

## Quelle barche memorabili...

Da leggere: le storie a volte incredibili che racconta il mare

Responsabilità Editoriale Saily.It

22 giugno 2020 09:22

FOTO



[+ CLICCA PER INGRANDIRE](#)

- [Stampa](#)
- [Scrivi alla redazione](#)
- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Google +](#)

**LETTERATURA DI MARE, ESCLUSIVA: ANTEPRIMA DI UN VIAGGIO SENZA TEMPO** - Un libro per viaggiare tra le storie e le emozioni naviganti. Iduna (che lanciò Ellen MacArthur), Megan Jaye (l'oceano di John Lennon), Tinkerbelle (l'Atlantico in 13 piedi!), Pride of the Thames (Tre uomini in barca), e Bluenose (l'altra Coppa America): cinque barche, cinque storie, personaggi e sorprese. Estratto dal volume di Nic Compton "Barche Memorabili" in libreria per Nutrimenti Mare. Con 40 storie come queste

*Saily pubblica in esclusiva un estratto dal volume Barche Memorabili, dell'autore Nic Compton, riccamente illustrato da Peter Scott. E' un viaggio da sogno nelle vicende di 40 imbarcazioni di ogni tipo, da piccole canoe o zattere, a mitici yacht circumnaviganti, fino a velieri di grandi eventi. Barche note (come lo Spray di Slocum, il Joshua di Moitessier, il Gipsy Moth IV di Chichester, o il Suhaili di Knox-Jonston), ma anche sconosciute, eppure capaci di raccontare autentici romanzi di mari e marinai.*

*Un libro imperdibile nella biblioteca dei velisti. Qui grazie all'editore Nutrimenti Mare, un estratto dal libro, con le storie di 5 barche memorabili. Buona lettura, qui e in libreria.*

### **Iduna (La barca che lanciò Ellen)**

**Ellen MacArthur sarebbe diventata famosa per le lacrime che versò risalendo lungo l'armo della sua modernissima imbarcazione e, in seguito, per aver infranto il record di velocità del giro del mondo. Ma prima di questi due eventi navigò a bordo di Iduna, la barca da crociera di 21 piedi (6,4 m) con cui si avventurò sulle acque britanniche da ragazza**

CI SONO STATI NUMEROSI MOMENTI epifanici nell'infanzia di Ellen MacArthur, momenti che l'hanno portata, in modo apparentemente inevitabile, a diventare un'icona della vela. Il più rilevante coincide con la sua prima esperienza in barca a vela, all'età di cinque anni, con la zia Thea. "Perdemmo completamente di vista la terra, e per la prima volta nella mia vita mi sono sentita completamente libera", scrisse più tardi. "Rimasi stregata". Da quel giorno risparmiò tutto il possibile per poter comprare la sua prima barca, all'età di 13 anni. Un altro punto di svolta fu il suo primo viaggio notturno, attraverso il Mare del Nord, sempre con la zia: "...navigare nella luce del tramonto e poi nella luce dell'alba del giorno seguente fu un'avventura del tutto nuova. Quel tipo di navigazione mi suscitava sensazioni, allo stesso tempo, immanenti e infinite. Perché dovremmo fermarci, perché dobbiamo entrare in porto ogni notte, perché non andare sempre avanti?".

Ma fu l'incontro con Iduna, subito dopo essersi ripresa da un grave attacco di febbre ghiandolare, a decidere il corso della sua vita per sempre. "Eccola lì, con la poppa rivolta verso di me, sembrava un mucchio di oggetti in disordine. Il timone era storto e poggiato di traverso, senza vita, accanto all'albero". La maggior parte della gente sarebbe corsa via a gambe levate, ma per Ellen "fu amore a prima vista". Solo alcuni mesi dopo, poco prima del suo primo incontro con un potenziale sponsor, decise cosa fare con la barca: navigare attorno alla Gran Bretagna in solitaria. Con la sua tipica professionalità, pianificò meticolosamente il viaggio, suddividendo le 1500 miglia (2800 km) in cinque tappe, ciascuna composta da cinque o sei tratte più corte. Al momento di salpare da Hull, il primo giugno 1995, vide con chiarezza il suo destino. "Era come se avessi lasciato tutta la mia vita precedente dietro di me, sul molo", scrisse. "Davanti a me c'era un futuro sconosciuto, e sospese tra questi due mondi c'eravamo io e Iduna, in attesa che il passato sparisse all'orizzonte".

Il suo viaggio in Gran Bretagna ebbe successo, anche se fu relativamente tranquillo: sopravvisse alle tempeste, non ebbe attacchi di appendicite, vide i delfini e le fosforescenze notturne e strinse amicizie per la vita a ogni passo (impossibile non amare Ellen). Forse la cosa più importante, però, è che scoprì che amava stare da sola in mare. L'esperienza di quel viaggio sarebbe stata alla base di tutto ciò che avrebbe fatto in seguito, e ben presto la sua vita ne sarebbe stata completamente trasformata. Tre anni più tardi partecipò alla leggendaria Route du Rhum, vincendo nella sua classe, e tre anni dopo realizzò il suo sogno completando il giro del mondo e finendo seconda nella Vendée Globe. Ellen MacArthur, la leggenda della vela, era nata.

### **Megan Jaye (La fantasia oceanica di Lennon)**

NONOSTANTE FOSSE UNO DEI MUSICISTI di maggior successo sul pianeta, nella primavera del 1980 John Lennon aveva perso l'ispirazione. La soluzione, secondo il consigliere spirituale di Lennon e Yoko Ono, Takashi Yoshikawa, consisteva nel dirigersi a sud-est, per sfuggire alle nuvole che gettavano ombre sulla sua vita. Quindi Lennon volò a Newport, nel Rhode Island, e noleggiò una barca. Il padre di Lennon era stato un marinaio mercantile, e il musicista aveva sognato a lungo di partire per un viaggio per mare. E, fatto ancora più importante, secondo Yoshikawa, le stelle erano nell'allineamento ideale per un viaggio come quello.

La barca noleggiata da Lennon era uno sloop di 43 piedi (13 m) chiamato Megan Jaye, al comando di Hank Halstead. La destinazione era Bermuda, 635 miglia (1.176 km) a sud-est di Newport. Le uniche altre persone a bordo erano Tyler Coneys, il nuovo compagno di vela di Lennon, di New York, e i due cugini di Coneys. Dopo essere partiti da Newport il 4 giugno 1980, i cinque vissero due giorni di navigazione idilliaca, con il sole splendente e i delfini che giocavano a prua della barca. Come membro dell'equipaggio meno esperto, Lennon era responsabile della cucina e condivideva un turno di guardia con Tyler. Il terzo giorno, però, la barca fu colpita da una tempesta, con 60 nodi (110 km/h) di vento e onde di sei metri. Tutto l'equipaggio, fatta eccezione per Lennon e Halstead, fu colpito da mal di mare

e, dopo 48 ore al timone, Halstead era così esausto che, nonostante le condizioni non fossero delle migliori, lasciò il governo della barca a Lennon.

“Prima ti fai prendere dal panico, e poi sei pronto a vomitarti anche l’anima”, ricordò Lennon più tardi. “Ma quando ti trovi nel bel mezzo dell’oceano, inizi subito a fare il necessario, dimentichi le tue paure e ti godi la scarica di adrenalina. Una volta accettata la realtà dei fatti, qualcosa di più grande di me ha preso il sopravvento e all’improvviso ho dimenticato ogni paura. In realtà, ho iniziato a godermi l’esperienza e a gridare vecchie canzoni marinare alla tempesta, urlando al cielo gonfio di nuvole minacciose”.

Megan Jaye arrivò alle Bermuda sette giorni dopo. Lennon, pieno di fiducia, aveva ritrovato la sua magia. “Ero così concentrato dopo l’esperienza in mare”, dichiarò. “Sono arrivate tutte queste canzoni. Dopo cinque anni di vuoto, senza ispirazione, idee, niente di niente, improvvisamente il motore tornava a rombare”. Il risultato fu l’album *Double Fantasy*, uscito nel novembre 1980. Tre settimane dopo, Lennon morì, ucciso da un fan squilibrato. Come ebbe a scrivere: “La vita è ciò che ti accade mentre sei impegnato a fare altri progetti”.

### **Tinkerbelle (Uno scoop oceanico)**

ERANO IN POCHI A SALUTARE Robert Manry quando partì da Falmouth, nel Massachusetts, il primo giugno 1965, a bordo della sua piccola barca: solo sua moglie Virginia, suo cognato e il comandante del porto. Non comunicò a nessuno, fatta eccezione per i parenti più prossimi, il suo piano folle ma, poco prima di allontanarsi, consegnò alla Capitaneria di porto una lettera da spedire per posta. Era indirizzata al giornale *Plain Dealer*, dove Manry lavorava come redattore.

Nella lettera illustrava il suo progetto di attraversare l’Atlantico fino a Falmouth, in Inghilterra, a bordo di *Tinkerbelle*, una barca di 13 piedi e 6 pollici (4,1 m), la più piccola che all’epoca avesse mai tentato la traversata di 3200 miglia (5900 km). Superato lo shock, il direttore del giornale iniziò a pubblicare articoli su Manry e la sua famiglia, compresa anche una lettera che Manry aveva consegnato a una nave di passaggio nel bel mezzo dell’Atlantico. Nessun addetto ai lavori si sarebbe fatto sfuggire uno scoop del genere.

Nato e cresciuto in India – suo padre aveva insegnato all’Ewing College sull’Himalaya –, Manry fu un obiettore di coscienza e poi fotografo durante la Seconda guerra mondiale. Tornato negli Stati Uniti, scrisse per vari giornali in Ohio e Pennsylvania prima di ottenere un lavoro al *Plain Dealer* di Cleveland. Fu proprio leggendo gli annunci economici del giornale che notò una deriva, un whitecap, in vendita a 160 dollari e la acquistò subito la mattina seguente. Era una barca da pomeriggio al lago, ma Manry lo dotò di una piccola cabina e di un pozzetto a poppa, e nel 1964 sorprese tutti con una crociera di 200 miglia (370 km) lungo il lago Erie. Quell’inverno iniziò a delineare il progetto di attraversare l’Atlantico con un amico e, quando questo si tirò indietro, decise di fare il viaggio da solo.

In un paese assetato di buone notizie, l’idea di un comune cittadino americano in partenza per un’avventura così audace riscosse un grande successo, e Manry divenne una celebrità su entrambe le sponde dell’Atlantico. Il suo caso era talmente interessante che una troupe televisiva noleggiò una barca per intercettarlo a 300 miglia (555 km) da terra, pur di arrivare prima degli altri giornalisti. Quando Manry giunse a Falmouth, dopo 58 giorni di mare, una folla di 50.000 persone e 300 barche si era radunata per festeggiarlo. La stessa scena si ripeté a New York, dove fu ospite di diversi talk show, e nella sua città natale, Willowick in Ohio. Negli anni che seguirono, Manry cavalcò l’onda della fama, apparendo sulla rivista *Life*, tenendo discorsi e scrivendo un libro. Ma i bei tempi stavano per finire. Nel 1969, Virginia rimase uccisa in un singolare incidente stradale. Manry sposò una sua amica l’anno seguente, ma nel giro di poche settimane anche lui morì di infarto. Fu la tragica fine di una grande storia.

### **Pride of the Thames (Tre uomini in barca)**

**La storia di tre uomini che scorrazzano per il Tamigi su una barca sconvolse l’Inghilterra quando fu pubblicata, nel 1890, perché considerata di cattivo gusto. Ma in breve tempo divenne un fenomeno editoriale e, in seguito, fu consacrata come un classico della letteratura umoristica**

LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO SUL TAMIGI registrò alla fine del XIX secolo un’improvvisa impennata di popolarità, con skiff a remi, lance e anche qualche gondola che si contendevano le

affollate acque tra Londra e Oxford. In alta stagione, circa 800 barche al giorno passavano attraverso la chiusa di Boulter, nei pressi di Maidenhead. Era il momento perfetto per scrivere una guida alla navigazione sull'alto corso del Tamigi, e Jerome K. Jerome lo sapeva di certo quando si ripropose di farlo nel 1889, dopo aver trascorso una piacevole luna di miele sul fiume. Poi, però, tra una riga e l'altra, il serio cedette il posto al faceto e alla descrizione di una vacanza di due settimane con i suoi amici, George (al secolo, George Wingrave) e Harry (al secolo, Carl Hentschel) e il loro cane (immaginario), Montmorency. Nel fluire del processo creativo, la guida turistica rimase relegata ad alcune sezioni di prosa barocca, che la maggior parte dei lettori tendeva a saltare per arrivare subito ai "pezzi più divertenti".

Il risultato è uno dei libri più spassosi e di maggior successo mai scritti: ininterrottamente in stampa fin dalla sua prima pubblicazione, nel 1889, adattato per la televisione e il cinema almeno una mezza dozzina di volte, e regolarmente presente nelle liste dei libri migliori di sempre ancora oggi. Una scena divenuta ormai classica è quella del capitolo 12, quando i tre uomini, non avendo un apriscatole con loro, tentano di aprire una lattina di ananas con diversi strumenti (tra cui l'albero della barca), si feriscono ripetutamente, e allora gettano il barattolo nel fiume e si allontanano vogando, indignati. Senza perdere il ritmo, Jerome passa direttamente alla successiva scena comica: "Maidenhead è troppo snob per essere piacevole. La frequentano gli elegantoni del fiume e le loro troppo agghindate compagne. È una cittadina di alberghi vistosi, la cui clientela consiste principalmente di damerini e ballerine". A questo punto, la guida turistica che lui aveva immaginato si era trasformata irrimediabilmente (e fortunatamente) in un vero e proprio racconto umoristico.

Il trio viaggia su due barche prese a noleggio: una per il viaggio da Kingston a Oxford, l'altra per quello di ritorno. Entrambi sono skiff per due vogatori, lunghi circa 26 piedi (7,9 m), ispirati alle barche usate come taxi sul Tamigi per centinaia di anni. La loro prima barca si guadagna a malapena una breve descrizione, ma la seconda viene presa di mira dalla comicità di Jerome, quando gli amici si domandano se la *Pride of the Thames* sia una reliquia romana o il fossile di una balena preistorica. Alla fine, i tre intraprendono il viaggio di ritorno: "Tenemmo insieme la cosiddetta barca con alcuni pezzi di spago, comprammo un po' di carta da parati e la incollammo sui punti più malconci, recitammo le preghiere e salimmo a bordo". La navigazione fluviale non è mai stata così divertente.

### **Bluenose (L'altra Coppa America)**

**Quasi 100 anni dopo il suo varo, la possente Bluenose è ancora raffigurata sulle monete canadesi come un simbolo di orgoglio nazionale. Ma allora perché la famosa goletta, campionessa imbattuta nell'arco della sua intera esistenza, concluse i suoi giorni infrangendosi su una barriera corallina ai Caraibi? E perché la replica del 1963, costruita esattamente in base allo stesso progetto, non si rivelò veloce come l'originale?**

LE GOLETTE DA PESCA DEI GRANDI BANCHI di Terranova erano notoriamente robuste, dato che trascorrevano fino a due mesi in mare in tutte le condizioni atmosferiche, per portare a casa il pescato. Non sorprende quindi che quando l'America's Cup del 1920 fu rinviata a causa di venti di oltre 23 nodi (43 km/h) – una semplice brezza per gli standard dei Grandi Banchi – la maggior parte di quei pescatori esplose in una risata fragorosa. La loro risposta fu quella di organizzare una "regata per veri velisti": l'International Fisherman's Trophy, riservata alle barche da lavoro che avevano pescato sui Grandi Banchi per almeno una stagione. In sostanza, questo significava una gara tra golette americane e canadesi, la maggior parte provenienti da Gloucester e Lunenburg, e che da tempo regatavano di fatto durante il viaggio di ritorno, per vedere chi sarebbe arrivato primo a vendere il carico.

La prima competizione, al largo di Halifax, nell'ottobre 1920, fu vinta in modo convincente dagli americani, che portarono a casa a Gloucester la coppa d'argento e 4.000 dollari canadesi, per il dispiacere del paese ospitante. I canadesi si consolarono pensando che le loro golette, di solito, trascorrevano più tempo in mare e avevano bisogno di stive più grandi, ed erano quindi meno snelle e agili rispetto alle loro controparti americane. Tuttavia, nel giro di poche settimane dalla sconfitta, un consorzio di uomini d'affari di Halifax aveva già commissionato i progetti per una nuova goletta disegnata appositamente per vincere la regata, anche se, naturalmente, avrebbe dovuto lavorare anche come barca da pesca, secondo le regole, quando non impegnata nelle regate.

La Bluenose, lunga 143 piedi (43,6 m), fu varata meno di quattro mesi dopo e apparve subito decisamente più snella delle barche che l'avevano preceduta. Progettata e realizzata da un team canadese con legno nazionale (ad eccezione degli alberi, che provenivano dall'Oregon), si dimostrò ben presto vincente quando, dopo una stagione di pesca sui Grandi Banchi, vinse il suo primo

Fisherman's Trophy nell'ottobre 1921. La goletta ottenne ancora la vittoria nel 1922 e nel 1923 – portando a casa anche il record del pescato – e vinse ogni regata alla quale partecipò fino all'ultimo Fisherman's Trophy, nel 1938. L'imbarcazione divenne ben presto un simbolo dell'orgoglio canadese, partecipò alla Fiera Mondiale di Chicago e al Giubileo d'Argento del Re Giorgio V, e comparve sul francobollo da 50 centesimi e sulla moneta da 10 (dove è ancora oggi).

A quel tempo, tuttavia, era ormai obsoleta come barca da pesca e fu venduta per trasportare carichi nel Mar dei Caraibi, fino a quando nel 1946 naufragò su una barriera corallina al largo di Haiti. Meno di 20 anni dopo, fu realizzata una replica a un costo quasi dieci volte superiore, ma la barca non è mai stata veloce come l'originale, pur essendo stata costruita secondo gli stessi progetti. Anche dal fondo del mare, la leggenda della Bluenose continua a vivere.

[https://www.ansa.it/vela/notizie/2020/06/19/quelle-barche-memorabili...\\_d416823e-5793-43ea-929b-471a0502f9f4.html](https://www.ansa.it/vela/notizie/2020/06/19/quelle-barche-memorabili..._d416823e-5793-43ea-929b-471a0502f9f4.html)