

Costruire un trimarano Il sogno fai-da-te di Carlo Baldan



Dietro al trimarano a geometria variabile che Carlo Baldan, artigiano costruttore di Padova, sta realizzando in cantiere, c'è una lunga storia di passione e costanza. Carlo è un amante dei multiscafi: in passato ha anche posseduto un Piver 23 appartenuto al grande Alex Carozzo (che negli anni '60 compì la traversata pacifica da Tokyo a San Francisco ed è stato l'unico italiano a prendere parte alla prima transpacificca per multiscafi a bordo del trimarano Tristar).

Assieme a un amico, dopo aver stabilito che il Piver 23 è ormai figlio di una filosofia progettuale antiquata, decide di autocostruirsi un trimarano di circa 9 metri. L'occhio cade su un progetto del designer americano Kurt Hughes, lungo 31 piedi con travi fisse di alluminio tubolari e dotato di cabina poppiera, da realizzare con metodo strip plank utilizzando PVC, vetroresina e compensato marino. Siamo nel 2004 e i due si mettono al lavoro: realizzano gli scafetti laterali ma alcuni problemi costringono l'amico di Carlo a lasciare e Baldan si ritrova con tutto il materiale accumulato in casa.

LE MODIFICHE Ci vogliono due anni prima di riprendere la costruzione: nel frattempo Carlo ha cambiato ancora idea, decidendo di privilegiare l'abitabilità del trimarano rispetto alle sue caratteristiche corsaiole. *"Quello di dotare una barca di tanti posti letto è una moda che attualmente tanti cantieri rincorrono, ma è dettata solo da scelte commerciali che non condivido"*, racconta Baldan. C'era un altro problema: in Italia la cultura del multiscafo non è per nulla diffusa, e l'ormeggio rappresenta un problema. *"La soluzione era la geometria variabile: dotare il trimarano di un sistema di chiusura dei bracci significava considerare un aumento importante dei pesi e quindi incrementare il dislocamento e cambiare le linee d'acqua"*.

ARTIGIANO PER PASSIONE Carlo all'epoca era un dilettante con la passione per la progettazione: butta giù i disegni con le varianti relative soprattutto allo scafo centrale (pozzetto e cabina poppiera più ampi, geometria variabile con larghezza variabile da 7,4 a 3,6 m, derive sollevabili) e gli schizzi esecutivi delle 32 dime di compensato che sarebbero andate a comporlo, ciascuna alla distanza di un piede; li sottopone a uno studio di ingegneria navale che lo incoraggia a continuare su quella strada. Roberto, un amico di Carlo, crede nel progetto e lo invita a realizzare la barca nel suo cantiere nautico: Baldan ora può dedicarsi al 100% al suo sogno, si iscrive alla locale Camera di Commercio come artigiano costruttore di barche e regolarizza la sua posizione lasciando la sua precedente occupazione di lavoratore stagionale.



LO STATO ATTUALE Attualmente il trimarano, dopo 7.500 ore di lavoro in cantiere, si trova in avanzato stato di lavorazione (circa al 70-80%): manca l'acquisto e il montaggio dell'attrezzatura di coperta e degli interni. La crisi ha spezzato le gambe a tutti, soprattutto ai piccoli artigiani, ma la barca potrebbe essere pronta a scendere in acqua in un anno se Baldan troverà chi è interessato alla produzione: *"In Italia nessuno produce niente di simile, mentre il resto del mondo si è già mosso in tal senso: basti pensare ai Dragonfly danesi o i Corsair americani"*.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza: **9,95 m**

Baglio: **3,60 / 7,40 m**

Dislocamento: **1.700 kg**

Pescaggio: **0,40 / 1,98 m**

Tecnica di costruzione: **Strip Plank**