

Recanati, 19 febbraio 2014

Perché una Vela D'Epoca?

Cari amici Soci, lo spunto per scrivere questo articolo nasce da una riunione tenutasi a gennaio nella nostra sede tra il Consiglio Direttivo e un drappello di appassionati di yacht classici. Lo scopo dell'incontro era quello di valorizzare e promuovere questo settore all'interno delle attività del nostro Circolo. Allora mi sono detto cosa hanno di speciale gli yacht classici, tanto da voler creare all'interno del nostro sodalizio un nucleo permanente di Soci con il preciso intento di far conoscere queste Signore del Mare?

Come dicono gli inglesi e gli americani, da sempre appassionati a questo settore, *where is the beef* (dove è la ciccia?)? Sono barche scomode e costano una fortuna in vernici, cura e manutenzione, cosa che può davvero scoraggiare i proprietari! Sono molto meno abitabili e assai più lente di qualsiasi barca moderna: in cosa risiede dunque il loro interesse? E' una domanda fondamentale alla quale cerco da anni una risposta sintetica e concisa.

E' stato durante un invito ad una degustazione di whisky Talisker a bordo di Javelin, un Gaff Ketch di 26 metri progettato da Eduard Payne nel 1896. Cosimo, mio figlio, di soli cinque mesi era con me a bordo e non potrò più scrollarmi di dosso l'atmosfera di quei legni intrisi di storia e di passioni di mare e di vissuto. Ad ogni sorso deglutivo un viaggio avventuroso in mezzo all'Atlantico in epoche in cui navigare era davvero un'arte molto rischiosa. Mi sentivo avvolto da quelle vele ora riposte ordinatamente ma generose con i venti portanti quanto affilate con le strette boline. Ogni volta che portavo al naso il calice, i retrogusti torbati echeggiavano le grandi correnti generate dalle poderose maree delle Ebridi scozzesi in cui l'oceano ogni giorno sospinge i velieri in tenebrosi agguati di correnti, per poi regalare la piacevole navigazione tra gli arcipelaghi di quei luoghi ameni. Di tanto in tanto volgevo lo sguardo verso i dettagli dei legni cesellati da abili artigiani e mentre li sfioravo con i miei polpastrelli avvertivo la rugosità di quelle mani piagate dal freddo e dal duro lavoro nei cantieri di Southampton. Mentre il nostro preparato sommelier ci parlava in inglese a me sembrava di essere sul ponte in navigazione e più che dei consigli per apprezzare il whisky mi sembravano gli ordini di un comandante di lungo corso che ci stava conducendo in porto dopo una piacevole traversata.

Ero come ipnotizzato. Era come se quella barca avesse un'anima. Anche se stavamo comodamente ormeggiati a Marina Dorica mi sembrava si viaggiare e in qualche modo lo stavo facendo. Non c'era vento ma quel vecchio legno tirato a lucido riusciva non so come a scompigliare i miei capelli. Non stavo su una barca ma dentro un sogno.

Un'analoga avventura mi capitò in navigazione con Elpis dal 2007 ribattezzata Kathleen. Questa volta si trattava di uno yawl aurico di 12 metri progettato da P.C.

Crossley nel 1920 sempre in Gran Bretagna, isola generosa di architetti e cantieri navali prestigiosi. Già salire sulla barca in cui Sir Francis Chichester ha per lungo tempo navigato fa venire un brivido alla schiena visto che per gli appassionati di vela Chichester è come Galileo per gli scienziati.

Fuori dal porto non c'erano che otto nodi di una debole brezza da nord. L'anziano armatore un poco inesperto sulle manovre correnti così complesse in quest'imbarcazione mi distribuiva ordini alla rinfusa per riuscire ad uscire dal complicato ormeggio che spesso queste barche richiedono. Riuscimmo ad issare tutte le vele con non poca fatica e mentre la randa maestra e di mezzana scivolavano verso il pennone grazie ai *pater nostro* (una sorta di rosario che sostituisce i garrocci della randa al fine di issarla), ecco la magia. Elpis acquista abbrivio, si adagia dolcemente su un fianco e fende le modeste onde con la sua prora arrotondata. La piccola vela di mezzana alle spalle del timoniere viene in soccorso alla randa e il generoso genoa, tagliato ad arte e murato sul bompresso, sostiene ancor di più questa andatura. Assieme come strumenti di un'armoniosa orchestra, iniziano a suonare ed Elpis acquista più velocità. Non stiamo andando a venti nodi no. Appena cinque. Ma sono cinque nodi che hanno un fascino speciale.

Nella nostra quotidianità ci lamentiamo sempre che corriamo dalla mattina alla sera e questa frenesia, del fare sempre di più e più in fretta, sta generando una società incapace di gustare i piacevoli dettagli della normalità. Ma per fare questo occorre rallentare, frenare, far decantare le cose. La diportistica moderna sembra abbia dimenticato questi pensieri e l'unico baluardo di memoria, forse, sono proprio loro gli yacht classici. Occorre ripensare anche il modo di andare per mare se non vogliamo perdere tutta la sua essenza fatta di dettagli, di sfumature di emozioni.

Queste barche, questa incarnazione eloquente dei pensieri e della sensibilità umana che cosa sono se non un'opera d'arte, nello stesso modo di una scultura, di un dipinto e di un brano musicale. La cosa speciale delle barche classiche è l'essere delle opere d'arte su cui puoi salire, alzare le vele e partire. Con nessun Van Gogh riesci invece a farlo.

Sergio Ridolfi