

Dopo il mogano per le imbarcazioni il legno protagonista di questo articolo è l'iroko, molto diffuso in campo nautico per la sua somiglianza con il pregiato tek, ma più economico. Come sempre ci siamo avvalsi delle conoscenze tecniche di Giovanni Magnino, titolare dell'omonima ditta importatrice di legname di Predosa (AL), a disposizione di tutti i lettori che desiderassero interpellarlo per avere consulenze in materia di legname impiegato nella costruzione navale.

Non esiste iroko in altra parte del mondo se non nella fascia equatoriale africana, più precisamente nel Golfo di Guinea. Questo legno, impiegato da relativamente poco tempo nelle costruzioni navali, a cominciare dagli anni Venti è stato scoperto nella zona della Costa d'Avorio (ove da un anno circa è vietato il taglio dei tronchi) e importato in Europa. In seguito è stato individuato iroko anche in Liberia e Ghana, ma di qualità più scadente. Oggi l'iroko migliore, per tessitura, fibra, omogeneità e resistenza, è il Kambala, presente nella regione del Congo. Al pari del mogano, per le quantità relativamente numerose a disposizione, anche l'iroko non è più considerato un legno raro. L'iroko è un'essenza abrasiva come il tek, ma con una minore concentrazione oleosa. Oltre ad avere lo stesso grado di durezza di quest'ultimo, è considerato il suo miglior sostituto, al quale è assimilabile come effetto ottico. Quando ossidato ha, infatti, lo stesso colore marrone tabacco del tek. Pensa questa colorazione ne assume una biancastra, che lo rende praticamente irriconoscibile dal tek. Ha una buona struttura, una pasta omogenea, si pialla bene e se ben stagionato garantisce ottimi incollaggi. Contrariamente a quanto avviene per il tek, non tutti i tronchi di iroko possono essere utilizzati per le costruzioni navali: bisogna scegliere quelli più morbidi e meno nervosi. Gli altri, tagliati in pezzature più massicce, vengono utilizzati per la realizzazione di banchine, basamenti del motore, ecc.

Questo legno è ottimale per chiglie e

L'IROKO

di Paolo Maccione

carene, ruote di prora e di poppa, fasciame, ovvero quelle parti delle imbarcazioni che subiscono una maggiore pressione dall'acqua, oltretutto per madieri, paramezzali, pagliolame, carabottini e piani di calpestio (si incolla bene e non si deforma). Si chioda e si "imbuona" senza particolari difficoltà. L'iroko ben si presta anche per la produzione di lamellare (si taglia fino

coperte delle imbarcazioni, comprese navi mercantili e da crociera, se l'armatore non vuole spendere cifre considerevoli utilizzando il tek. E a proposito di doghe di coperta l'iroko è così simile al più pregiato tek che in molti casi è difficile riconoscerlo. Solitamente per distinguerlo lo si sega "rigatino", ovvero tagliato dal tronco radialmente, rendendo ben visibile la parte rigata del legno. Solo personale esperto, a seconda della grana e della tessitura del legno, è in grado di coglierne la differenza. Negli Anni '60 alcuni commercianti vendevano addirittura l'iroko con il nome di "tek-A", ove A stava ad indicare "Africano": l'iroko veniva quindi



A sinistra, un campione di iroko. Sopra, catasta di iroko pronta per la costruzione di un gozzo di 8 metri. Nella pagina a fianco, un tronco di iroko in segheria.

ad 1 mm di spessore, anche se la media è di solito 10 mm) e, una volta tagliato, per ottenere incollaggi duraturi va preventivamente sgrassato con soluzioni di soda e poi trattato con primer. Viene adoperato soprattutto per le

"spacciato" per tek anche se non lo era. A causa del peso e della scarsa flessibilità non viene invece usato per le varie parti dell'alberatura. La disidratazione causata dall'esposizione ai raggi solari lo rende infatti vulnerabile:



se esposto al sole deve essere preventivamente trattato con oli particolari che, una volta assorbiti, permettono al legno di essere lasciato "a vista". In fase di lavorazione è una pianta che si sega con difficoltà: sotto taglio bisogna infatti controllare che nel cuore non vi siano delle concrezioni di carbonato di calcio (volgarmente chiamato "silicio" dagli operatori), che per la forma richiamano le stalattiti e possono arrivare a pesare anche svariati quintali. Quando la lama incontra il carbonato "si brucia", perdendo i denti delle lame o rovinando la stellite (particolare lega applicata sulle lame per eliminare l'abrasione violenta ed evitare la perdita di taglio delle lame stesse). E' comunque possibile, ottenendo buoni risultati, costruire un'intera imbarcazione in iroko.

Il "Barbarossa", ad esempio, brigantino goletta di 28 metri costruito nel 1990 dal Cantiere Sangermani, ha la chiglia massiccia, la ruota di prora, il dritto di poppa, il paramezzale e il fasciame in iroko.

L'iroko (*Chlorophora excelsa*) è in grado di raggiungere anche i 50 metri di altezza e, in casi eccezionali, può arrivare a circa 4 metri di diametro. All'interno delle foreste equatoriali queste piante sono costrette a "farsi strada" per cercare la luce e ciò favorisce il profilo rettilineo, contrariamente all'iroko delle savane, la cui altezza del fusto viene limitata dalla quasi immediata formazione di rami. A proposito di grandi dimensioni, Magnino ricorda un episodio accadutogli in Costa d'Avorio 35 anni fa: "in caduta di abbattimento una grande pianta di iroko esplose sul terreno aprendosi in quattro spicchi nel

senso longitudinale. Il capo abbattitore, troncato il legno e tolta la corteccia, lo squadrò, asportandogli il cuore e creando quelli che potevano sembrare quattro singoli tronchi". "Spediti in Germania", continua Magnino, "dopo un paio di mesi la ditta addetta al disboscamento ricevette una lettera dall'acquirente tedesco che chiedeva esplicitamente di continuare a ricevere quel genere di iroko privo di cuore, non sapendo come era stato ottenuto e mai immaginando che erano quattro pezzi di un unico tronco".

La pianta di iroko di maggior dimensioni lavorata da Magnino è stata di ben 24 tonnellate, per una lunghezza di oltre 12 metri, pari ad oltre 25 metri cubi di legname. L'iroko, a causa del rapido attacco di insetti e funghi cui è sottoposto appena abbattuto, deve essere subito tagliato in tanti topi (pezzi di tronco) scortecciato e asciato, ossia privato del morbido alborno (parte più esterna del legno di colore giallognolo o biancastro) fino alla prima zona del libro, per uno spessore di circa 7-8 centimetri.

Negli usi civili l'iroko può essere impiegato per la costruzione di travature, palerie, strutture di abitazioni, pavimenti, ringhiere, scale, ecc. C'è anche chi da un tronco di iroko vi ha fatto scavare con il fuoco una canoa lunga oltre 9 metri e poi l'ha importata in Europa, utilizzandola per il normale diporto.

Il costo dell'iroko, in tavole di ottime qualità, varia fra 1.800.000 e 1.900.000 lire al metro cubo.

Indirizzo: Ditta Giuseppe Magnino Legnami - Predosa (AL) - Tel. 0131/71390 - Fax 0131/71690.