

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Privilegi e responsabilità di una barca storica come il Cacouna raccontati dal com.te Petracca

Nicola Capuzzo · Monday, October 7th, 2024

Piergiorgio Petracca è comandante di una barca storica, quasi centenaria, come il Cacouna: un Camper & Nicholson del 1932 di circa 40 metri.

SUPER YACHT 24 in questa intervista parla con lui di come nel suo percorso di capitano sia arrivato al comando di una imbarcazione dalle infinite particolarità, complessità, ma anche grandi pregi, quale è il Cacouna.

Comandante, come e perché è entrato nel mondo dello yachting?

“Mi sono appassionato alla vela e al mare da ragazzo, e dopo gli studi di architettura con specializzazione in ship-yacht engineering, mia passione da sempre, ho proseguito con studi Mca in Inghilterra, a Southampton, acquisendo i titoli per la navigazione commerciale. La mia carriera è iniziata con armatori di barche a vela, per poi arrivare ai superyacht a motore avendo anche Andrea Bocelli come armatore, con il quale sono rimasto per circa 5 anni e al quale sono rimasto molto affezionato, comandando il suo yacht explorer di Cantiere delle Marche. L’esperienza avuta con lui è stata sicuramente una delle più significative nei motor yacht.”

Che tipo di armatore è stato Andrea Bocelli?

“E’ sempre stato un armatore amante del mare, ma mai esibizionista. Ha sempre utilizzato il suo yacht in modo ‘misurato’, consapevole e naturale, con grande rispetto verso il mare e la natura. Abbiamo navigato sempre nel Mediterraneo evitando location mondane per privilegiare il piacere della navigazione e del contatto con l’elemento mare.”

Come avviene il suo incontro con la barca storica Cacouna, che tuttora comanda?

“Ero affascinato dalle barche storiche, che oggi rappresentano una piccola nicchia di barche prevalentemente inglesi. Queste barche degli anni ’20-’30, segnano l’inizio dello yachting. Alcune di queste sono state oggetto di veri e propri rebuilt, quindi ricostruite con restauri impegnativi di tipo filologico per cercare di riportarle all’origine. Attraverso le mie relazioni mi sono interessato e ho incontrato questo progetto di rebuilt sulla barca che oggi comando e di cui mi sono innamorato: una barca d’epoca che ha cento anni di storia alle spalle e che ha visto a bordo aristocratici, star di Hollywood e ha tante storie da raccontare. La persona che ha intrapreso questo progetto è un

armatore sofisticato, molto evoluto e determinato nel portare a termine il lavoro di rebuilding per far rinascere a nuova vita questa storica barca e per il quale sono stati necessari quattro anni. Il processo di ricostruzione è avvenuto presso un cantiere turco sotto la supervisione di un project manager inglese.”

Che tipo di impegno prevede per l’equipaggio una barca del genere?

“Rispetto a una barca moderna l’impegno dell’equipaggio è molto più alto sia dal punto di vista delle manutenzioni architettoniche, ovvero esterne estetiche, sia da quello impiantistico. L’equipaggio deve essere formato e deve conoscere molto bene la barca sotto tutti gli aspetti; anche dal punto di vista impiantistico perché queste barche hanno delle limitazioni di spazio interno ove viene inserita un’impiantistica nuova e moderna. Quindi l’equipaggio, come dicevo, è indispensabile che sia ben formato e molto familiarizzato.”

Dal lato motoristico, che tipo di necessità ha il Cacouna per rispondere anche al nuovo concetto di ecosostenibilità?

“Il restauro filologico di questa barca non può essere totale dovendo essa poi navigare secondo i regolamenti di classe, in questo caso del Rina: quindi con impianti moderni relativamente a motori, generatori e stabilizzazione. Il consumo di carburante da “propulsione” su uno yacht è generalmente inferiore rispetto a quello prodotto dai generatori diesel che alimentano la parte hotel di bordo e che sono in funzione per periodi prolungati, praticamente h24, e che risulta il più rilevante nel bilancio complessivo. Gli yacht essendo in pratica ‘hotel extralusso’ non possono fare a meno di avere una impiantistica o sistemi per il confort di bordo a volte eccessivi. Sta all’equipaggio cercare di contenere i consumi a bordo quando non sono indispensabili.”

Mentre dal lato manutenzioni quali sono necessità di questa nave?

In coperta alcuni sistemi di movimentazione sono tradizionali e sono stati mantenuti o aggiornati; ad esempio per calare i tender utilizziamo cime e paranchi con bozzelli in legno, esattamente come si faceva un tempo. Qui più che mai occorre che l’equipaggio abbia un solido background marittimo alle spalle perché altrimenti il rischio di farsi male è decisamente alto. A bordo sono stati poi mantenuti diversi sistemi storici, non solo come omaggio alla memoria del passato, ma anche perché alcuni ancora funzionanti; tra questi la bussola magnetica originale, gli orologi per la sincronizzazione o gli anemometri degli anni 30; questi “reperti” mantengono viva l’autenticità dell’imbarcazione. Abbiamo moltissimi ottoni, tessuti, parti in acciaio, moltissimo legno che va continuamente protetto. E’ essenziale dunque che l’equipaggio sia composto da veri marinai con una solida cultura marittima. Inoltre, su una barca come questa, è richiesta non solo la competenza tecnica e marinara ma anche comportamentale; non sono ammesse cadute di stile o incoerenze, sia nei modi che nelle azioni; qui si deve operare sempre con professionalità, mantenere una certa etichetta e il rispetto per la tradizione.”

Quanti componenti ha il suo equipaggio?

“In piena stagione siamo sette persone, in inverno siamo un po’ meno, ma in ogni caso per noi la manutenzione invernale – che di solito si calcola in 1 mese di utilizzo e 3 mesi di manutenzione – per riportare la barca al suo più alto livello è più impegnativa. Le barche storiche devono essere sempre a un livello altissimo altrimenti appaiono decadenti. Inoltre gli armatori desiderano esibirle quando entrano nei porti dove raccolgono ammirazione e attenzione.”

Può rivelarci qualche informazione sul suo armatore, sul tipo di vacanza e sui suoi rapporti con lui?

“L’armatore è rappresentato da una giovane famiglia europea che ama la bellezza e la tradizione, come dimostrato dall’imbarcazione che ha scelto. Le mete di viaggio si concentrano normalmente nel Mediterraneo. Il rapporto tra il comandante e l’armatore di una barca storica come il Cacouna credo si basi su una solida fiducia e una condivisione profonda, che include aspetti emotivi, culturali e di responsabilità nella gestione di un’imbarcazione con quasi un secolo di storia. In un certo senso, queste barche sono veri e propri musei galleggianti. A volte poi la barca rappresenta la fuga dal business primario dell’armatore che non vuole trovare a bordo lo stress ma lasciarlo a terra; per questo tende a instaurare un rapporto con il suo equipaggio anche di tipo emotivo e in qualche modo privilegiato.”

Come si comporta una barca come il Cacouna in condizioni meteo marine non ideali?

“Da questo punto di vista il Cacouna sorprende perché reagisce molto bene anche con mare formato. È stata progettata in un’epoca in cui non esistevano programmi di ottimizzazione fluidodinamica e le linee d’acqua venivano tracciate a mano. La stabilità era garantita da un’attenta distribuzione dei pesi, dalle forme e da specifiche casse di zavorra. Navigare su queste imbarcazioni è un’esperienza unica, simile a quella della vela; non impattano il mare, ma lo assecondano, seguendo i suoi movimenti in modo fluido e armonioso. In termini di efficienza, il Cacouna naviga a una velocità di crociera di 11 nodi e può raggiungere un massimo di 13 nodi; può affrontare viaggi importanti senza limitazioni significative. Le uniche restrizioni possono riguardare gli spazi interni, che sono più compatti; nonostante il pescaggio sia alto, la larghezza ridotta delle linee comporta alcune scomodità, soprattutto nelle aree riservate all’equipaggio.”

Quanto è importante un equipaggio competente e formato per la sicurezza a bordo?

“Un equipaggio competente è fondamentale per garantire la sicurezza. Quando so di avere a bordo persone capaci di interpretare correttamente le condizioni meteo e di cogliere dettagli critici – come spostamenti dovuti al vento, alla corrente, o a un’ancora che sta arando – la sicurezza aumenta notevolmente. In mare, dove ogni dettaglio può influenzare la sicurezza, un buon equipaggio è in grado di cogliere tutte le sfumature e prendere decisioni rapide e consapevoli.”

È importante riconoscere che anche l’equipaggio migliore ha necessità fondamentali che spesso non vengono rispettate nel mondo dello yachting. Quanto incide questo aspetto sulla sicurezza dello yacht e delle persone a bordo?

“Quasi tutti gli incidenti – in particolare quello più eclatante e recente, che ha lasciato il settore attonito – salvo clamorose smentite, hanno come causa principale “l’errore umano”, dimostrato nel 90% dei casi. Questo errore può certamente dipendere dalla qualità dell’equipaggio e dalla capacità di reagire a eventi imprevisi o a guasti ai sistemi di bordo. Tuttavia, anche con un buon equipaggio, esiste un altro tema critico: i ritmi lavorativi intensi durante l’alta stagione non sempre consentono un adeguato riposo e recupero. Capita spesso di navigare per più notti consecutive per raggiungere mete desiderate, restando attivi per l’intera giornata successiva per soddisfare le esigenze di benessere e svago degli ospiti, oltre a gestire pulizia e manutenzione dello yacht, che devono sempre apparire perfetti. Come capita spesso di effettuare più ancoraggi o ingressi e uscite da un porto nella stessa giornata. L’uso di uno yacht è dunque molto intenso, concentrato e poco pianificabile. In condizioni meteorologiche sfavorevoli, questi carichi di lavoro aumentano

ulteriormente. Queste osservazioni sono condivise dalla maggior parte dei miei colleghi e le rilevo ogni anno.

Purtroppo le normative della Mlc Convention, proprio per il particolare utilizzo e per la necessità di rivedere continuamente i piani di navigazione in tempi stretti, difficilmente si applicano nella pratica. La mia opinione è che la stanchezza fisica e mentale dell'equipaggio siano fattori determinanti alla base degli incidenti nel nostro settore. Dopo sole 24 ore senza sonno – che rappresenta una situazione frequente per noi -, le performance possono ridursi del 30% in termini di tempi di risposta, attenzione e capacità decisionale. Se questi ritmi si protraggono per giorni o settimane, anche un errore “banale” di un singolo membro dell'equipaggio può facilmente causare piccoli o grandi incidenti.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Prende forma il 5° Forum di SUPER YACHT 24: ecco i primi relatori già confermati

This entry was posted on Monday, October 7th, 2024 at 12:00 pm and is filed under [Services, Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.