

ROBIN KNOX-JOHNSTON

# **KNOX-JOHNSTON**

## **UN NAVIGATORE DA LEGGENDA**

Insegnamenti ed esperienze a cinquant'anni  
dalla sua navigazione che segnò un primato imbattuto

**Edizioni il Frangente**

# INDICE

- 5      **Prefazione** di Alex Thomson  
7      **Introduzione** di Sir Robin Knox-Johnston

## **13      PARTE PRIMA - IL MARINAIO**

### **15      COMPETENZA**

- 17      La prima navigazione oceanica  
19      Imparare dagli altri  
21      Fare esperienza è fondamentale  
24      Creare armonia nell'equipaggio  
27      Minimizzare gli incidenti  
29      La sicurezza sottocoperta  
31      Revisionare le dotazioni di sicurezza  
        e ripassare le procedure  
33      Prestare attenzione ai bollettini meteo  
36      L'uso dei waypoint  
38      Rispettare il COLREG  
41      Mantenersi a distanza  
44      Evitare la collisione  
46      Essere vigili  
48      Non fidarsi troppo dell'AIS  
50      Allarmi radar  
53      Come si usa una cima da lancio  
55      L'arte dell'ancoraggio  
57      Disincagliare l'ancora

59	Liberare l'elica
62	Manovre d'ormeggio
64	Tecniche di rimorchio
66	Navigare in sicurezza
68	Affrontare onde gigantesche e venti molto forti
71	Uomo a mare: come agire?
74	Emergenze sanitarie
77	Trasbordo dei membri d'equipaggio

## **81    ATTREZZATURA**

82	La sindrome del Solent
85	L'armo
87	Punti d'attacco
89	Ancora e catena
91	Equipaggiamento dell'ancora
93	Giubbotti salvagente
95	Imbragatura di sicurezza
98	Corsi di sopravvivenza in mare e conoscenza della zattera di salvataggio
101	La cassetta degli attrezzi
103	Lo scandaglio a sagola
106	Il sestante
108	La bussola solare
110	Il giornale di bordo

## **113 PARTE SECONDA - IL NAVIGATORE**

### **115 BARCHE**

117 La scialuppa del Batavia

120 Cutty Sark

122 Kate

125 Baleniere

128 Le vele quadre

131 La classe metrica

134 Le classiche

136 Dunkirk Little Ships

139 Lady Daphne

141 Trekka

144 Loch Foyle Punt

147 Suhaili

149 MOD 70

### **151 REGATE**

153 I cambiamenti nella navigazione solitaria

158 Regate intorno al mondo in solitaria o per due

161 Velux 5 Oceans Race

163 Vendée Globe

- 166 Il duecentesimo solitario a compiere il giro del mondo
- 168 Sydney Hobart
- 171 China Sea Race
- 174 Round Britain Race per due
- 177 Round the Island Race
- 180 Cowes-Torquay-Cowes Race
- 183 Regate invernali lungo il Tamigi

**187 LUOGHI**

- 189 Oceano Antartico
- 191 Capo Horn
- 194 I passaggi a nord-ovest e a nord-est
- 197 Durban
- 200 Bombay
- 203 Oceano Indiano
- 206 Groenlandia
- 209 Les Sables-d'Olonne
- 211 Lerwick
- 214 Central London

**PARTE SECONDA**

**IL NAVIGATORE**

# BARCHE

“Non c’è una ragione vera e propria per conservare queste barche, quindi, forse, è solo una questione di orgoglio nazionale.”

Robin Knox-Johnston, 2006

# LA SCIALUPPA DEL BATAVIA

Quando si veleggia sulla replica di un'imbarcazione perduta nel tempo è interessante realizzare quanto questi scafi navigassero male rispetto a quelli moderni.

Nel 1629, durante il suo viaggio inaugurale, la Dutch East Indiaman *Batavia* si incagliò nell'arcipelago di Abrolhos, circa 45 miglia a ovest di Geraldton, sulla costa occidentale dell'Australia. Quaranta delle trecentoventidue persone a bordo annegarono, ma i sopravvissuti riuscirono a raggiungere una delle isole. Delle due scialuppe di 30 piedi che si salvarono, una fu usata dal capitano, che con alcuni marinai si diresse verso il continente in cerca di acqua. Non trovandola, navigò per trentatré giorni percorrendo 1800 miglia fino a Batavia – la moderna Giacarta – un viaggio incredibile per l'epoca, paragonabile a quello fatto dal capitano Bligh per raggiungere le Indie orientali, dopo l'ammutinamento del *Bounty*.

Nel 2003 il Geraldton Regional Museum riprodusse la scialuppa del *Batavia* e la ormeggiò davanti al museo. L'armo e le dimensioni esatti non sono noti, si sa invece che l'originale era costruita in clinker, col fondo piatto e chiglie girevoli, e probabilmente aveva un balestrone sul quale montava un fiocco singolo, secondo il tipico stile olandese. La replica fu quindi costruita seguendo queste indicazioni. Un armo familiare a chi ha navigato sulle chiatte del Tamigi. Il governo è costituito da un timone centrale e la chiglia è piccola e lunga.

La cosa che sorprende di queste ricostruzioni è constatare quanto veleggino male se paragonate agli scafi moderni, il che fa apprezzare ancora di più la pazienza e la tecnica marinara dei navigatori di allora. D'altronde, queste erano le sole barche che i marinai conoscevano e probabilmente le consideravano valide senza farsi troppe domande.



Quando ebbi occasione di salirci a bordo, l'angolo più stretto al vento che riuscii a tenere fu di circa 60°. Cazzare il vang mi aiutò un po', ma non molto. Se poi si aggiungono 10-15° di scarroccio, risalire il vento si rivelò un'impresa lunga e difficile che richiese molta pazienza.

La velocità non era male, ma la prestazione generale era penalizzata dal forte scarroccio. Chi ha navigato su una barca con una *daggerboard*<sup>1</sup> corta, sa che una deriva più lunga darebbe risultati molto migliori, proprio perché più lunga è la deriva, minore è lo scarroccio.

A bordo sperimentammo situazioni altalenanti: a volte riuscivamo a virare, altre volte no, tanto da costringerci a strambare e tornare indietro, manovra che richiedeva di avere acqua attorno.

Al largo di Geraldton, con mare corto creato dal sud-ovest, quando tentavamo di orzare, la barca si bagnava molto a prua e una certa quantità d'acqua entrava anche dallo scafo, inconveniente che quattrocento anni fa, con un equipaggio numeroso, poteva essere accettato come normale.

Veleggiammo al largo delle isole Abrolhos in tutta sicurezza. L'equipaggio era a proprio agio e non fummo impensieriti neppure da un rinforzo del vento; a un certo punto, forse, avremmo voluto raggiungere Giacarta. Noi, però, dovremmo imparare qualcosa in più sui pericoli delle lunghe navigazioni che i nostri antenati accettavano come normali.

L'equipaggio del *Batavia* abbandonato sull'isola ebbe un tragico destino. Un piccolo gruppo lasciato al comando sulle isole Abrolhos cominciò sistematicamente ad ammazzare i compagni per ridurne il numero, con l'obiettivo preciso di appropriarsi della nave che, sapevano, avrebbe tentato di tornare a salvarli.

Infatti, quando il capitano tornò a prenderli, dopo circa due mesi dal suo arrivo a Batavia, trovò che più di un centinaio dei suoi uomini erano morti. L'arrivo della nave sfociò in una sfida fra i capi degli ammutinati e alcuni soldati che avevano formato una fazione opposta su un'altra isola, con la speranza, da parte dei ribelli, che morissero. Quest'ultimi, invece, avevano trovato l'acqua e rintuzzarono i tentativi degli ammutinati di attaccarli e di ucciderli. I soldati vinsero la sfida e furono i primi a riferire quanto era accaduto, e i capi dei sovversivi

<sup>1</sup> Versione evoluta della lama di deriva tradizionale a baionetta centrale.

vennero poi giustiziati. Alla fine, soltanto sessantotto delle trecentoquarantuno persone a bordo raggiunsero la loro destinazione.

Prima della scoperta del calcolo della longitudine, molte altre Dutch East Indiaman si persero lungo le coste dell'Australia e alcuni relitti, come il *Batavia*, furono ritrovati.

# CUTTY SARK

Osservare il nuovo sartiame del *Cutty Sark* permette di comprendere quanto la tecnologia dell'armo sia stata determinante nell'evoluzione della vela.

Secondo me, uno dei più interessanti e recenti sviluppi nella vela è costatare come il sartiame sia diventato appannaggio della chimica. Le fibre artificiali sono forti come l'acciaio, ma molto più leggere e non esposte all'irrigidimento che deteriora il sartiame in ferro. Di conseguenza, gli armi sono più leggeri e più alti, senza perdere stabilità. Ma vale la pena ricordarne le origini.

I primi alberi erano dei pali sostenuti da cunei o tavole. A questo scopo, ben presto vennero aggiunte delle corde, e poiché erano gente pratica, i marinai continuarono ad aggiungerne sempre di più per sostenere le vele alle diverse andature. Quando il costo del ferro divenne abbordabile, esso sostituì le corde degli stralli e delle sartie, perché riconosciuto più forte e meno usurabile.

Quando le manovre fisse erano in tessile o in ferro, ogni marinaio con buona manualità era in grado di assemblarle. Oggi questo non è più possibile, perché l'attrezzatura moderna richiede una lavorazione altamente scientifica e specialistica.

L'arte marinara tradizionale è inevitabilmente destinata a morire, tuttavia sono rimasto molto compiaciuto nel visitare il TS Rigging<sup>2</sup> a Maldon, che sta costruendo il nuovo armo per il *Cutty Sark*. Le impiombature di ferro erano bloccanti in modo corretto e le sartie principali erano protette da una miscela appiccicosa fatta di lanolina e catrame Stockholm. Anche se non altrettanto forte, il ferro comune è più flessibile dell'acciaio inossidabile, ma va protetto dall'insorgere della ruggine; se viene trattato correttamente può durare molti anni. Il mio

<sup>2</sup> Cantiere che da vent'anni restaura prestigiose barche d'epoca.

sartiame è durato sedici anni: l'avevo messo a bagno per un'ora nel sego sciolto, strofinandolo poi con della pasta bianca di piombo che si può attaccare alle mani o ai vestiti, fate attenzione. La stessa cosa si può applicare al nuovo sartiame del *Cutty Sark*, solo che il catrame Stockholm non viene via facilmente.

Le nuove manovre fisse sono autentiche, e se il veliero fosse in grado di galleggiare, sarebbe efficiente come quando navigava nell'oceano Antartico. Quando si guarda in alto, non si può che ammirare l'intelligenza con cui fu concepito l'intero armo; malgrado l'apparente complessità, troviamo invece semplicità e simmetria, proprie della praticità degli uomini di un tempo.

Il *Cutty Sark* fu costruito nel 1869, all'epoca d'oro dei Clipper, quando la velocità era essenziale, perché il primo che portava a destinazione il carico spuntava i prezzi migliori. I Clipper inglesi per il trasporto del tè non erano grandi come i vascelli americani costruiti per la rotta New York-San Francisco via capo Horn. La loro velocità era però molto simile, grazie alle migliori prestazioni con tempo buono. Nell'anno in cui fu varato il *Cutty Sark* fu inaugurato anche il canale di Suez e perciò le navi a vapore poterono trasportare il tè molto più velocemente utilizzando quella scorciatoia attraverso il Mar Rosso. Il *Cutty Sark* venne allora destinato al commercio australiano della lana.

L'insieme dell'armo a vele quadre era il risultato di quell'evoluzione che aveva permesso ai velieri di competere con le navi a vapore. Basta paragonare gli armi della *Victory* e della *Warrior* per rendersi conto di come le navi adibite al commercio tendessero ad aumentare il numero degli alberi al fine di ridurre la dimensione delle vele e impiegare così un equipaggio più ridotto. Ciò diede ai capitani più opzioni nei giochi di vele.

La cosa interessante da un punto di vista puramente nautico è ciò che è accaduto nel tempo. Quando fu varato il *Cutty Sark*, lo sport della vela stava cominciando a liberarsi dallo stigma di passatempo per uomini ricchi. Nel 1867 John MacGregor pubblicò *The voyage alone in the Yawl Rob Roy* e il *Down Channel* di R.T. McMullen uscì proprio quando il *Cutty Sark* fece il suo primo viaggio. Questi due libri contribuirono parecchio alla diffusione e a una maggiore comprensione della navigazione a vela. I due autori avrebbero trovato normale incontrare un armo a vele quadre quando fecero il loro viaggio con barche non più grandi della scialuppa di una grande nave. Ma si era agli albori del piccolo diporto a vela e della letteratura nautica.

# KATE

Il racconto di un viaggio nel XIX secolo a bordo di *Kate*, uno yawl di 25 piedi, offre una bellissima immagine dei porti della Gran Bretagna e della gente che traeva il proprio sostentamento dal mare.

Nel 1869, il luogotenente Edward Middleton circumnavigò da solo tutta l'Inghilterra a bordo di *Kate*, uno yawl di 25 piedi.

A quel tempo l'impresa fu notevole e Edward Middleton era un personaggio interessante. A soli quindici anni, col ruolo di cadetto, era stato spedito in mare su un veliero con armo a vele quadre, dedito al commercio e diretto in Australia. Ma presto il ragazzo decise che quella carriera non faceva al caso suo e optò per unirsi all'esercito in India.

Non ci mise molto a capire che nemmeno l'esercito faceva per lui. In occasione di una visita a Southampton comprò una copia di *The Voyage Alone in the Yawl Rob Roy*, di John MacGregor e decise che lui avrebbe fatto di meglio.

Sebbene non fosse sua intenzione scrivere un libro, nel 1870 fu pubblicata la prima edizione del suo *The Cruise of the Kate*. Ne ho trovata una copia nella Cruising Association Library, un incantevole serbatoio di libri di barche. Il libro è stato rieditato di recente.

Middleton ordinò una barca simile a *Rob Roy* ai cantieri Messrs Forrest of Limehouse, gli stessi che avevano costruito la barca di MacGregor. Gliela consegnarono due mesi dopo (avete mai sentito niente del genere?) e nel giugno 1869 fu pronto a partire.

Fece una rotta in senso orario, prima il Mare d'Irlanda, poi attraverso il Clyde and Forth Canal e infine il ritorno a Londra lungo la costa orientale. Il suo libro è pieno di commenti stravaganti.

Nel corso delle sue svariate carriere, egli arrivò alla conclusione che il mondo

è piatto, maledicendo l'Astronomer Royal<sup>3</sup> che affermava il contrario. Quando partì, Middleton non era un velista esperto e le descrizioni che fa del suo apprendimento sono una parte affascinante del racconto.

Raramente navigava di notte: preferiva infilarsi in un porto, trovare un pescatore o un pilota che lo aiutassero a ormeggiare per poi cercare un albergo dove andare a riposare. I portolani di quel tempo descrivevano la navigazione lungo costa, ma non includevano i dettagli che potevano servire a una piccola barca come la sua, che egli teneva quanto più possibile vicino a terra per non perderla di vista.

Le sue descrizioni di centocinquant'anni fa delle coste e dei porti sono davvero incantevoli. Noi siamo abituati ai marina, lui, invece, spesso doveva raggiungere piccoli porticcioli che non offrivano granché, a parte l'aiuto dei pescatori. In mancanza del motore, o imboccava la marea giusta, o remava.

Per percorrere la distanza tra Bognor e Southampton ci mise due giorni, quasi completamente passati a remare perché il vento si era abbonaciato, ristorandosi però con mezza pinta di sherry. Veleggiando al largo sarebbe stato più al sicuro, come gli avrebbe consigliato McMullen, il quale sosteneva che più stai vicino a terra, più pericoli corri: concetto che ha il mio più completo appoggio.

Il suo scafo non aveva l'antivegetativa, il fondo era verniciato e doveva essere grattato circa ogni dieci giorni. Sembra che non avesse scoperto nessuno dei tipi di antifouling consentiti a quei tempi, come poteva essere la vernice mischiata con solfuro di ferro, polvere di zinco e arsenico o solfato di rame.

In quegli anni si usavano infatti strane misture, ad esempio un impasto bianco composto da resina, olio di balena (ricavato dal grasso della balena franca) e zolfo. C'era poi un intruglio marrone fatto di catrame e zolfo, il cui uso risale al IV secolo a.C. e tuttora attuale.

I tre pionieri, McMullen, MacGregor e Middleton, furono navigatori solitari e tutti e tre scrissero le loro esperienze. Da allora sono cambiate molte cose, ma il mare è sempre lo stesso, le coste rocciose e le correnti di marea descritte da Middleton sono ancora lì.

Le loro avventure sono delle istantanee del mondo di allora quando la precarietà delle strade aveva incentivato i commerci su piccole barche costiere, prima che i motori e i GPS rendessero le nostre crociere molto più sicure.

<sup>3</sup> L'"Astronomo Reale" era il direttore dell'osservatorio reale di Greenwich.

Forse sono stati i loro viaggi in solitaria a incoraggiare altri a sentirsi più sicuri, o forse è stata la pubblicità derivata dalle loro avventure, sta di fatto che da essi è scaturito un entusiasmo per la navigazione a vela del tutto simile a quello che quasi un secolo più tardi sarebbe nato in Francia in seguito alle imprese di Éric Tabarly.

# BALENIERE

È stato molto divertente veleggiare su una Montagu K Whaler,  
un adattamento delle baleniere di due secoli fa,  
spesso usate come scialuppe dalla Marina Militare.

Come molti della mia generazione, i miei primi approcci con la vela sono avvenuti a bordo di una scialuppa Montagu della Marina Mercantile e della Marina Militare, che allora contavano qualcosa come trecentomila persone imbarcate al loro servizio.

La trasformazione in scialuppe di quegli scafi aperti, usati due secoli fa per cacciare le balene, era stata una buona idea. Le baleniere dovevano essere abbastanza robuste da resistere alle forze in gioco (come poteva essere, ad esempio, un potente colpo di coda), essere al tempo stesso leggere ai remi e sotto vela e avere molta manovrabilità. Dovevano scivolare silenziosamente fino alla distanza di tiro per permettere all'uomo a prua di lanciare l'arpione, legarne lentamente la cima in modo che la balena avvertisse tutto il peso della barca e di essere spesso trascinate a tutta velocità dalla balena colpita, fino all'esaurimento delle sue forze. Questa competizione era nota col nome di Nantucket Sleigh Ride.

Si diffusero in tutto il mondo – New England, Regno Unito, Azzorre e molti altri Paesi – perché erano particolarmente adatte allo scopo. La Marina militare le adottò, e alla fine del XIX secolo divennero le loro scialuppe standard, aperte alle due estremità, lunghe 25 piedi. All'inizio del XX secolo la lunghezza fu portata a 27 piedi e divennero famose col nome di Montagu K Whaler, dove la K, per quanto posso arguire, era la lettera sulla randa che identificava una baleniera. Chi fosse Montagu, non è dato sapere, a meno che non fosse associato agli Earls of Sandwich.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Titolo nobiliare conferito ai conti Montagu.



Le scialuppe erano costruite in clinker, a doppia apertura – eccetto quelle a bordo della RMS *Discovery*, che erano invece caravelle, perché andare a terra tra i ghiacci avrebbe potuto rovinare le tavole – e quando non andavano a remi diventavano barche a vela armate a yawl con fiocco, randa libera e mezzana Bermuda. La tormentina poteva essere usata come spinnaker, anche se più tardi alcuni piccoli spinnaker furono dati in dotazione. Il fiocco aveva una mano di terzaroli, la randa due.

L'albero maestro era fissato in chiglia e quello di mezzana aveva un piccolo boma, sollevabile quando non veniva utilizzato. La deriva mobile in acciaio limitava lo scarroccio. L'equipaggio era normalmente di sei (il timoniere e altri cinque), e l'armo a remi prevedeva una sola fila di rematori.

Quasi tutte le navi militari ne avevano una a bordo, mentre nella Marina Mercantile erano più rare, perché si preferivano le scialuppe a motore. Io ne trovai una a bordo di tutte le navi-cadette dove prestai servizio. Non perdevamo mai l'occasione di organizzare delle regate fra noi: era al tempo stesso un allenamento e un piacere.

Ricordo quando, nel 1958, sei navi militari arrivarono improvvisamente a Mombasa. Nel porto di Kilindini organizzammo subito una regata tra le sei scialuppe, più altre due appartenenti alla Marina keniota. Secondo il mio giornale di bordo vinse HMS *Gambia* e noi arrivammo secondi, ma si mormorò che la nostra imbarcazione non fosse in regola. In effetti era più leggera, perché il primo ufficiale aveva rimosso la pittura bianca applicando al suo posto una sola mano di vernice. La carta vetrata era difficile da reperire, così usammo delle manichette di tela e della sabbia riducendo probabilmente lo spessore delle tavole.

Dato che pesavano una dozzina di quintali, le scialuppe potevano essere sollevate a braccia: cinquanta marinai correvano sul ponte portando delle cime appaiate che legavano velocemente a dei paranchi. A bordo delle navi della Marina Mercantile non avevamo però a disposizione tutta quella mano d'opera e quindi ricorrevamo a un verricello. Non erano leggere da remare, ma ben più manovrabili delle scialuppe standard.

A vela erano divertenti, avevano delle belle linee e in acque calme potevano navigare con la falchetta 10 centimetri sotto la superficie dell'acqua senza che una sola goccia salisse a bordo. A quel punto iniziava una gara di coraggio tra il timoniere e un uomo di equipaggio: l'uno rifiutandosi di orzare, l'altro di lasciare

la scotta sotto raffica finché, inevitabilmente, la falchetta andava più sotto dei 10 centimetri. Uno dei due doveva cedere, altrimenti non restava che iniziare a sgottare.

Queste scialuppe furono costruite fino al 1950; più tardi, la Marina preferì una versione motorizzata, di cui peraltro oggi è difficile trovare qualche esemplare. Molte baleniere Montagu furono imbarcate sulle navi scuola, ma pochissime sono ancora in servizio, sostituite ormai completamente dai dinghy di vetroresina, più leggeri e con meno problemi di manutenzione.

# LE VELE QUADRE

C'è una logica precisa nelle vele quadre e trovarsi a bordo di uno di quei vascelli durante una burrasca, con l'acqua che sommerge i lati del ponte, è un'esperienza esaltante.

*The Last Grain Race*, di Eric Newby, è uno dei grandi classici della vela.

Gli armi a vele quadre erano ormai una rarità prima della Seconda guerra mondiale e questo libro è un sguardo moderno di ciò che era la vita ai tempi d'oro della vela.

La Marina Mercantile smise d'insegnare l'arte marinaresca delle vele quadre proprio quando io ero imbarcato come tirocinante e questo mi dispiacque molto. La Marina tedesca continuò ad addestrare cadetti su quel tipo di navi scuola ancora per un anno, ma tutto finì in seguito al naufragio del *Pamir*.<sup>5</sup> (La stessa tempesta mi colse nel golfo di Biscaglia, in rotta verso casa, in una notte che non scorderò più, quando, a causa del violentissimo beccheggio e rollio, il mare mise fuori gioco il ponte principale della nostra nave con settemilacinquecento uomini d'equipaggio).

Riuscii a rimediare una settimana a bordo del brigantino *Eagle*, una nave scuola appartenente alla Guardia Costiera degli Stati Uniti, ma le condizioni meteo furono straordinariamente miti e non ci diedero l'opportunità di provare quella che considero l'estrema esperienza di quei tempi, quando questi vascelli veleggiavano nei Quaranta Ruggenti.

Il mese scorso, però, riuscii a soddisfare il mio desiderio. Partecipai al trasferimento, all'uscita dal cantiere, del nuovo brigantino *Stavros S Niarchos*, un 195 piedi gestito dalla Sail Training Authority, da Avonmouth a Weymouth.

<sup>5</sup> Il veliero scuola *Pamir* naufragò nel 1957 dopo essere incappato nell'uragano Carrie.

Il viaggio serviva da collaudo e dava la possibilità a un equipaggio di volontari di imparare l'uso della quantità di corde, decisamente sconcertante a prima vista, che partivano dagli alberi e arrivavano ai vari punti di fissaggio.

L'armo a vele quadre è infatti il risultato di una logica razionale. Anni di evoluzione hanno fatto sì che un equipaggio ridotto riesca a gestire un numero enorme di cavi: una volta capito la loro logica, tutto diventa chiaro. Quasi la metà di essi sono imbrogli che servono a serrare le vele dal basso fino ai pennoni, in modo che in emergenza nessun marinaio sia costretto a salire sulle griselle. I cavi attaccati alle bugne, le drizze, le relinghe, le scotte, tutti hanno uno scopo che con la pratica diventa addirittura ovvio.

Ogni pennone ha i suoi sostegni e solo le scotte delle vele più basse hanno bisogno di essere regolate quando si cambia rotta, perché a partire dalla controranda in su le altre si muovono assieme a quelle basse e quindi vengono regolate automaticamente. La manovra moderna equivalente sarebbe attaccare il braccio al tangone dello spi, e comunque strambare una vela quadra è di gran lunga più facile.

Le vele quadre, contrariamente a quello che molti pensano, non sono quindi così complesse come possono sembrare. Certo, di bolina sono meno performanti rispetto ad altri armi, bisognerebbe che il veliero fosse regolato correttamente per vedere che angolo può stringere, ma sono molto sicure e facili da manovrare e la velocità che raggiungono è davvero impressionante.

Scendendo lungo il Bristol Channel apprezzammo la facilità con cui il brigantino virava e la sua grande manovrabilità, ben superiore a quella degli schooner. Veleggiammo intorno a Land's End fin dentro la Manica, sentendoci sicuri nonostante il vento da ovest fosse arrivato a forza 8. Quando le raffiche prolungate raggiunsero 44 nodi, pensammo fosse consigliabile ridurre un po' la superficie velica, così gli uomini di guardia andarono ad avvolgere la vela più grande e bassa dell'albero di prua.

Questa vela aveva ben otto imbrogli, sufficienti, si penserebbe, per essere serrata in fretta. Neanche per sogno! E alla fine, quando la vela fu chiusa, le nostre braccia erano molto doloranti.

A quel punto, però, la nave era ben equilibrata: l'avrebbero riconosciuto anche Newby o Seligman<sup>6</sup> – trinchetto, fiocco interno, vela di gabbia e velaccio. Nuovo-

<sup>6</sup> Famosi autori che hanno scritto molti libri sulle navi a vele quadre.

loni neri correvano nel cielo e a tratti la luna quasi piena illuminava gli alberi, le vele e quel groviglio di sartie.

Il ritmo di ogni rollata si manteneva sui 10 secondi, abbastanza lungo per non sbalzare gli uomini dai pennoni, ma abbastanza veloce per raddrizzarci. A volte, se capitava qualche rollata più forte, i lati del ponte venivano sommersi dall'acqua, come si vede nei dipinti di Montague Dawson. La prua s'inabissava in un'onda che, ruggendo, si divideva e correva per una cinquantina di metri lungo i fianchi dello scafo. Noi facevamo 10 nodi comodi e tutto era pura magia.

# LA CLASSE METRICA

Amo lo stile e la bellezza delle barche d'altri tempi e mi fa piacere che molte di queste siano ancora in circolazione, affinché anche i velisti di oggi ne possano godere.

Le barche a vela possono essere belle e funzionali al tempo stesso. Generalizzando, non credo si possa negare che le barche moderne, con le loro prue verticali e i larghi specchi di poppa, siano più veloci di quelle di una quarantina di anni fa, ma personalmente non le trovo altrettanto belle.

Le barche classiche, così amate dagli artisti, sono quelle con lunghi slanci a prua e a poppa. L'International Rule, in uso fino al 1920,<sup>7</sup> produsse alcuni velieri di grandi dimensioni molto belli. Successivamente, fino al 1937, abbiamo avuto la Universal Rule per la classe J, forse la più fotografata di sempre.<sup>8</sup>

Molte di queste classi non esistono più, ma alcune sono sopravvissute e addirittura stanno prosperando. Le classi 6 e 8 sono in buona salute. I 12 metri furono adottati nell'America's Cup fino al 1987, poi vennero inevitabilmente sostituiti.

Per rispondere all'eterna domanda del perché una barca che appartiene a una certa classe metrica sia considerabilmente più lunga del suo numero di appartenenza, voglio spiegare che la lunghezza della classe corrisponde grosso modo alla lunghezza della linea al galleggiamento. Un 12 metri potrebbe quindi essere lungo 22 metri fuori tutto. Quest'ultimo anno è stato per me proprio un anno di

<sup>7</sup> Il regolamento di stazza internazionale, detto anche Metre Rule, fu creato per stazzare barche differenti affinché potessero gareggiare assieme grazie a un sistema di handicap.

<sup>8</sup> Fu introdotta nel 1903 negli Stati Uniti, destinata a barche da regata più grandi.

classi metriche. *Sceptre*, che ho portato nella Round the Island Race, ha quella lunghezza e pesa 37 tonnellate, dettaglio di cui le barche più moderne dovrebbero tenere conto quando a bordo si ordina di virare velocemente.

Non è così per quanto riguarda la classe degli 8 metri. Dopo l'esperienza del Campionato del Mondo ad Hanko, in Norvegia, posso affermare senza esitazione che le barche di quella classe potrebbero convincermi a tornare a regatare tutti i giorni.

La flotta era composta dai tre classi. Le Modern, delle quali esistono dodici esemplari al mondo, hanno tutto quello che può avere un 12 metri moderno, comprese la *wing keel*<sup>9</sup> e l'elettronica più sofisticata. In effetti sono molto simili, con la loro lunga flush deck<sup>10</sup> che finisce nello specchio di poppa spiovente.

Le Classic, barche più datate che montano alberi in alluminio, motori fuori bordo e verricelli self-tailing. Infine le Classic Classic che hanno ancora gli alberi in legno, nessun fuoribordo e verricelli tradizionali, così da dover cazzare le scotte a mano. Partecipava anche una barca con l'armo aurico e il picco, molto carina ma per niente competitiva. Le tre classi regatavano assieme, ma in genere era la classe Modern a vincere, anche se senza grandi margini rispetto alle altre due.

La nostra squadra aveva noleggiato una Classic Classic, ma prima del nostro arrivo il suo albero si era rotto. Me ne andai allora lungo la banchina in cerca di un imbarco. Fui fortunato, la Classic *If* di proprietà di Peter Wilson di Aldeburgh cercava equipaggio. Mi ritrovai seduto in un minuscolo pozzetto con due altri compagni, i cui gomiti, in virata, erano un serio pericolo. C'erano poi due uomini a prua e lo skipper a poppa. L'equipaggio era molto simpatico, conoscevano la barca e ci classificammo bene in tutte le serie.

Le barche di classe metrica sono lunghe, strette e profonde. Un 8 metri potrebbe accogliere 4-5 persone, a bordo ci sono un fornello e un bagno. In pratica esse sono il modello più evoluto del Dragon:<sup>11</sup> abbastanza grandi da viverci dentro e

<sup>9</sup> Chiglia ad ala.

<sup>10</sup> Coperta libera, senza alcuna sovrastruttura da prua a poppa.

<sup>11</sup> Natante a vela da regata progettato nel 1926 dal norvegese Johan Anker. La classe Dragon ha partecipato ai giochi olimpici dal 1948 al 1972.

fare navigazioni costiere. Alcune si sono spinte più lontano e sebbene non siano il massimo della comodità, il disagio è sopportabilissimo.

Gli equipaggi sono proporzionalmente ridotti. Paragonati a una barca moderna con piano velico simile, gli uomini a bordo di un 8 metri possono essere al massimo sette, meglio sei. La flotta era composta da venti imbarcazioni e noi regatammo tutti i giorni uscendo dal fiordo di Oslo. Ogni sera c'era una festa e noi inglesi fummo particolarmente contenti per la sconfitta di *Britannia*, tanto più che re Harald V di Norvegia aveva portato in regata il suo yacht reale sul quale organizzava divertenti serate per tutti gli equipaggi.

L'atmosfera era amichevole e le rivalità si mantenevano all'insegna della civiltà. Uno dei ricordi più belli risale a quando, tornando in banchina dopo l'ultima regata, vedemmo il re, quel giorno vittorioso nella sua classe, seduto al club insieme al suo equipaggio con una lattina di birra in mano. Sono queste le occasioni in un clima di relax e di amicizia che fanno pensare che le regate dovrebbero essere così, in modo da stimolarci a farne di più.



# LE CLASSICHE

Con le sue sessanta imbarcazioni immacolate, dai *pilot cutters*<sup>12</sup> al cutter aurico *Marigold* di Charles Nicholson, al 35 metri *Cambria* di William Fife, la Monaco Classic Week rappresenta il più bel museo della vela.

Se fosse possibile radunare il patrimonio velico degli ultimi centovent'anni, la Monaco Classic Week è quella che lo rappresenterebbe meglio. Lo Yacht Club di Monaco organizza questo evento ogni due anni e quest'anno il porto ha ospitato sessanta imbarcazioni storiche, a motore e a vela. La cosa più bella è stata vederle regatare ogni giorno. Lo spettacolo di tutti questi velieri, alcuni risalenti al 1882, rallegrerebbe la vista di qualsiasi appassionato del mare. Ovviamente non sono veloci come le barche moderne e sono anche molto più pesanti, ma l'armo aurico dispone comunque di una superficie velica molto grande.

Oltre a ciò, questa manifestazione è la storia di velieri che tuttora galleggiano, in quanto la maggior parte di essi è stata restaurata fedelmente, in modo da farceli ritrovare esattamente come erano in origine. Il sartiame e i sistemi di manovra delle vele sono gli stessi dell'epoca. Anche l'entusiasmo degli equipaggi è lo stesso di allora e salire a bordo di una di quelle barche è come fare un tuffo nel passato. Forse il fatto che ai tempi d'oro fossero così amate e curate, dipendeva proprio dalla grande passione degli equipaggi.

Tutto ciò è in netto contrasto con lo sterile spettacolo offerto dalle barche nei musei. Quelle presenti a Monaco sono vive e vengono utilizzate nello stesso modo in cui lo erano quando furono progettate. Fattore ancora più importante è

<sup>12</sup> Barca impiegata per trasportare i piloti portuali dalla terraferma a navi più grandi, allo scopo di pilotarle attraverso acque che possono essere pericolose o difficili da navigare.

che esse ci mostrano come si dovevano condurre, conservando (o facendo rivivere) l'arte marinara di un tempo. Perché si conservino bene, questi velieri non possono essere tenuti nel loro stato originale: col passare degli anni tutti hanno bisogno di piccole riparazioni e sostituzioni, ma mantengono la loro identità solo se continuano a navigare e ad essere curati.

Il posto d'onore della flotta di Monaco va allo schooner tre alberi *Creole*. *Marikita*, *Cambria* e *Moonbeam*, tutti restaurati, ci ricordano la gloria dei grandi velieri aurici, che vediamo ormai solo sulle fotografie color seppia di trent'anni fa. Quest'anno, per la prima volta in un secolo, erano presenti *Mariska*, *Hispania*, *Tuiga* e *The Lady Anne*, quattro 15 metri di William Fife costruiti tra il 1908 e 1912 secondo le regole di stazza internazionale istituite nel 1907.

Il regolamento non misura la lunghezza della barca, anche se essa, di massima, corrisponde alla linea di galleggiamento. Approssimativamente la lunghezza degli scafi nella classe metrica è il doppio della loro lunghezza di classe, quindi un 15 metri sarà lungo circa 30 metri fuori tutto. Il risultato è un bel veliero con lunghi slanci a prua e a poppa. Ma se pensate che questa sia già una misura notevole, il 115 piedi *Cambria* di Fife vi impressionerà ancora di più.

Cent'anni fa queste grosse imbarcazioni facevano navigazioni giornaliere, ma gli interni erano ugualmente molto eleganti. Gli equipaggi erano ben pagati perché a bordo non c'erano winch per regolare scotte e volanti, ma soltanto paranchi. A volte si doveva attaccare un paranco al sistema di manovra delle scotte al fine di creare un aiuto meccanico sufficiente per regolare quelle rande enormi. Gli uomini alloggiavano in scomode cabine a prua. Anche oggi i membri più importanti dell'equipaggio sono ben pagati, ma i loro alloggi spesso sono migliori di quelli di un comune cabinato per famiglie.

A Monaco erano i grandi cutter e le lunghe golette a fare la parte del leone, tuttavia anche le barche più piccole erano degne di apprezzamento. Il mio preferito, forse, era *Marigold*, un cutter aurico progettato da Charles Nicholson e costruito nel 1892, restaurato con grande accuratezza. Quello che mi piace di queste imbarcazioni più piccole, molto simili ai pescherecci a vela e ai *pilot cutters* di una volta, è che la coperta è interamente a disposizione dell'equipaggio e la falchetta bassa dà un senso di protezione e di asciutto. Nelle barche a vela moderne l'unico spazio occupato dall'equipaggio è il pozzetto, mentre sul resto del ponte si va solo al momento di armare o ammainare le vele.

# DUNKIRK LITTLE SHIPS

Che esperienza emozionante aver fatto parte della flottiglia di sessantacinque barche di ogni dimensione, che ha commemorato il sessantacinquesimo anniversario della Dunkirk Little Ships.<sup>13</sup>

Sessantacinque anni fa circa ottocento imbarcazioni, grandi e piccole, attraversarono la Manica per una quarantina di miglia per dare il loro contributo all'evacuazione da Dunkerque della maggior parte dell'esercito britannico e di ottantamila soldati francesi. Questa operazione è stata più volte descritta come "un miracolo" – Churchill aveva stimato di poter mettere in salvo 40.000 truppe e quindi, riuscire a far tornare più di 335.000 uomini fu un sollievo enorme per un Paese che si preparava alla guerra con un esercito poco addestrato.

Col passare degli anni, buona parte delle piccole imbarcazioni che avevano contribuito al "miracolo" sono andate perse, ma lo scorso maggio, sessantaquattro veterani hanno commemorato questo pezzo di storia della navigazione raggiungendo Dunkerque al comando di Raymond Baxter OBE, ammiraglio dell'associazione Dunkirk Little Ships, a bordo del suo piccolo motoryacht *L'Orage*, unica barca ad aver partecipato ogni anno alla commemorazione.

Il rimorchiatore a vapore *Challenge* non fa parte della storia della navigazione, ma è uno dei pochi sopravvissuti dopo aver fatto ben tre viaggi rimorchiando dalla spiaggia chiatte e piccole unità stipate di uomini, quando partire dall'interno del porto era diventato impossibile perché era ostruito dai tanti relitti. In

<sup>13</sup> Associazione privata inglese che comprende alcune delle barche che parteciparono nel 1940 all'epica evacuazione navale delle Forze britanniche dalle spiagge di Dunkerque, nota come Operazione Dynamo, e che ha come scopo la commemorazione di tale avvenimento.

segno di riconoscimento, il *Challenge* è stato nominato membro effettivo dell'associazione Dunkirk Little Ships ed è stato proprio a bordo di questo rimorchiatore – in assoluto col fischio più rumoroso che si possa immaginare – che ho partecipato alla cerimonia. Oggi il vapore appartiene al Dunkirk Little Ships Restoration Trust.

La nostra flottiglia si era formata al largo di Ramsgate, a gruppi di quattro imbarcazioni, scortate dalla HMS *Severn*. Il vento aveva raggiunto forza 5, cosa che a bordo di un rimorchiatore di 230 tonnellate non è un problema, mentre alcune lance leggere che di solito navigano sul Tamigi, dopo aver scapolato South Foreland, non erano proprio a loro agio.

Era sconcertante vedere quante di queste imbarcazioni non fossero affatto adatte per le acque della Manica, spesso così agitate. In effetti molte di queste Little Ships erano state progettate per navigare solo sul Tamigi o al di là della chiusa di Richmond e non per avventurarsi nelle acque aperte della Manica. Ma quelli erano tempi disperati e quasi la totalità dei mezzi galleggianti era stata costretta a prendere parte a quella spedizione. L'Ammiragliato Britannico ne requisì molti e ricorse ai cantieri locali per eseguire gli interventi necessari prima della partenza.

All'inizio si era pensato di impiegare tutte le risorse possibili, ma alla fine la maggior parte delle barche salpò dal tratto di costa tra Southampton a Lowestoff. Nessuno sa esattamente quante fossero in totale, si parla di settecento unità, ma sicuramente ce n'erano altre che non erano state né precettate, né si erano prese la briga di registrarsi: si erano limitate ad andare dove dovevano, portare a termine il proprio compito e far ritorno a casa – quelle fortunate.

Molte, infatti, non tornarono. Per un motivo o per l'altro se ne persero circa duecento, circa il numero di barche che attualmente sono ormeggiate in un piccolo marina, ma per quei tempi erano tante. Se dobbiamo a qualcuno l'orgoglio del nostro patrimonio marittimo e la determinazione della nostra nazione a dare il meglio di sé nelle situazioni di emergenza, li dobbiamo a questi marinai.

Aver fatto parte di questa flottiglia mi ha fatto capire cosa poteva essere la parte orientale della Manica alla fine di quel maggio del 1940. Non c'era un intenso traffico navale, non c'erano né cacciatorpedinieri né motosiluranti, anche se nella nostra flottiglia avevamo un veterano di una motosilurante. Sessanta imbarcazioni in formazione compatta sono comunque qualcosa di impressio-

nante. Alcune barche hanno avuto problemi al motore, ma la scialuppa di salvataggio di Ramsgate è stata in grado di fornire una veloce assistenza. È stato un po' come quello che all'epoca avevano fatto i piccoli dinghy per trasportare al largo i soldati dai traghetti alle grandi navi.

Dunkerque ci ha accolti festosamente. Dopo aver passato la chiusa ci siamo ormeggiati nel vecchio porto, portando una nota di colore con le nostre bandiere spiegate. Passeggiando in banchina ho apprezzato gli sforzi fatti per abbellire il porto per l'occasione: vernici luccicanti, ottoni splendenti, scafi verniciati di fresco. Oltre alle barche battenti bandiera inglese ce n'erano alcune di nazionalità tedesca e spagnola. Si sarebbe dovuto lanciare in alto la monetina per eleggere il vincitore di questo *Concours d'Elegance*.

Qualcuno ha detto che questo sarebbe stato l'ultimo raduno della Dunkirk Little Ships, ma la stessa cosa era stata detta anche nel 2000. Penso proprio che vedremo ancora veleggiare queste veterane, e lo spettacolo è garantito.

# LADY DAPHNE

Derek Ling non era certo un pioniere oceanico – infatti quando non vedeva più terra cominciava a innervosirsi – ma la vela era poca cosa per questo “maestro” delle chiatte, la cui arte marinara e il cui umorismo erano speciali.

Derek Ling ci ha lasciati. Non sarà molto conosciuto nei circoli velici, ma tra i marinai imbarcati sulle chiatte del Tamigi è una leggenda.

Durante l’ultima guerra, a quattordici anni, fu imbarcato come ragazzo di coperta e col tempo divenne conducente di una chiatta per trasporto merci, con la quale navigò lungo il Tamigi fino a quando le chiatte fluviali non furono più competitive. Difficile da credere, ma nel 1945 sul Tamigi erano ancora in servizio quattrocento chiatte ad uso commerciale. Nel 1970 il numero si era ridotto a cinquanta, ma nessuna di esse era utilizzata come cargo.

Lo incontrai per la prima volta nel 1970 ai St Katharine Docks, quando la sua chiatta, *Lady Daphne*, era diventata un’imbarcazione da noleggio. Come era in uso a quei tempi tra i conducenti delle chiatte, Derek indossava abiti da contadino, con la sola eccezione di un elegante berretto da marinaio.

Piccolo e asciutto, con un sorriso contagioso e un forte accento dell’Anglia orientale, era un personaggio che non poteva fare a meno di piacere. Dopo un paio di viaggi con lui, sviluppai anche un enorme rispetto per la sua abilità di marinaio.

Non solo riusciva a infilare una chiatta di 30 metri in uno spazio molto stretto, magari con vento forte e corrente di marea, ma conosceva anche perfettamente il Tamigi e il suo estuario. Il Tamigi, per quasi tutta la sua lunghezza, ha un fondo ghiaioso, pessimo tenitore, ma Derek sapeva sempre dove buttare il ferro, con la sicurezza che avrebbe tenuto. Anche nella nebbia, a fiuto, sapeva sempre dove si

trovava tra Kent, Essex o Suffolk, mentre io facevo affidamento su una posizione stimata e, successivamente, sul GPS.

Quando, nel 1992, portammo *Lady Daphne* al primo festival di Brest, Derek volle tenere in vista la costa di Dover fino all'ultimo, per poi infilarsi nel punto più stretto della Manica in modo da avvistare la costa francese fino a Ushant. In quest'ottica, aveva accettato con riluttanza il mio piano di navigare fino a Weymouth per poi dirigere verso il Chenal Du Four. La fronte gli si era corrugata parecchio quando non vide più Dorset, e dal quel momento, per tutta la navigazione, non fece altro che controllare la carta e il plotter fino a quando, con suo grande sollievo, fu in vista della costa francese.

Derek era anche un birichino. Quando ci iscrivemmo alla regata di chiatte a Brightlingsea le previsioni davano vento leggero e io, nella mia ingenuità, suggerii l'uso dello spinnaker. Ne imbarcammo uno enorme, di nascosto, la notte prima della partenza, così gli altri, disse Derek, non avrebbero saputo di questa nostra arma segreta.

In un tratto molto lento di poppa, issammo lo spi, l'albero si fletté pericolosamente, ma la velocità aumentò e noi vincemmo la gara. Dopo aver festeggiato la vittoria a bordo, scendemmo a terra e fummo convocati in una sala piena di fumo, dove ci informarono che eravamo stati squalificati a causa del nostro spinnaker. Protestammo, dicendo che non c'era nessuna regola che ne vietasse l'uso e ci venne risposto che "ce n'è una da adesso". Reagimmo, perché non potevano introdurre una regola retrospettivamente, ma ancora oggi non ricordo con sicurezza se ci permisero di mantenere la vittoria.

Derek era il tipo che guardando il cielo pronosticava una carrettata di vento, oppure esaminava il fango in bassa marea e, se splendeva il sole, pronosticava che sarebbe arrivato il brutto tempo. Non ho mai capito se lo diceva sul serio o se era una scusa per restare al pub.

Il mio ricordo più bello è quello della festa per il suo pensionamento. Derek aveva bevuto un paio di whisky e parlava con entusiasmo delle sue esperienze, affermando di aver passato più tempo in mare che a terra. A quel punto gli chiesi come aveva fatto a "produrre" dieci femmine e un maschio.

Sorrise, e senza esitazione mi rispose: «Sai, Robin, ogni tanto mandavo a casa i pantaloni a lavare».

# TREKKA

Una cinquantina d'anni fa un inglese fece la circumnavigazione in solitaria a bordo di *Trekka*. Ora la barca si trova nella British Columbia, amata e ancora in uso: un disonore per il patrimonio nautico della Gran Bretagna.

Infilato in un angolo di un marina a Victoria, nella British Columbia, c'era un piccolo guscio blu, lungo poco più di 20 piedi armato a yawl, con il nome *Trekka* dipinto sulla poppa. Nell'ormeggio vicino troneggiava una barca da regata oceanica – appartenente alla flotta dei Clipper, fermi per uno scalo durante il giro del mondo – che con i suoi 68 piedi lo faceva sembrare ancora più piccolo. *Trekka*, però, aveva qualcosa in comune con loro, qualcosa di speciale, perché nel 1959 fu la prima barca a vela al comando di un inglese a compiere il giro del mondo in solitaria.

John Guzzwell, nato nel Jersey, da ragazzo, durante la guerra, fu internato in un campo di concentramento in Germania, dopodiché diventò apprendista falegname ed emigrò in Canada. Più tardi, all'età di ventitré anni, libero da impegni, decise di costruire egli stesso una barca con la quale fare il giro del mondo.

Laurent Giles gli fece il progetto per sole cinquanta sterline e *Trekka* piano piano prese forma nel retro di un *fish and chips* a Victoria. Armata a yawl e costruita molto bene, la barca, per molti aspetti, sembrava uno scafo moderno, ma gli interni erano molto angusti, soprattutto per John, che era alto più di un metro e ottanta. Seduti in pozzetto ci si sente molto vicini all'acqua, ma è soltanto la dimensione delle barche, che dagli anni '50 continua ad aumentare, a farla sembrare così ridicolmente piccola. Humphrey Barton ha appena attraversato



l'Atlantico su un Vertue,<sup>14</sup> pochi piedi in più di *Trekka*, la cui misura a quei tempi poteva essere considerata accettabile per una navigazione oceanica.

In rotta verso le Hawaii, John si fermò a San Francisco dove conobbe Beryl e Miles Smeeton, a bordo del loro *Tzu Hang*. Il resto del racconto entra con onore nella storia della vela. John si ricongiunse ai due in Australia, partì con loro a bordo di *Tzu Hang*, ma poco prima di capo Horn la loro barca si capovoltò e i tre disalberarono. Successivamente Guzzwell ritornò a Melbourne, riprese *Trekka* e fece il giro del mondo.

Li incontrai per la prima volta a Seattle nel 1976. Miles non poté unirsi a noi, ma Beryl Smeeton, John ed io passammo una piacevole serata insieme. Non ci rivedemmo più fino al maggio scorso, quando, vedendo la sua barca, chiesi notizie di John. Mi risposero che non abitava lontano e che sarebbe arrivato dopo un paio di giorni per una conferenza al Maritime Museum of British Columbia. Rimasi in un angolo della sala ad ascoltare i racconti più affascinanti e divertenti delle sue avventure e poi me ne andai senza salutarlo, vedendolo circondato da un sacco di gente.

Ci incontrammo più tardi, in serata: era in compagnia di Dorothy, la sua nuova moglie – “nuova” per me, considerato che erano sposati da venticinque anni. Fu un ritrovarsi epico.

*Trekka* oggi è di proprietà del museo, grazie al quale ha ricominciato a navigare nei dintorni; si mantiene in buone condizioni ed è ben accudita. Le barche in legno, al contrario dei mobili, soffrono se tenute a secco, come successe a *Suhaili* quando passò un paio d'anni al National Maritime Museum. Gli scafi sono abituati a stare nell'acqua o per lo meno in ambienti umidi, per cui una permanenza troppo lunga in un capannone fa ritirare le tavole. Il legno si asciuga, e se passa troppo tempo non rinviene più.

È stato bello vedere *Trekka* di nuovo in acqua. Il libro di John, *Trekka round the World*<sup>15</sup> è tuttora disponibile, ed è il meraviglioso racconto di un giro del mondo fatto prima dell'enorme esplosione della nautica, prima che le radio diventassero di uso comune e quando il mondo era meno industrializzato.

<sup>14</sup> Barca di 25 piedi.

<sup>15</sup> *Trekka intorno al mondo*, Mursia, Milano, 1971.

Qui in Gran Bretagna abbiamo trascurato quello che è rimasto del nostro patrimonio nautico.

Il *Gipsy Moth IV* quando era fuori dall'acqua a Greenwich sembrava triste e abbandonato. Fortunatamente è tornato a navigare, e sebbene al momento lo stiano riparando dopo essere andato a scogli in Pacifico, la barca si trova di nuovo nel suo elemento. *Lively Lady* dopo il restauro ha ricominciato a veleggiare e *Suhaili* tornerà in acqua appena avrò tempo di terminare i lavori.

Ma le altre barche? Forse non abbiamo bisogno di conservarle per scopi pratici, ma solo perché contribuiscono all'orgoglio del nostro patrimonio, cosa che al momento sembra politicamente scorretta. Ma questa è solo una fase nella nostra evoluzione culturale e mai vorremmo che le generazioni future ci incolpassero di non aver saputo conservare le icone dell'epoca d'oro della navigazione.

# LOCH FOYLE PUNT

Tanto instabile quanto scivoloso, il Loch Foyle Punt<sup>16</sup> è la risposta di Londonderry al Brixham Trawler.<sup>17</sup> Veder rivivere un'imbarcazione d'altri tempi può essere una valida ragione per visitare una città che sta riscoprendo il proprio passato marinaro.

Nascosto sulla costa nord dell'Irlanda, il lago di Loch Foyle è fuori dagli itinerari turistici più battuti. Chi volesse però spingersi un po' oltre, dovrebbe metterlo ai primi posti fra i luoghi da visitare. Io vi andai lo scorso luglio e rimasi stupefatto nel vedere come fosse cambiato e quanto avesse da offrire.

Tanto per cominciare il lago è enorme: 180 chilometri quadrati, gran parte dei quali protetti a salvaguardia della fauna selvatica. In secondo luogo, l'area offre molti posticini piacevoli da visitare, non ultima Londonderry. La città era una base navale, ma tutto peggiorò quando la Marina Militare si trasferì altrove e il conflitto nordirlandese dei Troubles<sup>18</sup> allontanò la popolazione dal fiume Foyle, che attraversa la città.

Ora la situazione sta cambiando rapidamente. Il *waterfront* è stato riorganizzato, alcuni ristoranti hanno riaperto e nella marina sono stati costruiti diversi pontili che permettono di girare tra le barche ormeggiate. Aree una volta impraticabili, oggi sono incluse nelle guide turistiche e la città è l'unica in Europa a conservare una cinta muraria ancora intatta. A ovest di Londonderry si trova

<sup>16</sup> Piccole imbarcazioni a fondo piatto con la prua squadrata, comunemente note come Punt.

<sup>17</sup> Peschereccio a strascico in uso nella contea di Devon nel Regno Unito.

<sup>18</sup> Gruppi paramilitari dell'Irlanda del Nord.

Donegal, che fa parte della Repubblica d'Irlanda,<sup>19</sup> ma facilmente raggiungibile poiché non ci sono posti di frontiera.

Tutte queste notizie non sono a scopo turistico, ma servono a introdurre i Loch Foyle Punt. Molti di noi sanno che il diporto è stato un'evoluzione delle imbarcazioni mercantili, ma è divertente vedere che barche un tempo ad uso commerciale, oggi vengono usate per regate diportistiche. Fra queste, la classe dei Loch Foyle Punt, gestiti dal Foyle Yacht Club di Londonderry.

Il club afferma di essere l'unico in Irlanda ad avere una sede fortificata, perché l'edificio principale è una piccola torre del 1608 (anche se, in realtà, vorrebbero trasferirsi in una sede più spaziosa per aumentare il numero dei servizi). I Punt sono l'evoluzione del Donegal Punt, che a sua volta è una versione più piccola del Drontheim, un peschereccio importato da Trondheim, in Norvegia.

I Donegal Punt furono costruiti dai contadini per pescare salmoni o raccogliere alghe da usare come fertilizzante sui campi. Ben presto il Foyle Punt diventò il mezzo di lavoro delle comunità di pescatori di tutta quell'area. Così come nel periodo d'oro le squadre di lavoro dei pescatori di ostriche di Falmouth e quelle sui pescherecci a strascico di Brixham organizzavano regate sulle loro barche, allo stesso modo facevano quelli dei Punt, allo scopo, tra l'altro, di incoraggiarne la diffusione.

Costruiti in clinker, aperti, 16 piedi di lunghezza, belle linee d'acqua e ben alberati, i Punt assomigliano a molti altri scafi in clinker. Questi però non hanno la chiglia, particolare che rende la loro navigazione molto interessante – è sconsigliabile cazzare la randa perché la reazione sarebbe immediata. L'equipaggio è composto da timoniere, uomo centrale e prodiere.

Il bordo libero è basso e la zavorra di sassi aiuta la falchetta sottovento a non andare sott'acqua. La zavorra se la tiene sullo stomaco l'uomo al centro e in teoria, in caso di scuffia o se cade in acqua, dovrebbe comunque tenersela addosso per non appesantire la barca. Basta una piccola folata di vento per farli accelerare, ma spesso anche sbandare pericolosamente, e le scuffiate, malgrado la zavorra, sono all'ordine del giorno.

Uno dei vantaggi delle barche aperte è che in caso di scuffia o di capovolgimento, la zavorra cade fuori bordo; non solo, senza la chiglia di ferro la barca rimane

<sup>19</sup> Repubblica irlandese: in passato era lo stato rivoluzionario.

a galla. I Punt, però, hanno bisogno di essere portati a riva per essere raddrizzati. I fiocchi, per virare, devono essere avvolti e le strambate sarebbe meglio evitarle. Chi, strambando, ha scuffiato su un Laser, può capire cosa voglio dire!

La classe è molto attiva e il Foyle Yacht Club dispone di una ventina di Punt, dall'ultimo costruito l'anno scorso a quello di almeno ottanta anni fa. Indipendentemente dalla loro età, la loro forma non nasce da un disegno standard, ma dalla fantasia delle abili mani dei carpentieri che lavorano il legno. La classe ha le sue regole precise. Prima della partenza di una regata, ad esempio, si deve bere un bicchiere di whisky. Questa abitudine forse giustifica qualche occasionale scambio di pugni quando la regata si fa troppo avvincente, ma un pugno ogni tanto è un prezzo basso da pagare in confronto alla convivialità che scaturisce da questa usanza.