

Piviere

# Sulle ali dell'avventura



**Assomigliava a chi l'aveva sognata: solida, pratica, per navigare ovunque. Un piccolo fenomeno nella storia del diporto**

di Chiara Cossu

**C**i sono barche che nascono in cantiere in mezzo a mille altre. Quelle destinate al mercato prima ancora di essere disegnate, con un'identità che è, fin dal principio, quella di un clone che sarà riprodotto in modo seriale.

Altre, invece, hanno una personalità prorompente, tanto da conservare la propria unicità anche nel momento in cui vengono replicate in ennesimi esemplari. Essenzialmente, sono le barche che hanno una storia che si intreccia con la vita del loro armatore. Così è il Piviere, ideato a immagine e somiglianza del suo primo comandante, il giornalista Mauro Mancini, che dell'andare per mare aveva un'idea molto chiara e personale. Siamo all'inizio degli anni '60 quando Mancini, tra l'altro autore dei noti portolani "Lungo costa", affida all'amico Aldo Renai, progettista livornese, il compito di disegnargli una barca a vela.

Le indicazioni sono precise: il committente è un amante della navigazione in solitario, che vuole poter raggiungere terra ovunque, anche su spiagge e rive di corsi d'acqua. Fisicamente piuttosto imponente, ha inoltre bisogno di potersi muovere agevolmente in pozzetto anche perché, secondo il suo modo di vivere la barca, è lì che durante le uscite trascorrerà la maggior parte del tempo. Poco importa se l'abitabilità sottocoperta è un po' sacrificata, tanto in quadrato, lui, ci andrà solo per dormire.

Al varo del Piviere, nel 1965 a Viareggio, assiste però Renato Bulleri, il fondatore del cantiere Cbs di Fiumicino.

La piccola barca in legno che porta il nome di un uccello tipico della Maremma, lo colpisce a tal punto da fargli venire l'idea di costruirne altri esemplari.

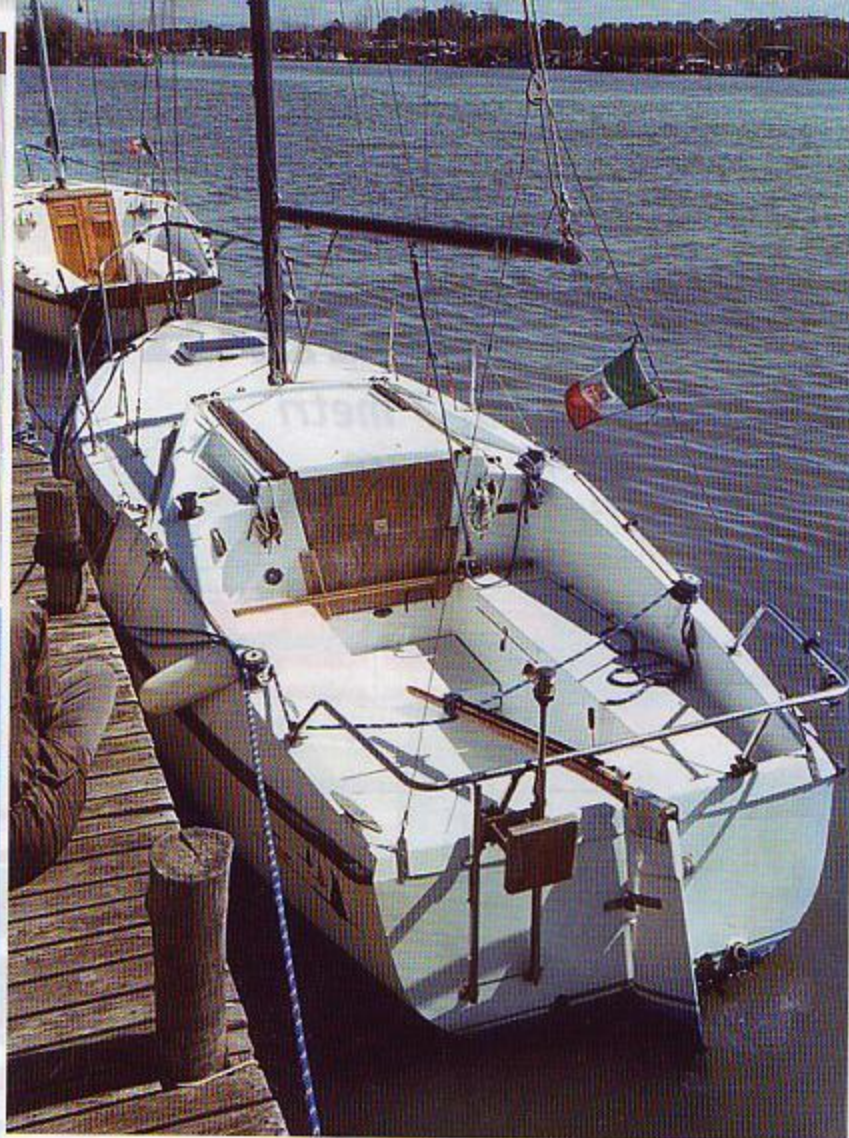
Nel 1967, nei capannoni Cbs, inizia quindi la produzione in vetroresina anziché in legno. A parte questa differenza nel materiale di costruzione dello scafo, l'idea ispiratrice della barca rimane la stessa, anche nel decennio successivo, durante il quale saranno apportate numerose modifiche al modello, ma mai tali da stravolgere lo spirito e l'essenza del Piviere.

Anche l'ultimo esemplare varato dal cantiere resta, infatti, fedele al principio dell'ampiezza degli spazi esterni. Come in pozzetto, dove larghezza e lunghezza (rispettivamente 2,10 m e 2,50 m) testimoniano la costante intenzione di garantire comfort a chi si trova a bordo, ma anche una certa versatilità grazie alla comodità delle sedute che, riparate da un cagnaro,

## IL PROFILO

*Sotto, il Piviere 660 in navigazione e, a fianco, un esemplare all'ormeggio. Negli anni sono state introdotte diverse modifiche, dalla lunghezza all'installazione dell'entrobordo, al montaggio di un bulbo fisso. In apertura, un Piviere 614*

Lunghezza f.t.	m. 6,14 - 6,60
Lunghezza gall.	m. 5,70
Larghezza	m. 2,34
Pescaggio	m. 0,32 - 1,40
Dislocamento	kg. 1.070
Zavorra	kg. 105 - 335
Sup. velica	mq. 19,50 - 24,10
Riserva acqua	l. 80
Riserva carburante	l. variabile
Motore	hp 9 - 15
Progetto	Aldo Renai
Cantiere	Cbs



possono essere utilizzate per allestire due cuccette supplementari. Stessa cosa per quanto riguarda la coperta che, priva di tuga, è completamente libera.

Fino al 1973 rimane intatta anche l'originaria deriva mobile che consentiva alla barca di raggiungere un pescaggio di 30 cm e quindi, in linea con l'idea di Mauro Mancini, di poter raggiungere senza problemi anche punti con fondali molto bassi. Poi, in quell'anno, Cbs decide di montare un bulbo fisso, scelta che Mancini non condivide appieno.

Alcune modifiche risalgono invece al 1975, come l'aumento delle dimensioni, precisamente della lunghezza fuori tutto che passa da 6,14 metri a 6,60 metri, e la sostituzione del motore

fuoribordo con un entrobordo.

Anche gli interni nel 1975 vengono ritoccati. Se il primo armatore era stato completamente indifferente alle comodità in quadrato, tanto da accontentarsi della collocazione del wc marino sotto il triangolo centrale della cuccetta di prua, gli armatori del Piviere seriale si rivelano, invece, più sensibili ed esigenti. Così, nello spazio occupato da una delle due cuccette laterali, viene ricavato un locale separato per il wc, scompaiono le reticelle portaoggetti appese alle lande e al loro posto vengono montate delle mensole.

Ma a decretare nel tempo il successo di questa barca stabile, veloce anche con poco vento, agile e docile al timone, non sono solamente i numeri, i 350 esemplari costruiti in dieci anni.

C'è qualcos'altro, il rapporto particolare che lega tra loro gli armatori del Piviere, tanto da far nascere un'associazione di "pivieristi". Velisti che coltivano anche un modo di vivere il mare, oltre che l'interesse per un particolare modello di barca ormai fuori produzione.

Il Piviere, infatti, esce di produzione di lì a poco, nel 1978. Una data particolare, perché questo è anche l'anno in cui Mauro Mancini scompare, inseguendo fino all'ultimo la propria passione per il mare. Il padre di questa piccola barca d'avventura muore, infatti, in seguito al naufragio del Surprise, l'imbarcazione con cui, insieme all'amico Ambrogio Fogar, stava tentando di circumnavigare l'Antartide. ■