



□□□□□□□□□□□□□□□□ galleria fotografica

La storia di Fraulina inizia nel 1898 nei cantieri navali di Nantes dove diventa lancia di salvataggio a bordo della nave Belem (acquistata dalla fondazione Cini dopo la guerra per addestrare gli allievi della scuola navale e ribattezzata Giorgio Cini). Dopo la sua vergognosa vendita ai francesi alla fine degli anni settanta (non si reperirono in Italia i fondi per pagare le spese del restauro!) traccia del vecchio gioiello navale a Venezia rimane solamente una coppia di scialuppe di salvataggio sbarcate durante i lavori di restauro (1979) che giacciono sommerse di materiali di risulta in un angolo dei magazzini dell'Arsenale. Nel 1982 mio suocero e un amico acquistano per 10.000 lire dalle officine meccaniche dell'Arsenale di Venezia lo scafo di una delle due lance di salvataggio. Cesare l'amico di famiglia, ne diventa l'armatore con il lancio della monetina, ed inizia il primo restauro in economia presso l'isola della Giudecca.

Viene allestito un ponte, bompresso e armo aurico e per molti anni Lina, così viene battezzata, girovaga nella laguna fino a passare gli ultimi anni legata a due briccole di un canale della Giudecca sempre più stanca e malandata, fradicia e pesante con lunghe barbe di alghe che la appesantiscono. La rinascita della leggendaria lancia della nave scuola G. Cini (oggi Fraulina) ha luogo nell'autunno del 2002 quando una telefonata del vecchio proprietario raggiunge mio suocero. Venila a prendere tu altrimenti Lina affonda, se la vuoi è tua!. Nemmeno un dubbio ci assale e subito la mattina dopo siamo alla Giudecca con un topo a motore pronti a rimorchiare la signora fino a Treporti sede che identifichiamo come cantiere del restauro. I vari curiosi che in processione si fermano ad osservare la lancia scuotono il capo e si mettono a ridere: voi siete pazzi!

Dopo l'inverno di riflessione confidando che le vecchie tavole di larice americano si fossero asciugate, il 1.03.2003 inizia il restauro: smontaggio di tutte le sovrastrutture (panche, albero, falche, coperta...), sabbiatura dello scafo, sostituzione della ruota di prua e del dritto di poppa, sostituzione ordinate con nuove ordinate in olmo piegate a fuoco e acqua e fissate con viti acciaio 316 al posto dei trinci in rame, sostituzione completa del paramezzale, sostituzione di alcuni corsi del fasciame dell'opera morta in larice. 25.05.2003: allestimento della linea d'asse per entro bordo, resinatura esterna dello scafo con fibra di vetro e resine epossidiche bicomponenti (3 strati) 26.01.2004: ricostruzione della coperta: bagli (lamellare di rovere), coperta in compensato marino, cuccette e pozzetto (falche pozzetto in mogano), falche esterne in rovere lamellare, bitte di poppa in acacia, riposizionamento dell'originale bitta di prua (recuperata a Venezia nel primo restauro del 1982 e proveniente dal cantiere di restauro della cupola di S. Marco a Venezia datata 1300 ca.), allestimento del motore entro bordo modello VM 8 cv raffreddato a olio. 3.04.2004: allestimento della coperta in teak e restauro completo dell'armo aurico in collaborazione con esperti della materia e della veleria Parovel di Monfalcone. 18.07.2004 :

1° Varo di Fraulina Maggio 2005: lavori straordinari per il posizionamento di una controchiglia in acciaio fissata con bulloni passanti al paramezzale zavorrata con fusione di 350 kg di piombo.

Sostituzione di tutti i bozzelli in plastica con bozzelli artigianali in olmo e stropi in canapa..
16.06.2005:

2° Varo di Fraulina come oggi naviga.

Tiengo Cesare

tiengo@iname.com Tel.: 328 9734288