



BARCHE TRADIZIONALI

www.veniceboats.com

Sanpierota rivisitata

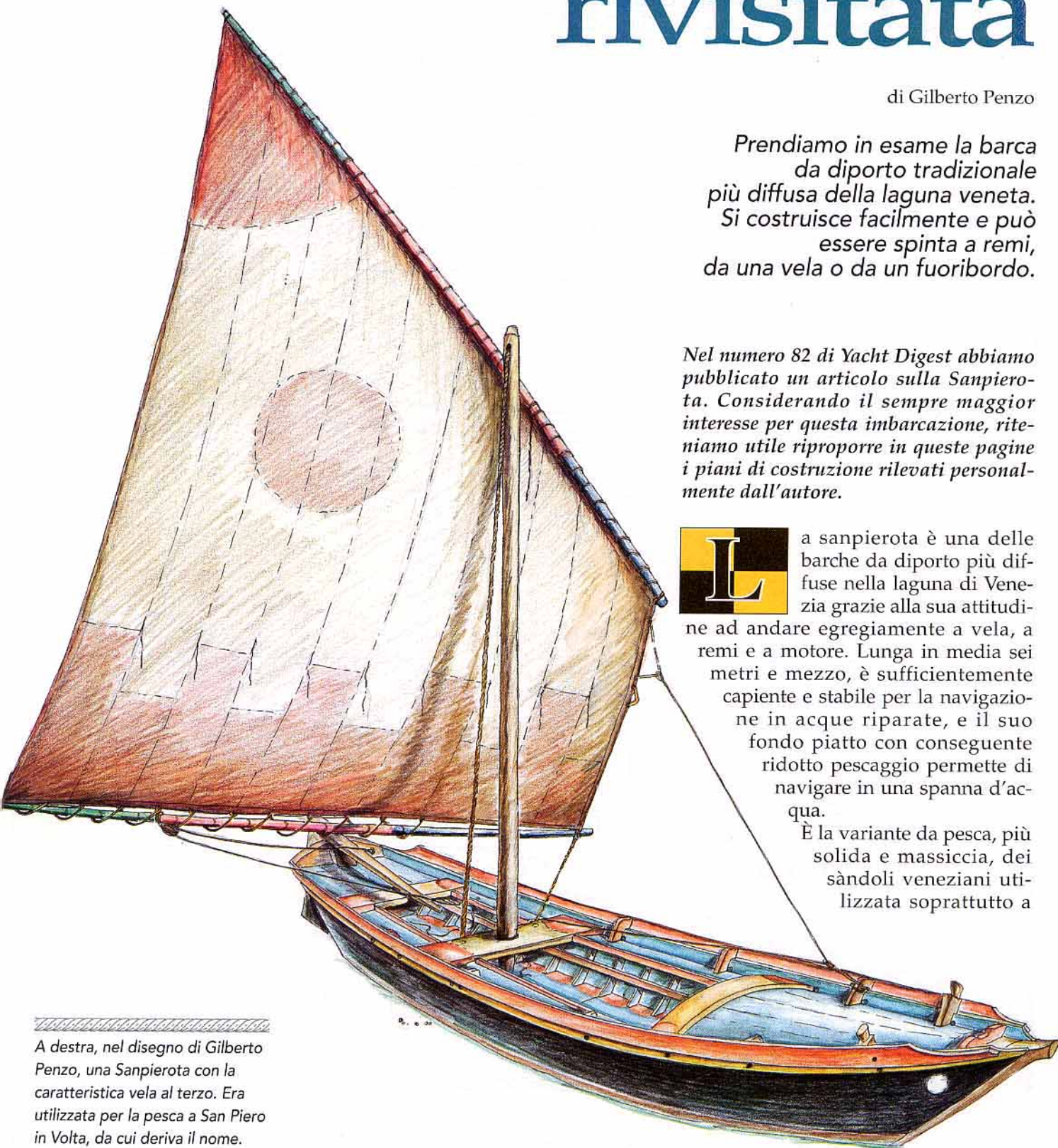
di Gilberto Penzo

Prendiamo in esame la barca da diporto tradizionale più diffusa della laguna veneta. Si costruisce facilmente e può essere spinta a remi, da una vela o da un fuoribordo.

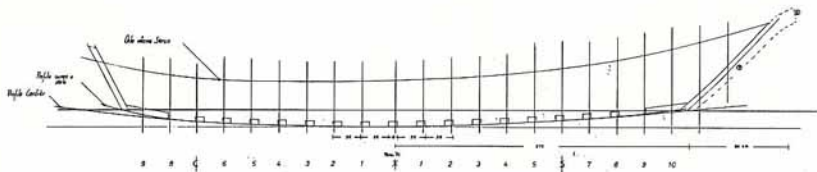
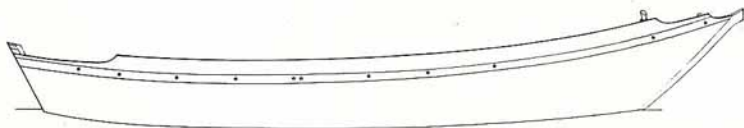
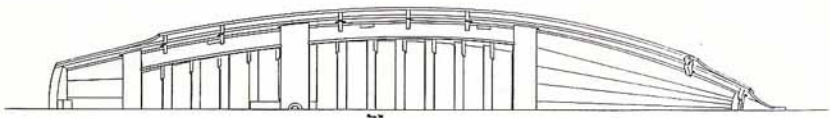
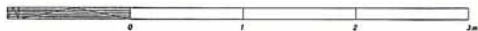
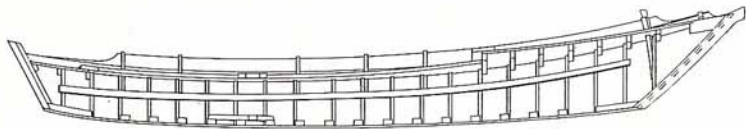
Nel numero 82 di Yacht Digest abbiamo pubblicato un articolo sulla Sanpierota. Considerando il sempre maggior interesse per questa imbarcazione, riteniamo utile riproporre in queste pagine i piani di costruzione rilevati personalmente dall'autore.

La sanpierota è una delle barche da diporto più diffuse nella laguna di Venezia grazie alla sua attitudine ad andare egregiamente a vela, a remi e a motore. Lunga in media sei metri e mezzo, è sufficientemente capiente e stabile per la navigazione in acque riparate, e il suo fondo piatto con conseguente ridotto pescaggio permette di navigare in una spanna d'acqua.

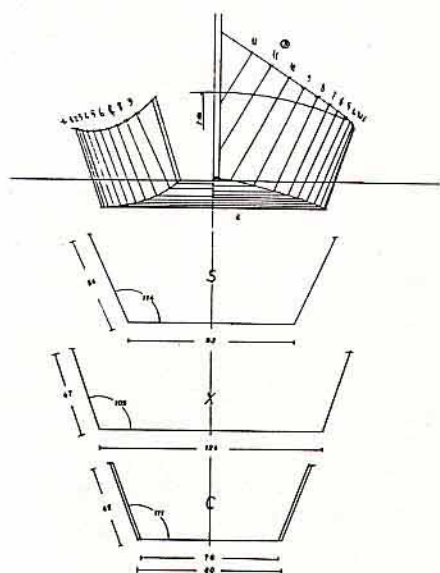
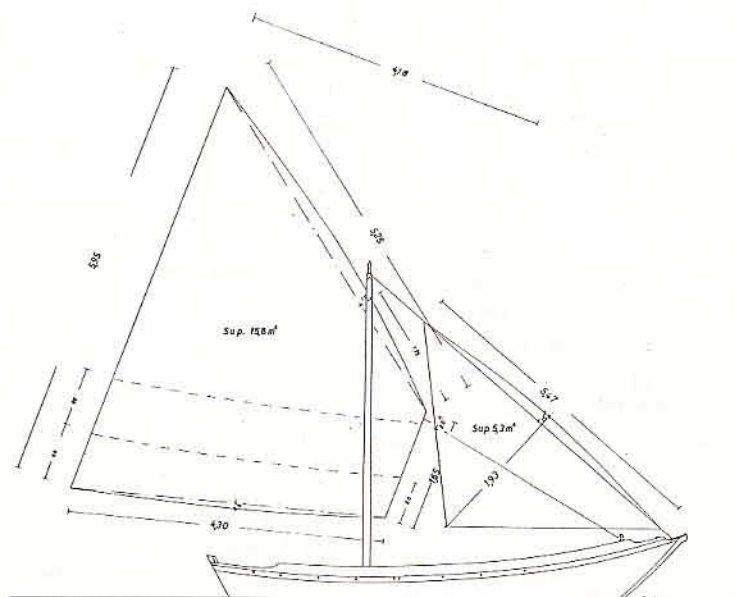
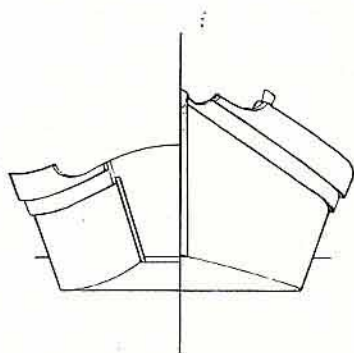
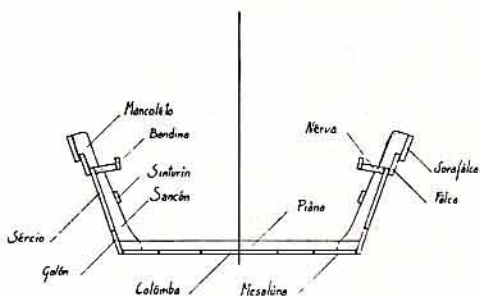
È la variante da pesca, più solida e massiccia, dei sàndoli veneziani utilizzata soprattutto a



A destra, nel disegno di Gilberto Penzo, una Sanpierota con la caratteristica vela al terzo. Era utilizzata per la pesca a San Piero in Volta, da cui deriva il nome.



Sotto, il piano velico. A sinistra, sezioni e linee d'acqua. La ricostruzione è stata eseguita in base alle dimensioni utilizzate nel cantiere dei fratelli Schiavon di Portosecco (Venezia). Da tenere presente che tutte le misure, curve e inclinazioni di asta e specchio erano estremamente variabili anche all'interno dello stesso cantiere.

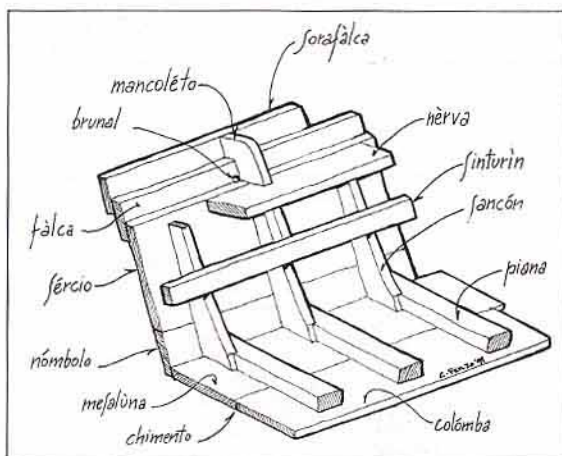


		Larice	Rovere
Àsta	10÷8		*
Specchio	50	*	
Piàne	8x4,5	*	*
Sanconi	28x30		*
Fasciame	20	*	
Fondo	" "	*	
Coperta	" "	*	
Caéne	60x40	*	
Sinturin	60x20	*	
Màncoli	60÷70		*
Mancoléti	28x30	*	
Fàlca	20x120	*	*
Sovrafàlca	20x140	*	
Nèrva	30÷40	*	
Rinforzo specchio	30	*	
Tràsto centrale	250x40	*	*
T. di prua	200X3C	*	
T. di poppa	160x30	*	
Sòcco	/	*	*

San Piero in Volta, da cui prende il nome, uno dei paesini situati nella sottile striscia di terra che difende la laguna dal mare. E' di facile costruzione, sia in legno massiccio che in compensato marino, tanto che molti appassionati se la sono autocostruita.

La propulsione è affidata a due remi che appoggiano su due fórcole, un piccolo motore fuoribordo fissato allo specchio di poppa (per i più pigri) e una vela al terzo, o più raro, un fiocco o una trinchetta. Il piano di deriva è, all'uso veneto, il timone dotato di una pala generosa e sollevabile in ragione del fondale disponibile. Periodicamente la locale Associazione Vela al terzo organizza agguerrite regate nelle quali si sfidano decine di scafi contraddistinti, come vuole la tradizione, dalle coloratissime vele.

Per documentarne la forma e le tecniche costruttive mi è stato fortunatamente possibile attingere le informazioni e misure direttamente dai fratelli Schiavon di Portosecco poco prima che il loro cantiere, segno dei tempi che cambiano, fosse chiuso e trasformato in un più redditizio distributore di benzina. Come tutti i cantieri tradizionali lavoravano senza un progetto su carta ma solo con i loro sestì, cioè con le sagome delle parti principali ritagliate in sottili tavole di legno



BARCHI TRADIZIONALI

che utilizzavano per la tracciatura diretta. Avevano, solo per scrupolo, messo alcune misure su un pezzo di legno, i disegni illustrati sono quindi il "rilievo" successivo dello scafo.

La sanpierota come tutte le barche e navi tradizionali si costruiva "con l'occhio" dello squerariòlo impostando su una tavola curva, il cantièr, l'asta di prua, lo specchio di poppa e solo tre ordinate di riferimento. Tutte le altre erano aggiunte solo dopo la collocazione del sércio, il principale corso di fasciame, che cingeva e dava la forma allo scafo.

Questo è anche il metodo che consigliamo a chi volesse costruirsi sia una barca vera, sia il modello. Tra i dettagli costruttivi annoveriamo l'asta di prua leggermente curva con alla sommità il caratteristico naso, i màncoli cioè le bitte d'ormeggio, la falca e la sorafalca ritagliate a semicerchio verso le estremità in modo da alleggerire e abbellire l'insieme. L'importante è, anche se si tratta di una delle più umili barche da lavoro, salvaguardarla, e se possibile, non "migliorarla" come si tenta fare anche in buona fede, modificandone la linea o aggiungendo particolari dall'utilità discutibile. Gli scafi tradizionali sono infatti il raffinato prodotto di una distillazione lentissima durata secoli o millenni, che ha lasciato in ogni luogo lo scafo più adatto all'ecosistema, all'uso, ai materiali disponibili, tanto più belli e funzionali quanto più erano difficili le condizioni di vita e scarsi i mezzi a disposizione. ⚓



Sopra a sinistra, nomenclatura delle parti dello scafo. A sinistra, dettaglio della prua di un modello di Sanpierota. A destra, in primo piano, una Sanpierota in regata.