

Meteor LUPO NERO

- Lavori di restauro autunno 2024 -

Il nostro Meteor da regata.

Ad inizio 2024 abbiamo acquistato un piccolo cabinato Meteor modello regata, realizzato nel 1972 dal cantiere Sipla; il nome è “Lupo Nero”, il numero velico Ita 56.

Era rimasto inutilizzato per alcuni anni, lo abbiamo acquistato in tre, con l'intento di partecipare alle regate dedicate a questo modello di barca.

La leggenda narra che il primo armatore di Lupo Nero era il figlio di uno dei soci del cantiere Sipla e pertanto nel costruire la barca, fece adottare dalle maestranze ogni possibile attenzione nella laminazione della vetroresina per ottenere una solidità superiore a quella dei modelli prodotti in serie, in effetti si è dimostrata essere una barca molto solida.

Ad inizio 2024 abbiamo riarmato la barca con i materiali disponibili (le vele erano datate 1993!) ed abbiamo partecipato con soddisfazione al campionato primaverile presso il lago Trasimeno, ad una tappa del Trofeo del timoniere e al Campionato italiano Meteor.

La classe Meteor.

Il Meteor è un piccolo cabinato a vela, a chiglia disegnato nel 1968 dall'architetto olandese Van De Stadt e messo in produzione nel 1969. Era pensato per gradevoli veleggiare giornaliere su laghi e mari italiani. La barca ha avuto subito un grande successo di pubblico ed è stata prodotta in alcune migliaia di esemplari rendendola una delle più popolari barche a vela in Italia. (Fonte Wikipedia)

Il cantiere nautico che realizzò il primo Meteor nel 1968 fu la Sipla di Forlì poi diventata Comar. Negli anni più recenti la produzione è continuata ad opera del cantiere Nauticalodi e dal 2023 gli stampi sono passati a Tecnometeor che ne continua la realizzazione.



Figura 1: il Meteor Lupo Nero ad inizio 2024, dopo il periodo di inattività.

Il Meteor è una barca sicura, robusta, maneggevole e facile da condurre. Relativamente economica, facile da gestire e carrellabile.

Lo scafo ha una lunghezza di 6 metri, il peso è di 770 kg.

Ha una dotazione di 5 vele: randa: 9,55 m², genoa: 12 m², fiocco: 8,35 m², tormentina: 4,05 m², spinnaker: 26 m². È armata in testa d'albero.

Dalla tranquilla crociera con la famiglia alle accanite regate, il passo è stato breve.

Nell'anno 1973 si è costituita Assometeor, l'associazione dei proprietari del Meteor e in tutta la Penisola sono nate le "Flotte" che oggi sono undici e spaziano da Como fino a Napoli.

Assometeor ha il compito di certificare la monotipia delle barche iscritte attraverso uno specifico Regolamento di stazza e di rappresentare la Classe Meteor in seno alla Federazione Italiana Vela.

La Classe Meteor è così diventata dal 1984, un monotipo riconosciuto dalla Federazione Italiana Vela.

A conferma del successo tuttora riscosso, basti pensare che in occasione del Campionato italiano si presentano al via circa 60 equipaggi.

I lavori di ammodernamento di Lupo Nero.

La nostra barca è stata stazzata nel 1993; nel corso degli anni risultano fatti alcuni lavori di manutenzione: nel 1992 è stato fatto il trattamento anti-osmosi; nel 2004 è stato sostituito l'albero originale (quello di colore giallo oro) con quello nuovo tipo che è più rigido e di colore alluminio naturale. Più di recente, l'opera viva è stata trattata con un primer e un'antivegetativa da regata in maniera da poterla lasciare in acqua per lunghi periodi.

Il ritorno alle regate del 2024 ha evidenziato la necessità di avviare a stretto giro alcuni lavori di restauro ed ammodernamento.

In primo luogo, volevamo togliere la vecchia antivegetativa: per queste barche da regata la prassi è quella di conservarle in secca sull'invaso, con l'opera viva sempre tirata a lucido e priva di ogni antivegetativa. Ad ogni regata o sessione di allenamento si procede al varo e al successivo alaggio con la gru, operazione che richiede cinque minuti grazie agli anelli per il sollevamento presenti di fabbrica su tutti i modelli sin dalle origini.

Ulteriore lavoro, propedeutico all'utilizzo della gru, era quello di sostituire i vecchi anelli per il sollevamento posti sottocoperta, dato che erano vistosamente ossidati e non davano la necessaria sicurezza nelle operazioni di varo ed alaggio.



Figura 2: i vecchi anelli per il sollevamento.

Altro lavoro in lista di attesa sin dal momento dell'acquisto, era la riparazione della falchetta che mostrava una pronunciata crepa sotto al secondo candeliere a causata da un urto in regata.



Figura 3: crepa di 40 cm. sotto al candeliere.

Infine, volevamo sostituire i poco efficienti winch per le scotte del genoa, con dei paranchi costituiti da due bozzelli doppi e un carrello su rotaia. I paranchi riducono di quattro volte lo sforzo per mettere a segno la vela di prua e si comandano comodamente da sopravvento. Anche questa modifica è una prassi oramai consolidata nei Meteor da regata perché il regolamento di Stazza lascia un'ampia libertà nel personalizzare l'armo di coperta. Nell'ambito dei "meteoristi" questi meccanismi li chiamano "le macchinette" e permettono di domare l'ampio genoa, riducendo il rischio di dover passare dal chirurgo.

Ad agosto 2024 abbiamo avviato i lavori con l'obiettivo di presentarci pronti per la Stagione 2025.

Si è iniziando con la rimozione delle viti da 12 mm. che serrano sia il bulbo in ghisa da 270 kg. allo scafo sia gli anelli per il sollevamento.

In effetti l'intervento si è rivelato necessario: lo spessore delle viti era dimezzato in alcuni punti.



Figura 4: viti del bulbo e anelli da sollevamento ammalorati.

Le sei viti che collegano il bulbo allo scafo devono essere sfilate a colpi di martello, dall'alto verso il basso e la loro fuoriuscita scopre le sedi delle teste sotto all'opera viva.



Figura 5: i fori sull'opera viva lasciati dalle teste delle viti del bulbo.

Durante l'inserimento delle nuove viti (ora in acciaio INOX 316) abbiamo sigillato i fori con il sigillante poliuretanico monocomponente e dopo qualche giorno abbiamo livellato le sedi delle teste con resina epossidica CFS 10-10 resa tixotropica con l'aggiunta di polvere addensante e microfibre.



Figura 6: le teste delle nuove viti prima della stuccatura.

Anche il bulbo di ghisa presentava alcuni rigonfiamenti ben localizzati, che si notavano più al tatto che alla vista, segno che sotto alla superficie vi era della ruggine che aveva provocato il distacco di scaglie di materiale.



Figura 7: crateri da ruggine sul bulbo in ghisa.

Su questi difetti si è intervenuto meccanicamente con martello e scalpello ben affilato in modo da rimuovere tutte le parti instabili, poi abbiamo carteggiato tutto con grana 80, lavato con acetone ed applicato sui crateri due mani di convertitore per ruggine (tipo Ferox). A seguire, stuccatura a livello con il 10-10 arricchito di microfibre e addensante.



Figura 8: il bulbo dopo la stuccatura dei crateri.

Nella rimozione dell'antivegetativa abbiamo avuto un buon aiuto da uno specifico sverniciatore all'acqua che si è dimostrato efficace.



Figura 9: l'opera viva con la vecchia antivegetativa da regata.

Invece, per la rimozione del primer sottostante è stato necessario procedere con la levigatrice rotorbitale con carta vetrata grana 120 – 180, fino a rivedere il gelcoat originario di colore nero (da qui il nome della barca).



Figura 10: opera viva dopo la carteggiatura.

La rimozione dei vecchi rivestimenti ha permesso rimuovere tutte le parti instabili per poi procedere alle stuccature dei crateri con 10-10 ed addensante.



Figura 11: bollicine e distacchi fra gli strati di vernici, primer e gelcoat.

Un altro problema che si era manifestato e che volevamo risolvere era quello delle infiltrazioni di acqua in corrispondenza del collegamento fra scafo e coperta: storicamente il cantiere univa i due stampi con stucco e rivetti. Con il passare degli anni e per gli urti in regata, si sono venute a creare delle microfessure che, a barca sbandata, lasciano passare l'acqua che si raccoglie nei gavoni sottocoperta e nella sentina fra scafo e controstampo.



Figura 12: giunzione scafo coperta con crepe e distacchi.

In questo caso abbiamo scavato, con precisione chirurgica, un sottile canale fra i due manufatti (1 mm. x 5 mm. di profondità), utilizzando un disco da taglio, poi il canale lo abbiamo colmato con sigillante poliuretanico strutturale.



Figura 13: canale fra scafo e coperta per il sigillante.

Il collegamento meccanico fra scafo e coperta lo abbiamo consolidato applicando viti inox su tutto il perimetro della falchetta, con interasse di 200 mm.



Figura 14: viti di collegamento scafo-coperta e falchetta riparata.

Per finire, l'aspetto estetico della falchetta è stato ripristinato utilizzando del gelcoat poliestere colorato "ad occhio" più o meno come il vecchio, diluito con stirolo e acetone ed applicato con rullino in microfibra. La terza mano con aggiunta del 2% di paraffina per scongiurare l'effetto appiccicoso finale.



Figura 15: la falchetta dopo il restauro.

Completato il lavoro della falchetta si è proseguito con lo scafo: ogni imperfezione dell'opera viva e del bulbo è stata stuccata a più riprese con 10-10 CFS ed addensante e poi carteggiata fino ad eliminare ogni discontinuità percepibile tatto.

Ogni imperfezione dell'opera morta è stata trattata con stucco poliestere e carteggiata fino a renderla impercettibile alla vista ed al tatto.

Quando la superficie dello scafo e della pinna di deriva erano perfettamente lisce, pulite ed asciutte, abbiamo applicato nella stessa giornata tre mani di 10-10 con rullino in microfibra (è bastato 1 L. di prodotto); questo al fine di consolidare le riparazioni e di creare una barriera protettiva continua verso l'esterno.



Figura 16: lo scafo dopo il 10-10, in attesa del primer.

Dopo il 10-10, a distanza di una settimana, abbiamo carteggiato tutto lo scafo con levigatrice rotorbitale con carta 210 per eliminare le imperfezioni lasciate dal rullino e per creare la rugosità ottimale per i successivi cicli di pittura: primer epossidico e a finire smalto poliuretanico.

Il primer epossidico che abbiamo scelto per tutto lo scafo è il NAUTILUS Epoxy con il suo diluente specifico.

Questo prodotto si può applicare a rullo o a spruzzo, noi abbiamo preferito il secondo metodo per avere una rugosità superficiale minore e per non dover ricorrere ad altre ore di levigatrice. Ne abbiamo applicate due mani a distanza di 24 ore (3 litri di prodotto in totale).



Figura 17: lo scafo dopo due mani di primer.

Infine, siamo passati allo smalto Nautilus Poly Mark III diluito al 30% con Nautilus Thinner. Lo abbiamo applicato ancora una volta a spruzzo in tre mani a distanza di 24 ore per avere la minor rugosità finale (3,75 litri di prodotto in totale).

L'obiettivo era quello di ottenere una rugosità finale prossima a 20 micron (0,02 mm.) che per velocità di crociera fra 2 e 5 nodi è quella che sviluppa il minimo attrito fra fluido e scafo.



Figura 18: lo scafo dopo tre mani di smalto.

Fatto questo, abbiamo montato il nuovo bottazzo realizzato su misura con legno di Iroko da 38x18 mm. e abbiamo creato le nuove “macchinette” per la scotta del genoa, in sostituzione dei winch che sono stati sbarcati.



Figura 19: il nuovo bottazzo e le “macchinette” per la scotta del genoa.

A fine dicembre 2024 siamo pronti per riportare la nostra barca sui campi di regata, confidando nella buona qualità dei lavori svolti.



Figura 20: di nuovo in strada, per raggiungere i campi di regata.

San Giustino (PG), 30/12/2024.

F.to Alessandro Bianconi