

Gloria

UN AMORE RITROVATO



BEKEN OF COWES

Costruita nell'86 sulla base dei disegni di un Camper & Nicholsons degli anni Trenta, questa splendida goletta di 40 metri unisce in un riuscitissimo connubio il fascino di un veliero d'epoca e la tecnologia più sofisticata. Se alla vista di Gloria provate il desiderio irresistibile di farla vostra non disperatevi: non è un sogno irraggiungibile anche se non è proprio alla portata di tutti.

Testo e foto di Michela Longo

Se lontano, magari in una giornata col cielo coperto per metà da grandi, caramellosi nuvoloni bianchi, compare all'orizzonte la snella sagoma del Gloria, si può anche ipotizzare di essere tornati indietro nel tempo fino agli inizi del nostro secolo. Lo schooner si muove veloce e sicuro, spinto da una bella brezza, spiegando al vento i 660 metri quadri delle sue vele. Ma a mano a mano che il veliero si avvicina la fantasia ritorna al presente: gli alti alberi color argento e i tredici verricelli Lewmar rendono palese la sua giovane età.

È stato costruito infatti nel 1986 dal cantiere Jongert di Medemblik per un armatore che rincorreva una passione d'amore. Voleva a tutti i costi ritrovare Panda, uno schooner del 1938 firmato Camper & Nicholsons che era stato una volta del re di Thailandia e che, dopo la guerra, era stato impiegato per il charter in California, in Messico e ai Caraibi e aveva fatto due volte il giro del mondo.

Ma ormai Panda non c'era più e così l'innamorato decise di consolarsi con Gloria, una copia esatta della vecchia fiamma. Peter Beeldsnijder ricevette l'incarico di progettare lo schooner e lo fece secondo i suoi metodi abituali (di cui abbiamo ampiamente parlato su Barche n. 97 di ottobre '88), cioè dipingendolo in modo che sembrasse già vivo prima di eseguire i piani costruttivi.

La costruzione dello scafo di acciaio, come quello di Panda, venne affidata a Jongert ma l'allestimento degli interni fu completato da Lowland perché in quel momento il cantiere di Medemblik aveva impegni troppo pressanti e l'armatore scalpitava per vedere finalmente il suo sogno diventare realtà. Gloria fu per Jongert un'eccezione: in oltre vent'anni aveva costruito solo uno scafo finito da altri.

QUARANTA METRI, QUATTRO MARINAI

L'old style ha sempre il suo fascino. Oggi più che mai sembra essere tornato il gusto per le barche costruite come una volta anche se esse presentano notevoli svantaggi: essendo state pensate in un'epoca in cui il progresso tecnologico era ancora molto lontano, le loro complesse attrezzature veliche richiedono la presenza costante di equipaggi numerosi e, di conseguenza, assai costosi.

Il cantiere Jongert è sempre stato attento a rendere più agevole la vita a bordo e, soprattutto, a facilitare e snellire le manovre anche su imbarcazioni di notevoli dimensioni. Questa filosofia, che si è evoluta costantemente nel tempo raggiungendo altissimi livelli tecnologici, è stata applicata anche alla costruzione di Gloria. Il suo aspetto è quello di una splendida goletta di quaranta metri degli anni Trenta ma il suo equipaggio è costituito da quattro-sei persone, coadiuvate da un aiutante discreto ed efficiente: il sofisticato impianto idraulico che provvede automaticamente ad alzare, ridurre e ammainare le vele.

TRADIZIONE E TECNOLOGIA

Per Jongert Gloria rappresenta anche una sfida vinta. Riuscire a fondere armoniosamente la bellezza di un progetto d'altri tempi con le necessità inderogabili di un arma-



tore d'élite del Duemila non è cosa da poco. In questo senso Gloria ha avuto un grande successo che ha premiato gli sforzi del cantiere. Al salone di Genova, dove era esposto in darsena, il veliero ha suscitato un notevole interesse tanto che alla Jongert hanno pensato di costruire altri esemplari di barche antiche su richiesta di armatori molto esigenti. La difficoltà sta anche e soprattutto nel mantenersi fedeli ai disegni originali e nel riuscire a riprodurre l'atmosfera calda e avvolgente di una tall ship. Sul Gloria l'opera è riuscita perfettamente.

Gli interni sono deliziosi. Dopo aver attraversato l'accogliente salotto di navigazione si scende sottocoperta e subito si ha un moto di meraviglia. L'arredamento è sobrio e di gran gusto senza fronzoli fuori posto; sembra di entrare in una villa d'epoca rimasta miracolosamente intatta.

Il grande salone è diviso in tre zone separate solo idealmente. Un lungo corridoio conduce alla sala da pranzo: semplicemente un tavolo ovale di cristallo con otto sedie e tutt'intorno pareti di mogano, mentre sul fondo il dipinto di una nave con le vele spiegate su un mare formato completa l'atmosfera; sopra il tavolo una grande finestratura a lucer-





JONGERT E DAHM: UN BINOMIO VINCENTE



Una vista aerea dei grandi capannoni del cantiere Jongert a Medemblik in Olanda.

Jan Jongert costruiva barche per il trasporto del bestiame da un lato all'altro dei canali olandesi.

Poi, circa trentacinque anni fa, realizzò alcune barche da diporto per amici e così partì la storia di uno dei cantieri più noti del mondo.

Agli esordi della sua attività Jan Jongert lavorava artigianalmente ma già allora la qualità era un suo pallino.

A quell'epoca Peter Sym era un falegname del cantiere ma la sua ambizione lo spingeva a studiare per migliorarsi: nel tempo libero schizzava ritratti femminili (studiava artistico) talmente belli che Jan gli propose di entrare nell'ufficio tecnico del cantiere per realizzare le proposte dell'ufficio progetti.

Da allora il cantiere ha fatto molta strada. Oggi la Jongert di Medemblik ha 180 dipen-

denti e costruisce imbarcazioni di gran lusso tra i 16 e i 36 metri.

Attualmente ne ha in lavorazione una decina tra i 20 e i 33 metri, che si aggiungono alle oltre 300 terminate durante la sua lunga storia.

Peter Sym è ora il responsabile dell'ufficio progettazione.

Ma rifacciamo un passo indietro. Parte del successo della Jongert è da attribuirsi a Herbert Dahm, tedesco, che ha saputo far conoscere e apprezzare il cantiere in campo internazionale. La sua storia merita di essere raccontata: a quarant'anni Dahm aveva deciso di ritirarsi dagli affari e girare il mondo su una barca meravigliosa.

Cercò per dieci anni il cantiere in grado di realizzare la barca dei suoi sogni e finalmente la scelta cadde su Jongert. Non appena la sua barca fu pronta trovò un acquirente disposto a tutto per averla; se ne fece fare un'altra e successe la stessa cosa.

Ben presto si accorse che quelle imbarcazioni avevano un mercato formidabile.

Fu così che accantonò momentaneamente i suoi progetti iniziali e diventò rappresentante del cantiere.

Grazie alla sua opera - che non si limita alla vendita ma spazia anche nel campo dell'impostazione tecnica e della filosofia produttiva - il marchio Jongert divenne ben presto sinonimo di barche di assoluto prestigio e ora la Dahm International ne è l'agente esclusivo per tutto il mondo.

Jan Jongert ha lasciato da circa tredici anni il cantiere ai due figli, Jan (general manager) e Kees (product manager).

Le barche Jongert sono assolutamente fuori dal comune; partendo da una semi-serie di acciaio per la crociera e di alluminio per la regata (o comunque per barche veloci), il cantiere finisce ogni esemplare seguendo i desideri e le esigenze dell'armatore, comprese le

richieste più stravaganti.

Ogni nuovo veliero Jongert introduce innovazioni tecnologiche molto interessanti scaturite da un'incessante ricerca del massimo comfort.

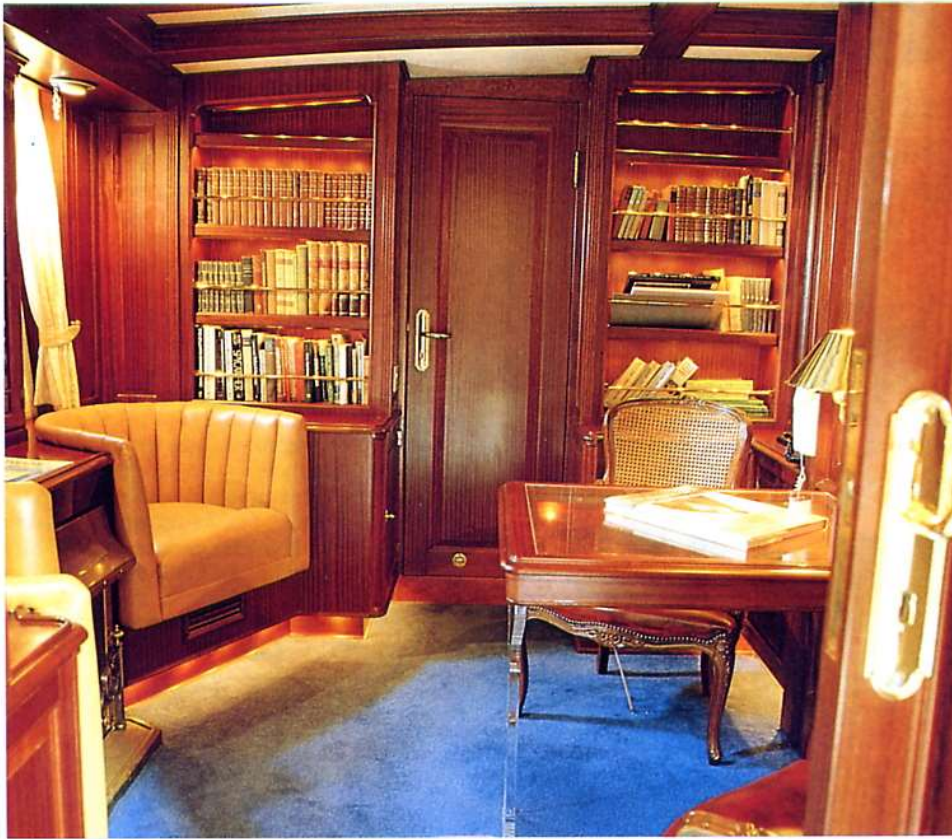
Accanto alla produzione di velieri, che rappresenta la grande maggioranza, la Jongert ha una piccola gamma di motoryacht intorno ai 21 metri realizzati secondo la stessa filosofia.

I punti di forza del cantiere si possono brevemente riassumere come segue: la qualità della costruzione è assolutamente al top; in particolare le saldature del metallo sono tutte rigorosamente controllate ai raggi X; vengono impiegati solo legni selezionati, lavorati da ebanisti dopo una lunga stagionatura in cantiere e protetti con sette mani di smalto; gli impianti elettrici sono piccoli capolavori, curati fin nei minimi dettagli, ogni filo ha un colore e un tracciato diverso sì che individuazione e riparazione dei guasti siano di facilità elementare; la protezione della carena viene affidata a quattro mani di pitture epossidiche, spruzzate con una pompa ad alta pressione in assenza d'aria, un rivestimento che garantisce una durata lunghissima; l'alluminio riceve uno speciale trattamento di sabbiatura prima della verniciatura.

A dimostrazione del valore di una barca Jongert sta la grande richiesta dell'usato, che viene seguito direttamente dalla Dahm.

Particolare assai interessante è che la svalutazione di uno Jongert è ridottissima non solo per evidenti motivi di prestigio del marchio ma anche perché si tratta di imbarcazioni praticamente indistruttibili, che godono di un servizio di assistenza efficiente e capillare.

Se proprio non potete permettervi di acquistare un veliero Jongert potrete comunque noleggiarlo; è un'esperienza che vale la pena di essere vissuta. ■



In apertura, il Gloria in navigazione a vele spiegate e due scorci del grande salone: sopra, una panoramica con sullo sfondo l'elegante zona pranzo, circondata dalle pareti di mogano e impreziosita da un dipinto realizzato ad hoc; sotto, il salotto circolare di sinistra, che si intravede in primo piano anche nella foto sopra. In queste pagine, a sinistra in alto, la lussuosa ma sobria camera matrimoniale dell'armatore; si noti la finezza dell'illuminazione lungo la base del letto. A sinistra in basso, una vista aerea del cantiere Jongert a Medemblik. Qui sopra, il delizioso quadrato di navigazione: mentre sul divano di velluto gli ospiti si intrattengono amabilmente, lo skipper tiene d'occhio la strumentazione; scendendo la scala al centro si accede al salone. In alto, lo studio-biblioteca dell'armatore, un angolo accogliente e riservato per il relax e gli affari.

nario lascia entrare una cascata di luce che inonda tutto l'ambiente. Prima di arrivare alla zona pranzo il corridoio si dirama in due salotti: a sinistra, incassato in un piano leggermente più basso, un grazioso divano semicircolare con antistante tavolino di cristallo, uno scrittoio e uno sgabello; a dritta il divano è invece a L e l'ambiente è ulteriormente riscaldato — è il caso di dirlo — dalla presenza di un caminetto.

LE STANZE DELL'ARMATORE

Dal salottino di dritta si accede all'appartamento privato dell'armatore. Si passa prima nello studio, un locale raccolto ove concentrarsi o rilassarsi con un libro o ancora trattare affari riservati; si prosegue attraverso un disimpegno che funge da anticamera alla suite armatoriale o da piccolo ufficio in cui il proprietario ha a disposizione una parte degli strumenti. Infine a poppa una mega camera da letto armatoriale, spaziosa ed elegante, servita da un bagno arredato in stile con la barca: lavabo e vasca da bagno di marmo incassati in mobili di legno, pareti a specchio, rubinetteria placcata d'oro.

Definire gli elementi che a bordo del Gloria rendono l'atmosfera rilassante è difficile. Ci sono però almeno tre particolari che ci sono rimasti impressi: la luminosità solare del salone in netto contrasto con la luce sapientemente dosata negli ambienti più privati; il colore azzurro della moquette, simile all'ombretto vellutato sugli occhi di una donna sofisticata; gli scaffali illuminati all'interno così come la base del letto armatoriale, il cui profilo è segnato da una tenue traccia rossa al neon. La maggior parte dell'ampia superficie del Gloria è stata riservata all'armatore. Gli ospiti hanno a disposizione tre cabine con bagno, di cui una con letto doppio, mentre l'equipaggio occupa la parte più prodiere dello scafo.

UN SOGNO DA NOVE MILIARDI

In coperta il Gloria è un trionfo di teck e di moderna tecnologia ma quest'ultima non

DOTAZIONI: SUPERACCESSORIATO

- due generatori da 32 e 10,5 kW
- batterie da 1.200 A/h
- due caricabatterie
- radiotelefono Shipmate
- Ssb Skanti
- telex
- loran North Star Shipmate
- satnav Shipmate
- meteo fac-simile
- solcometro B&G Hornet IV
- ecoscandaglio Hercules
- centralina del vento B&G (direzione del vento, angolo di bolina e anemometro)
- bussola magnetica Danforth
- bussola Fluxgate
- autopilota Robertson
- due tender Zodiac con due fb Johnson
- riscaldamento e aria condizionata
- dissalatore da 240 litri/ora
- impianto stereo e televisore
- interfono
- compressore per subacquea
- lavatrice più essiccatoio
- frigorifero da 400 litri e ghiacciaia da 300
- cucina Gaggenau a 5 fuochi con forno e forno a micro-onde
- lavastoviglie Miele



è mai sfacciatamente ostentata. Per gustarsi la navigazione conversando è stato previsto un quadrato all'aperto che si trova tra la tuga e il posto di manovra del timoniere, cioè un'area delimitata da otto grossi verricelli disposti a semicerchio a poppavia della ruota. A bordo del Gloria c'è praticamente il meglio dell'elettronica; la lista completa è stata radunata in un riquadro, a cui vi rimandiamo.

Un accenno merita la propulsione, affidata a un Caterpillar da 406 cavalli con cui il Gloria raggiunge i 10 nodi di velocità di crociera e 11 di massima. Non male per una barca di 40 metri che pesa 166 tonnellate. Il consumo è di circa 50 litri l'ora e si traduce in un'autonomia di circa 2.000 miglia.

Gloria è un sogno ma non irraggiungibile: il suo armatore è disposto a cederlo a un compratore che se ne innamori com'è già successo a lui. Il prezzo? Dodici milioni di marchi tedeschi. In quanto alla garanzia è di sicura affidabilità: è firmata Dahm International. ■



Qui sopra, la zona poppiera destinata al timoniere; come si vede non la si può definire propriamente pozzetto ma un'area di manovra, che è delimitata dalla corona dei verricelli. A fianco, il bagno armatoriale, dotato di vasca e di rubinetterie dorate. In basso, i piani del Gloria: come si vede, una grande porzione degli interni è riservata al fortunato armatore.

Gloria

SCHEDA TECNICA

LUNGHEZZA FT	38,40 m.
LUNGHEZZA AL GALLEG.	24,00 m.
LARGHEZZA	6,90 m.
IMMERSIONE	4,20 m.
DISLOCAMENTO	166 tonn.
ZAVORRA	40 tonn.
ARMAMENTO	schooner
SUPERFICIE VELICA	660 mq
CABINE	4 + 2
CUCLETTE	8 + 6
BAGNI	5 + 1
MOTORIZZAZIONE	Caterpillar 3406 406 cv diesel
CARBURANTE	10.000 lt.
ACQUA	6.000 lt.
MATERIALE	acciaio
PROGETTISTA	Pieter Beeldsnijder
COSTRUTTORE	Jongert (NI)

IMPORTATORE E DISTRIBUTORE
Dahm International, Bendemannst. 9,
D-4000 Düsseldorf, Germania,
tel. 211/3535-113, fax 211/364030

