

Dopo l'acquisto

Complimenti finalmente il Caicco è Vostro.

Ora inizia il lavoro.

Se avete esperienza armatoriale e avete avuto altre imbarcazioni di **LEGNO** dovrebbe essere più facile sopravvivere allo stress iniziale che si prova con qualsiasi barca nuova.

Ho voluto, con la sottolineatura della parola **LEGNO**, portare la vostra attenzione sul dato di fatto che mantenere ed usare una imbarcazione costruita con questo materiale è molto diverso dall'usare e mantenere una imbarcazione in Vetroresina o in Acciaio.

Senza scendere in particolari per la manutenzione di queste ultime due categorie di barche passiamo a quello che, la vostra barca tutta in legno, si aspetta da voi: **AMORE** e *pazienza*.

Riflessione Momentanea:

Probabilmente avrei dovuto scrivere quest'articolo un po' di tempo fa per dare modo ad alcuni miei amici di leggerlo prima di acquistare un Caicco. Di sicuro lo avrebbero apprezzato e spero, utilizzato come punto di riflessione per le loro future decisioni con buona pace di tutti.

La Barca

Il caicco di legno è sempre, quale sia la tecnica usata e l'abilità del costruttore, un pezzo unico e un prodotto di quell'artigianato ancora esistente, fortunatamente, nel mondo. Il legno di cui è fatto dona al Caicco quello che nessun altro materiale impiegato nelle costruzioni navali, può dare:

la vita che viene dal sempre presente movimento delle proprie fibre.

Se non si entra in quest'ottica e si pensa con l'acquisto di un'imbarcazione di legno al potere avere le superfici sempre perfette senza tanto lavoro e molto sudore, si avranno delle amare sorprese. Per questo motivo i proprietari di barche di legno fanno di essere una casta a parte e avere un qualcosa di speciale che i proprietari d'imbarcazioni moderne non potranno mai avere.

Una spaccatura nel legno per motivi naturali di elasticità dello stesso, è come una ferita che deve essere subito curata prima che possa infettarsi e avere bisogno di più profondi e dolorosi interventi. Per un armatore e il suo equipaggio la barca e il legno che la compone diventa un tutt'uno con il loro modo di vivere e di vedere le cose.

Per loro lasciare una ferita di queste senza curarla è motivo di vergogna e insoddisfazione.

Pertanto dovrete imparare ad accettare e convivere con le imperfezioni che la materia viva, qualunque essa sia, porta con sé, e accettare con filosofia quelle che l'artigiano, anche lui umano e pertanto imperfetto, vi ha consegnato con la barca. Sta a voi con pazienza cercare le soluzioni per portare la barca al TOP. In definitiva questo è e deve essere il vostro traguardo. *Poi come succede sempre, non appena il vostro lavoro sarà completato e la barca sarà in condizioni di quasi perfezione, la venderete per iniziare la storia d'amore con un'altra barca di legno.*

Il Capitano

Più che per ogni altra barca è necessario che la conduzione di un Caicco o comunque di una barca di legno, sia affidata a un capitano con esperienza consolidata e certa.

Essere al timone di un Caicco di 24/36 m sia in navigazione che durante le manovre è certamente diverso dall'essere al timone di un motor yacht o di una barca a vela. È un approccio verso la barca in qualche modo diverso ma nello stesso tempo, non molto differente dall'essere al timone di una barca a vela.

Risparmiare sul capitano comunque non è una buona idea, come non lo è risparmiare dove non si deve quando si ha una barca.

Per la scelta ci si può affidare alla propria esperienza di armatore (*se avete avuto barche e capitani al loro timone, ne avrete certamente di esperienza e avrete di sicuro un capitano pronto da inviare anche*

durante le fasi della costruzione o in caso di barca usata, durante i lavori per la preparazione al trasferimento in Italia).

Se non avete questo tipo di esperienza, bisognerà affidarsi a persone competenti che possano trovarlo per voi.

In questo caso ricevere il CV di un capitano, avere un incontro con lui per parlare e conoscerlo non serve granché se non si prendono informazioni tramite persone che sono nel mondo delle barche e che conoscono bene la persona in questione, sia per conoscenza diretta sia per informazioni avute da altre persone comunque attendibili. Uno degli errori più disastrosi per la barca è accettare capitani che abbiano dubbi sul loro lavoro e che dimostrano poca voglia di lavorare alla manutenzione della stessa. Su una barca di legno un capitano che non vuole sporcarsi le mani con la vernice e la carta vetrata è da evitare. Certamente egli si adopererà affinché l'equipaggio faccia i lavori di manutenzione, ma se non è capace di insegnare e dimostrarsi superiore a loro nei lavori di manutenzione la sua autorità ne offrirà con conseguenze immaginabili.

È e sarà sempre sua la responsabilità dell'imbarcazione. Pertanto dovrà amarla e portarla con miglione costanti a essere sempre pronta per il mare aperto, sia essa adibita al charter sia essa usata solo dall'armatore. Il caicco specie quelli nuovi hanno la modernità nelle attrezzature e i servizi ma continuano comunque a essere costruite da artigiani che hanno molte volte limiti che bisogna in qualche modo accettare.

Un piccolo appunto nel caso del charter.

Nel caso la barca dovesse essere adibita al charter, il capitano deve essere anche adatto al contatto giornaliero di ospiti alle volte difficili da accontentare e da rendere felici.

Pertanto, fare la giusta scelta, diventa ancora più difficile.

L'equipaggio

In generale l'equipaggio è scelto dal capitano, giacché ci deve lavorare e vivere insieme per lunghi periodi. Inoltre è interesse dello stesso fare una buona scelta per non crearsi problemi che potrebbero complicargli la vita di molto.

Sui caicchi di 24 m in generale si lavora con almeno quattro persone.

Pertanto avremo in generale, oltre al capitano, un cuoco, una hostess e un marinaio.

Tutti, indistintamente, dovranno collaborare con il loro lavoro fisico alla manutenzione dei legni e delle attrezzature della barca. Questo è di fondamentale importanza e pertanto il capitano ne dovrà tenere da conto durante la scelta delle persone che faranno parte dell'equipaggio.

Anche la predisposizione al comando da parte del capitano è da considerare come di massima importanza e da controllare bene durante gli accertamenti preliminari sul suo conto. Tenere insieme un gruppo di quattro persone che lavorano a volte in condizioni di estremo stress e pericolo, non è facile e non tutti i capitani anche se bravissimi come timonieri o velisti, sono in grado di farlo.

Pertanto controllare, controllare, controllare .

In chiusura di questo piccolo articolo che spero, vi aiuti a fare le scelte giuste alcuni suggerimenti del caso:

***Trovate** una persona di fiducia che dimostri concretamente il suo valore non a parole ma con fatti reali e verificabili.*

***Affidatele** parte della responsabilità delle future decisioni e consultatevi con lui per ogni valutazione, qualunque sia la vostra scelta finale.*

***Non fatevi incantare** da compagnie di charter che vi prospettano ponti d'oro per il primo anno di charter.*

***Non dimenticate** che l'equipaggio vale più dell'imbarcazione se si lavora con il charter.*

***Si può lavorare benissimo** con un'imbarcazione pessima ma con un ottimo equipaggio ma non il contrario.*

***Un bravo capitano** sa come risolvere i problemi e pertanto se il vostro vi telefona spesso con lamentele sui problemi della barca, sarà meglio trovarne uno che li risolva senza disturbarvi e con la minima spesa.*

***Pensate in positivo** e vedrete che a tutto vi è una soluzione.*