SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Il delicato refitting del vascello Prince Otman affidato al cantiere Seven Stars

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 12th, 2024

Presso il cantiere Seven Stars, guidato dall'imprenditore Davide Mugnaini, è stata da poco trasferita, su desiderio del suo armatore, un'imbarcazione inglese, storica ed assolutamente unica nel suo genere, per essere sottoposta a importanti lavori di restauro finalizzati a riportarla al suo splendore originario.

Il nome di questa imbarcazione storica, costruita nel 1907 secondo i canoni di uno yacht a vapore di lusso, è attualmente "Prince Otman". La straordinaria ed importante commessa acquisita da Seven Stars consiste in un restauro conservativo; Seven Stars è stata individuata dalla proprietà dello storico vascello, in quanto conosciuta e famosa in Italia ed anche all'estero, come cantiere specializzato in questo tipo di attività.

La barca ha una storia affascinante: fu costruita per un magnate dell'industria tessile inglese, su progetto di William Stoba di Camper e Nicholson, di Southampton, secondo le più alte specifiche dell'epoca ed utilizzando legni pregiati, quali lo spruce per lo scafo, il teak per la sovrastruttura e mogano dell'Honduras per gli interni. Era stata equipaggiata con macchine a vapore fornite dalla fabbrica James Robertson & Sons, ed il suo scafo era tutto rivestito di rame.

L'imbarcazione, battezzata originariamente Mauna Loa, lunga 28,06 mt, con un baglio di 4,70 mt, pescaggio di 1,90 mt e 56,00 Gross Tonnage, fu noleggiata dalla Marina Militare inglese durante la prima guerra mondiale: dotata di una robusta struttura fu zavorrata in modo da poter trainare le chiatte e svolgere altri lavori di supporto e logistica; fu poi utilizzata anche come dragamine.

Al termine del servizio militare versava in pessime condizioni: aveva un albero spezzato, era verniciata con un colore "grigio corazzata" e generalmente deteriorata dal duro lavoro svolto; fu pertanto sottoposta al suo primo 'refit' completo. Due passaggi di proprietà susseguitisi nel tempo, la portarono a ridosso della seconda guerra mondiale, dove fu nuovamente requisita dalla Marina Militare e trasformata in 'yacht armato', con una mitragliatrice montata sul ponte di prua.

Negli anni successivi, nuovamente dismessa dalla Marina Militare, ci furono altri trasferimenti di proprietà di Mauna Loa, che cambiò anche porto di armamento, fino ad arrivare a Palma di Mallorca. Fu oggetto di altri interventi di ristrutturazione, sia per l'usura del tempo che per un forte uragano che la danneggiò gravemente. Nel 2001 il duca di Westminster l'acquistò e cambiò il suo

nome in Ilona of Kylesku**,** infine nel 2012 un altro cambio di proprietà, con l'assegnazione del nome ancora attuale: Prince Otman.

Il cantiere Seven Stars ha iniziato in questi giorni il restauro di questo affascinante yacht privato, per riportarlo in piena efficienza e renderlo quindi pienamente utilizzabile dall'armatore e dalla sua famiglia.

Il restauro del Prince Otman, spiega l'amministratore unico di Seven Stars Davide Mugnaini, è iniziato con la verifica dei componenti e della modalità di costruzione della barca; per fare ciò è stato necessario riportarla "tutta a legno" per verificare il tipo di essenza utilizzata e lo schema di assemblaggio delle tavole di fasciame e delle strutture. Nella fase successiva verrà rimosso tutto quanto risulterà irrimediabilmente deteriorato e sostituito con nuove tavole di fasciame, della medesima essenza, ovvero lo spruce americano. Questi interventi riguarderanno sia l'opera morta che l'opera viva, per consentire all'imbarcazione di ritornare ad una perfetta integrità. Il legno, già ordinato, dovrà essere evaporato, per far sì che le sue caratteristiche si avvicinino il più possibile a quello già 'vissuto' ed ancora in buono stato della barca. Una volta pronto e privo di umidità al suo interno, il legno verrà lavorato per realizzare tavole di fasciame esattamente identiche a quelle deteriorate e perfettamente inseribili, quindi senza soluzione di continuità.

Continuando nella spiegazione, Davide Mugnaini, sottolinea che "si tratta di un tipo di restauro difficilissimo perché i bravi maestri d'ascia sono ormai pochi. Fortunatamente Seven Stars collabora con uno degli ultimi, di grande livello ed esperienza, che sta insegnando i segreti del mestiere ai giovani falegnami di Seven Stars, mostrando e spiegando loro le modalità e quindi il procedimento migliore per restaurare il fasciame di questa imbarcazione del 1907. Bisognerà usare la massima attenzione sia a come tagliare le tavole, per rispettarne le venature in maniera corretta che per la loro lunghezza, che dovrà essere calcolata al millimetro, per permetterne un perfetto inserimento.

Per quanto riguarda la coperta in teak, non essendo dotata di "sottocopertino", andrà interamente calafatata, non prima di aver rimosso tutte le tavole danneggiate, quasi la totalità, e sostituite con nuove.

Il restauro continuerà sulla tuga e sui due alberi di Prince Otman: quest'ultimi verranno restaurati "a nuovo" con lo stesso legno, sempre in spruce americano." continua Mugnaini. Per quanto riguarda la tuga, tutta in mogano, con lo stesso procedimento saranno rimosse tutte le parti deteriorate e sostituite con parti ricostruite dal cantiere in legno identico, anche nelle sfumature.

Dal lato meccanico saranno smontati i due motori diesel Gardner Marine del 1936 da 160 cavalli e inviati per la revisione alla casa madre in Inghilterra, mentre Seven Stars installerà, su delle nuove linee di scarico, delle marmitte catalitiche e filtri anti particolato per ridurre le emissioni del 30-40% su richiesta dell'armatore, molto attento alla tutela dell'ambiente. Dal lato stabilità il Prince Otman è già munito di stabilizzatori, che verranno anch'essi opportunamente revisionati per essere infine rimontati a bordo e quindi riportati in piena efficienza.

Il restauro proseguirà con lo smontaggio di tutta la componentistica in ottone e la sua riparazione; laddove necessario saranno ricostruiti i componenti non recuperabili, perfettamente identici agli originali, ricostruzione che sarà totalmente eseguita direttamente da Seven Stars, al suo interno, con i propri tecnici specializzati. Infine saranno coinvolti dei "maestri funari" viareggini, esperti di alberature antiche, che si occuperanno di insegnare alle maestranze del cantiere come riportare a

nuovo o ricostruire cordame, piombature e pelli.

I lavori su questo vascello d'epoca si concluderanno con la realizzazione di un nuovo impianto elettrico, mentre le cabine (tre a prua e due a poppa per l'equipaggio) e gli interni in generale, essendo ben conservati, saranno sottoposti ad un leggero restauro, con smontaggio, ripristino, sverniciatura e rimontaggio. L'armatore, ha inoltre poi già richiesto il rinnovo degli imbottiti e dei tessuti interni, oltre al rifacimento di tutte le cappe esterne.

Per realizzare questi delicati lavori che riporteranno il Prince Otman alla bellezza originaria di 117 anni fa, il cantiere ha preventivato circa un anno di tempo. Ma quale potrà essere, a quel punto, il valore economico di questa imbarcazione? "Il valore in un caso come questo non è facile da attribuire, va interpretato. Essendo un pezzo unico e di grande prestigio, se ben restaurato, può acquisire un valore molto alto, soprattutto se incontra l'armatore appassionato. Pensiamo solo ad alcune Ferrari d'epoca, costruite in edizione limitata che ora valgono 1-2 milioni di euro." spiega Davide Mugnaini, che aggiunge: "Quando ho incontrato l'armatore mi sono opposto al suo desiderio di cambiare alcune cose nella compartimentazione del Prince Otman, spiegandogli che io per primo, ma anche tutto lo staff di Seven Stars, i suoi tecnici ed i suoi dirigenti, siamo molto rigidi nell'operare i restauri, ritenendo che su imbarcazioni d'epoca, ancora originali, quindi ancora nella loro "purezza progettuale e filosofica", come Prince Otman, sarebbe quasi un oltraggio a chi le ha costruite e possedute, andare ad apportare ora delle modifiche. Ho insistito quindi, spiegandogli che non eravamo il cantiere adatto per un lavoro di quel tipo. Credo sia stata questa nostra presa di posizione a convincerlo, sia nella scelta di come operare il restauro e sia, soprattutto, con chi farlo."

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

This entry was posted on Wednesday, June 12th, 2024 at 9:30 am and is filed under Yacht, Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.