tradizionale, come il frassino. Per la chiglia il rovere sarebbe ideale.

Per i listelli del bottazzo di falchetta (sia internamente che esternamente) ci sta bene qualcosa con una sezione più piccola (15 x 30 max 40 anziché il 18 x 70 suggerito) la struttura non ne soffrirà e l'occhio sarà più soddisfatto.

Anche la chiglia potrà essere ricavato da un listello di legno duro (ad esempio rovere) di sezione inferiore a quanto indicato, 25 x 25 andrà benissimo. Il 25 x 60 mi sembra un pò troppo "profondo" per uno scafo planante.

Con lo specchio di poppa da 12 - 15 mm. anziché da 6, i rinforzi per il motore potranno essere decisamente più sottili, diciamo che sia internamente che esternamente si potrà usare una tavola da 18 - 20 mm., inoltre i rinforzi si possono disporre diversamente e se ne può limitare la superficie: Disporre verticalmente anziché orizzontalmente il rinforzo interno (dalla chiglia al vertice superiore dello specchio di poppa) ed all'esterno applicate solo un rettangolo con superficie sufficiente a fare in modo che i supporti del motore vi si appoggino.

Trovo che disegnare la parte superiore dello specchio di poppa ad arco anziché a trapezio sia più elegante e neanche tanto più difficile.



Il sedile di poppa si fa a contatto con lo specchio di poppa stesso. In questo modo si aiuta lo specchio di poppa a scaricare in maniera più omogenea le sollecitazioni della spinta del motore sullo scafo.

Se consideriamo il fatto che lo scafo ha la carena a V non dovremo dimenticarci che muovendoci nella barca sarebbe comodo mettere i piedi su di una superficie piana. Ira non ne parla ma sono quasi sicuro che una delle cose che lui ha aggiunto al suo scafo in seguito alla redazione di questo progetto sono stati dei paioli.

Infine vi consiglio vivamente di rivestire lo scafo con fibra di vetro (meglio biassiale, non tessuto o mat) e resina epoxi (assolutamente NON poliestere NE vinilestere). Non prendetemi per pazzo ma il rivestimento fatelo internamente NON esternamente.

Adesso vi spiego perché non sono pazzo e perché vale la pena di farlo:

E' uso pensare che il rivestimento serva ad impermeabilizzare ma nel nostro caso una sola mano di pura resina epoxi a saturare il compensato sull'esterno dello scafo è più che sufficiente alla bisogna. Invece la struttura del fasciame in compensato da 6 mm è oggettivamente un po' sottile per un scafo planante, molti costruttori infatti hanno optato per il compensato da 8 mm che ha però dato loro notevoli problemi in fase di piegatura non permettendo di ottenere le eleganti curve naturali di questo scafo quando realizzato con il 6 mm. Aggiungiamo il fatto che stuccare e carteggiare il rivestimento in fibra di vetro ed epoxi è un lavoro lungo e noioso ed ecco che se rivestiamo lo scafo internamente le superfici da levigare saranno limitate a quelle a vista (circa due terzi delle sole fiancate cioè meno di metà dell'intero scafo).

Usando questi accorgimenti lo scafo sarà molto più robusto, gli spazi interni meglio fruibili, le finiture in legno a vista più eleganti di quelle di Ira e, anche se in Europa i materiali di costruzione costano un po' più che negli Stati Uniti, il costo finale dello scafo sarà poco superiore alla versione di Ira.

Buona costruzione,

Domenico Boffi.

PS: Se costruirete la barca partendo dalla mia traduzione vi sarò grato se vorrete mandarmi via email una o anche tante foto, una descrizione del vostro lavoro o dei commenti saranno altrettanto graditi. Mi piacerebbe pubblicare i vostri contributi sul sito insieme a questi i piani di costruzione. Scrivetemi a nospamplease@ios.it