

Usi e costumi una barca non è un'auto - XVI puntata



vano tentando di coordinare il computer che regolava l'orologio con l'ora ufficiale e che speravano quanto prima di sistemare il problema. Sono passati anni e non è successo nulla di nulla: anche stamattina quell'orologio era avanti di 5 minuti secchi.

Altra storia: dal più famoso orologio del mondo passiamo al più importante quotidiano italiano. Circa cinque anni fa mi sono scocciato di leggere sul Corriere della Sera testi di Biagi, Magris, Pivano e di molti altri nobili autori, massacrati da "errori" di ortografia e in particolare da "a capi" di parole che urlavano vendetta. Così, sempre "rompigioni", ho scritto alla redazione chiedendo se non si poteva porre fine a questo scempio della lingua italiana visto che, nei tempi andati (in cui anch'io avevo collaborato al famoso giornale) con le linotype e i correttori di bozze, questo non accadeva. Mi hanno gentilmente risposto con una e-mail (che naturalmente conservo): «Stiamo cercando di insegnare al computer la nostra lingua: speriamo di farlo in fretta», diceva la redazione. Apro oggi, quasi duemila giorni dopo, il Corriere e, in un solo artico-

lo a firma (nobile altroché) di Gian Antonio Stella, trovo questi "a capo": «nella clo-aca»; «indebolire la co-alizione»; «i sentimenti non si-ano».

Di andare "a capo" con l'"ano" era errore che i linotipisti maliziosamente facevano di proposito per scherzare i correttori di bozze ma credevo fosse passato in disuso... e invece la moderna tecnologia lo ha rilanciato.

Ma tant'è! Oggi si fa tutto con i computer: prendere o lasciare. Ovviamente tocca prendere perché non esiste alternativa. Ma la vera domanda è: possiamo fidarci? Tutto quello che è "nuovo", "moderno", "altamente tecnologico" è più sicuro?

Un orologio che va avanti di qualche minuto non ti fa perdere il treno, un "a capo" sbagliato può anche non guastarti la digestione, d'accordo. Ma se il nostro benemamato computer noi lo mettiamo a progettare barche saprà fare il suo lavoro in modo perfetto oppure inserirà qualche errore?

Oggi la larga maggioranza della produzione (e quindi anche quella delle imbarcazioni) viene "lavorata" con i computer. «Per progettare, non lo userò mai» mi ha detto più di venti anni fa Renato "Sonny" Levi spiegando: «Se nella fase iniziale tu per stanchezza, distrazione o altro inserisci nel tuo pc un elemento "non corretto", te lo "trascini" per tutta la progettazione e difficilmente lo scopri prima che... la barca sia in acqua. Al contrario la "prova del nove" non sbaglia mai...». Assurdo si potrà pensare. Forse. Più probabilmente, semplice gap generazionale. Ma Alessandro Spagnolo vuol sapere da me se una barca di dieci anni or sono è sicura quanto una prodotta oggi oppure se, come nelle automobili, non vi sia stato un superlativo salto di qualità al punto da rendere ridicola la vecchia produzione.

Ovviamente qui si parla solo di barche a motore, delle quali gli elementi che compongono la sicurezza sono sostanzialmente tre: carena,

materiale di costruzione e motoristica nella sua globalità. Per quanto concerne le carene, negli ultimi dieci anni si sono fatti spettacolari passi indietro: personalmente non cambierei l'opera viva della mia barca (che risale al 1977) con quella di nessuno scafo più recente. È prevalso, infatti, il concetto che la barca non è un natante ma una "casa galleggiante" e quindi che a nessuno può interessare come naviga. Men che meno se fuori dal porto c'è mare formato. Il fatto che vi possano essere clienti interessati persino a navigare è statisticamente ininfluenza e quindi non sposta l'attenzione dei costruttori.

Il materiale di costruzione è ormai per tutti la vetroresina, che ha il suo cancro nella osmosi, parola che scientificamente significa: «Fenomeno di diffusione tra due liquidi miscibili attraverso membrane semimpermeabili». Se una barca in plastica è affetta da osmosi l'unica cosa che conviene fare è buttarla. Sì, lo so: si può anche cercare di circoscrivere la magagna e fare un "riportino" di materiale sano ma, prima o poi, il fenomeno riapparirà in forma virulenta altrove e quindi il gioco non vale la candela. Il guaio è che l'osmosi non nasce dall'impiego di cattivo materiale quanto da una costruzione realizzata in un ambiente non idoneo. Circa dieci mesi or sono riportavo proprio in queste colonne la scoperta fatta nell'entroterra di Napoli di un capannone dove si producono scocche di imbarcazioni per conto di un noto cantiere partenopeo. La particolarità di questa notizia era che il cosiddetto "cantiere" era un capannone NON climatizzato e soprattutto senza alcun controllo dell'umidità. Ho scritto allora: «In quella zona, come si sa, l'umidità dell'aria ha un valore medio annuo dell' 83% e in alcuni giorni si arriva anche al 95%. Quando la resina catalizza, se l'umidità relativa dell'aria è ele-

Nella pagina di sinistra, un Ferretti F460, in alto, e un modello dello stesso marchio prodotto alla fine degli anni '80. In basso, un Lamborghini Jarama, auto degli anni '70 (in piccolo) e un Reventon, presentato durante l'ultimo Salone di Detroit.

