

Andrea Cappai

L'equipaggio invisibile

Robert Clark e la nascita della vela moderna



Indice

Introduzione	pag.	7
Robert	pag.	15
La leggenda	pag.	53
L'Arca	pag.	73
Turbolenze di poppa	pag.	95
Appendice	pag.	99

© 2010 Nutrimenti srl

Prima edizione novembre 2010
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Referenze fotografiche

Pag. 14: courtesy of IPC Media – Classic Boat; pag. 19: Malkom Kirkland – Bermuda Sloop Foundation; pag. 22: Barry Brewer; pagg. 23, 46, 55: courtesy of IPC Media – Yachting World; pag. 26: courtesy of IPC Media – Yachting Monthly; pagg. 57, 58, 62: Beken of Cowes; pag. 70: Nic Compton; pagg. 80, 81: per gentile concessione Cantiere Catarsi
La casa editrice rimane a disposizione di chiunque possa rivendicare i diritti delle immagini per le quali non è stato indicato il copyright

Art director: Ada Carpi
ISBN 978-88-95842-82-0

Introduzione

Tutti i progettisti hanno sempre avuto una barca come base per ogni loro prodotto. [...] Io ho due barche base. Da trent'anni. Il mio disegno numero uno, *Anfitrite*, del 1960, e il mio disegno numero due, *Aglaja*, del 1964. Per l'*Anfitrite* la barca a cui mi sono riferito era un piccolo yacht inglese che aveva vinto la Fastnet ed era molto celebrato sulla rivista *Yachting World*, il *Favona*. Mi piaceva perché era piccolo e aggressivo, armoniosamente equilibrato come tutti i progetti di Robert Clark, che io consideravo il primo dei progettisti.

Tra i molti modi per introdurre Robert Clark, non poteva essere più semplice e completa questa descrizione che Carlo Sciarrelli¹ fa in tempi di successo consolidato e unanime, nell'ultimo capitolo (aggiunto in edizione successiva) del suo famoso libro *Lo yacht*, probabilmente l'unico trattato completo pubblicato in Italia con un approccio storico allo yacht design. Molte volte Sciarrelli cita questo "progettista inglese", quasi sempre lo accosta alla parola 'armonia' e lo descrive come esponente di punta di un'avanguardia mai più ritrovata nella storia dello yachting.

¹ Carlo Sciarrelli (1934-2006), yacht designer. Autore, nel 1970, del trattato *Lo yacht*, uno dei testi storici e tecnici più completi pubblicati in Italia. Ha realizzato circa centoquaranta progetti e da essi sono state costruite oltre quattrocento barche.

Un altro osservatore di grande qualità, John Leather,² scrittore, velista e storico pilastro della rivista inglese *Classic Boat*, autore di pietre miliari come *The Gaff Rig Handbook* e *Modern Development in Yacht Design*, scrive di Clark, nel 1999:

Combinare velocità e *seaworthiness* [una bella parola inglese che in italiano si può avvicinare a ‘piacere di navigare’], una vivibilità confortevole e la grazia delle forme di scafo e armo, erano le caratteristiche di Robert Clark. Molti capirono che la sua morte, nei tardi anni Ottanta, segnò la fine di un’intuizione e un’eleganza uniche nello yacht design.

Rimangono impresse le cose che dicono Sciarrelli e Leather, così come la certezza e la lealtà con cui desiderano trasmettere il loro pensiero. E per chi vuole approfondire l’argomento sui principali libri che si occupano di storia dello yachting, o sulle riviste di settore, o ancora navigando tra magazine online e forum di cibervelisti, è un continuo riferirsi a questo designer, anche se spesso sono solo brevi citazioni di yacht e immancabili aggettivi di generico apprezzamento tecnico-estetico.

Alcune delle sue barche sono più celebrate per le loro imprese che per la loro origine: dalle glorie della Fastnet del *Favona* (1953), la più piccola barca di sempre a imporsi nella regata più celebrata in Europa, al *Gipsy Moth III* (1959) di Sir Chichester e delle sue traversate oceaniche; dall’*Ortac* (1938), con il suo armo futurista (con l’innovativa e criticata invenzione del pulpito), al *British Steel* (1970) del *Viaggio impossibile* di Chay Blyth, intorno al mondo controvento, controcorrente e contro ogni logica scientifica. Sono probabilmente barche più famose del loro progettista, ma anche studiandole singolarmente si percepisce senza dubbio che dietro ciascuna di esse vi era un personaggio speciale.

Bene – mi sono detto anch’io come probabilmente molti che si erano imbattuti in queste letture –, ora comprerò un libro su Clark, ne varrà la pena.

² John Leather (1928-2006), storico e scrittore inglese, consulting editor della rivista *Classic Boat* dal 1987, autore di alcuni dei libri fondamentali della storia dello yachting, come *The Gaff Rig Handbook* (1970). Fu anche designer e technical secretary del Rina (Royal Institute of Naval Architects) dal 1979 al 1994.

Ma ben presto ho realizzato che non esistevano libri su Robert Clark. Non esistevano capitoli di libri o monografie o articoli, né nei (rarissimi) testi italiani sull’argomento (qualcuno con citazioni biografiche scarse e talvolta anche sbagliate), ma neppure nelle più note riviste di vela. Gli inglesi stessi erano piuttosto poveri di materiale su un progettista così largamente celebrato. Alle mie richieste di approfondimento, mi sono visto rispondere da uno dei responsabili di un noto museo inglese: “*I am afraid that we hold no books or pamphlets on Robert Clark, and we do not have any means of undertaking a bibliographic search through our magazine holdings. Several do have printed indexes, but I am afraid that we do not have the time or staffing resources to undertake this type of research for enquirers*”. In poche parole, non abbiamo niente di specifico su Robert Clark, e se anche ci fosse qualche articolo o qualche riferimento bibliografico in qualche rivista, non abbiamo alcuna possibilità di affrontare una ricerca simile: siamo senza risorse.

Non una fondazione, un’associazione di proprietari, un forum degno di questo nome. Mi pareva che bastasse per cercare di tappare la falla.

Lo studio che ne è seguito è andato al di là delle intenzioni originarie. Ad ogni aggiunta di elementi raccolti, emergeva il fatto sorprendente che questi non fossero stati ancora messi insieme, congiunti uno all’altro, per formare una storia, una ‘tesi’. Fa riflettere che, in un’epoca dove la vela, da diporto e da regata, ha raggiunto un numero di praticanti molto elevato, certamente il più alto di sempre, e si è fatta largo, almeno in alcuni, una conseguente maggior sensibilità all’argomento anche da un punto di vista storico-estetico, di uno dei personaggi che ha contribuito a generarla nei fondamentali, non sia stata prodotta una qualche riflessione più articolata, al di là del riferire che era ‘uno bravo’.

È evidente che questa ricerca ha avuto come filo conduttore i progetti di Clark, ma per evitare la monotonia e anche le sicure mancanze che deriverebbero da un tentativo di elencarne l’‘opera omnia’, ha prevalso un approccio più narrativo, che rivelasse infine comunque il grande valore complessivo del lavoro di questo progettista.

Molti altri, con incerti risultati, hanno già provato a entrare nell'impervio terreno delle categorie di bellezza e di altre classifiche estetiche. Si può solo dire che l'opera di Clark, almeno su questo punto, ha una pressoché totale unanimità di consensi. Ho avuto modo, peraltro, di apprezzare un 'metodo', fra i tanti possibili, che può aiutare a comprendere perché queste barche mostravano di avere qualcosa di effettivamente speciale. Più o meno negli stessi anni ruggenti nei quali Clark disegnò alcune delle sue barche più famose e che segnarono una svolta rivoluzionaria nella storia della vela, un giovane Bruno Zevi³ scriveva dell'architettura e di quali strumenti utilizzare per capirla:

Lo spazio interno, quello spazio che non può essere rappresentato compiutamente in nessuna forma, che non può essere appreso e vissuto se non per esperienza diretta, è il protagonista del fatto architettonico. Impossessarsi dello spazio, saperlo 'vedere', costituisce la chiave d'ingresso alla comprensione degli edifici. Fino a che non avremo imparato non solo a comprenderlo in sede teorica, ma ad applicarlo come elemento sostanziale nella critica architettonica, una storia e perciò un godimento dell'architettura non ci saranno che vagamente concessi. Ci dibatteremo in un linguaggio critico che giudica gli edifici in termini propri della pittura e della scultura, e tutt'al più elogeremo lo spazio astrattamente immaginato e non concretamente sentito. Gli studi e le ricerche si limiteranno ai contributi filologici – i dati sociali, cioè della funzione, i dati costruttivi, cioè della tecnica, i dati volumetrici e decorativi, cioè della plastica e della pittura – certamente assai utili, ma inefficaci a far intendere il valore dell'architettura una volta che se ne dimentichi l'essenza, il sostantivo che è lo spazio.⁴

Benché questo approccio sia stato poi ridiscusso e anche criticato nell'ambito architettonico classico, forse nello yacht design

³ Bruno Zevi (1918-2000), storico dell'architettura, fondatore di *L'architettura. Cronache e storia* e tra i fondatori dell'*In/Arch*. Autore di pietre miliari della critica architettonica internazionale, fu anche impegnato politicamente nel Partito radicale e deputato, dal 1987 al 1992.

⁴ Bruno Zevi, *Saper vedere l'architettura. Saggio sull'interpretazione spaziale dell'architettura*, Einaudi, Torino 1948.

può (ancora) valere come un buon punto di riferimento, anche grazie al fatto che nello yachting vi si trova un elemento essenziale per la descrizione dello *spazio*, che è il *movimento*.

Ed è proprio Robert Clark che, descrivendo il suo lavoro di giovane designer, parla dello *spazio* e della *funzione*, pochi anni prima delle osservazioni di Zevi:

Voglio fornire degli alloggi di crociera con la distribuzione di spazi confortevoli, che normalmente si trovano in un 20 Tonner; ma mantenere nel contempo le minori dimensioni possibili della barca per poterla facilmente tenere sotto controllo; e disegnare uno scafo e un armo che possa dare ovunque le migliori prestazioni. In particolare ho voluto che il design fosse veloce di bolina, confortevole in navigazione e piacevole da portare, perché una barca che non possiede queste qualità non può dare quel genere di soddisfazioni che sono il grande piacere dell'andare a vela. Queste barche hanno vinto le regate oceaniche contro i migliori in Europa.

Spazio, forma, funzione. Non sarà stato un caso che Sciarrelli, nel già ricordato ultimo capitolo di *Lo yacht* dove esterna il suo elogio finale a Clark, quasi in uno sforzo di sintesi di una vita trascorsa alla ricerca della perfezione formale, aggiunge citando Norman Skene:⁵ "Il disegno nella sua interezza deve essere una franca, vigorosa dichiarazione dell'uso per il quale la barca è intesa [...]. L'uomo che supera questo punto può venir definito *a naval artist*".

È un dato di fatto che fino a Clark (e agli altri progettisti di quegli anni, come J. Laurent Giles⁶ o Uffa Fox⁷) le barche rispettavano

⁵ Norman Skene (1878-1932), eclettico ingegnere e designer americano, laureatosi al Mit. Fu tra i primi a introdurre nello yachting il concetto di ricerca estetica oltre che funzionale. Il suo *Elements of Yacht Design*, del 1904, aveva già raggiunto nel 1938 la sesta edizione.

⁶ John 'Jack' Laurent Giles (1901-1969), progettista inglese tra i grandi innovatori dello yacht design. Ha progettato alcuni dei più famosi yacht del Novecento, come *Myth of Malham* (1946) e la Vertue Class, di cui sono stati costruiti oltre cento esemplari.

⁷ Uffa Fox (1898-1972), progettista nato e cresciuto nell'isola di Wight, fu fautore e propulsore del concetto di *dinghy sailing*, e con Clark e Giles ispiratore del moderno yachting. Disegnò, tra le altre, le classi Firefly e Flying Fifteen, ma fu anche autore di alcuni libri fondamentali per il valore di testimonianza diretta di quegli anni.



essenzialmente quanto delineato da Skene, con poca indulgenza a libertà formali e un costante rigido rispetto per il rapporto forma-utilizzo. E questo avveniva anche negli yacht da diporto, che già si affermavano in modo diffuso dal primo Novecento. Saranno alcune 'eresie' di Clark e il suo continuo scontro con le ortodossie dell'ingegneria e della tecnica che, come vedremo, ne faranno uno dei principali riferimenti tra i fondatori del moderno yachting.

Un'ultima cosa, a introdurre questa storia, merita una riflessione. Lo yacht design è probabilmente un argomento leggero, forse per gente che ha abbastanza tempo libero, o spera di poterne avere in futuro. Ma non può non colpire il fatto che, in anni ricordati oggi praticamente solo per le tragedie che ne sono scaturite, quel 'buco nero' tra la fine degli anni Trenta e la metà degli anni Quaranta in cui il mondo è impazzito, vi siano state persone che hanno realizzato opere ed espresso concetti senza tempo, occupandosi di un argomento apparentemente così effimero, al di là di spazi e realtà dove la violenza e il condizionamento umano stavano prevaricando ogni cosa. Le foto di queste barche che volavano sul mare, negli stessi giorni in cui avveniva l'invasione della Polonia, potrebbero stridere, far pensare a capricci di benestanti fortunati. Ma guardando bene, senza 'cercare oltre', si vede la barca, il *design*, la *forma* e il *movimento*, l'*opus*. Un sogno del tempo e dello spazio, gli inafferrabili elementi, indispensabili per comprendere ogni genere di arte.

*La Inverie Class Finora in navigazione
negli anni Trenta.*