

ALLA RICERCA DI SE STESSI

In Caledonia

 Testo di Bruno Cianci - Foto di Guido Cantini

Un gruppo di amici ha percorso il canale che taglia Scozia da parte a parte a bordo di un piccolo yawl aurico dalla spiccata personalità e in simbiosi con le bellezze naturalistiche.

Tutto è nato quasi per caso, da un'uscita serale ai Navigli milanesi, quando l'amico Andrea - già compagno di scorribande marinaresche da quando nel 2011 mi aiutò a portare una barca a Istanbul, mi chiese che cosa pensassi di una vacanza in barca in Scozia, lungo il canale di Caledonia. Non ricordo le mie parole esatte, ma dovettero suonare come un "Andiamoci!". Ci volle del tempo, però, prima che il tutto prendesse forma. Un terzo membro del futuro equipaggio fu identificato nel fotografo e amico comune Guido Cantini, grande velista e professionista instancabile; un altro piovve dal cielo insieme a una barca che più bella e adatta all'uopo, forse, non avrebbe potuto essere. Si trattava di Takatani, uno yawl aurico progettato da Iain Oughtred, un inglese che vive a Skye, nella Scozia occidentale. La barca era stata costruita per Beppe De Stefano, da poco mancato, il padre

di quel Giacomo De Stefano noto per il suo lungo eco-viaggio da Londra a Istanbul a bordo di Clodia, un altro progetto di Oughtred. Sarebbe stato Giacomo il quarto membro dell'equipaggio. Il viaggio ebbe virtualmente inizio quando ci documentammo sulle caratteristiche del canale, sui costi prospettati, sulla meteorologia, sui possibili contrattempi e sulle distanze che avremmo dovuto percorrere non solo scivolando sulle limpide acque interne della Scozia, ma anche via terra, giacché Takatani si trovava a Venezia, a 2.500 chilometri da Fort William,

l'estremità sudoccidentale del canale. Lavorammo sodo - soprattutto Giacomo, il quale preparò la barca da solo - ma tutto andò per il meglio. Il 6 giugno 2017 la barca fu rilasciata nel bacino di Corpach e armata di tutto punto per l'inizio dell'avventura. Nel frattempo la spedizione era raddoppiata negli elementi e nelle barche. Si era aggiunto dall'Irlanda, infatti, un altro natante a vela, un Islander di Herreshoff Jr., che avrebbe dovuto fungere da barca appoggio per una troupe di cineoperatori al seguito di Takatani.

Si parte

Progettato dall'ingegnere scozzese Thomas Telford (1757-1834), il canale fu ultimato nel 1822. Le ragioni della sua realizzazione non sono da ricercare soltanto nella necessità di contenere i tempi e i rischi legati alla circumnavigazione della Scozia settentrionale, ma anche a quella di dare un riparo al naviglio mercantile britannico che nei primi anni del XIX secolo era oggetto delle morbose "attenzioni" della marina francese. Il canale è lungo





se si ha a disposizione un motore elettrico come quello da 6kW di Takatani, ricaricabile per mezzo di un generatore portatile oppure per mezzo delle colonnine di cui le strutture del canale sono dotate. Quando si ha la fortuna di navigare attraverso questi lidi a bordo di una piccola barca a basso impatto acustico e ambientale come Takatani viene da chiedersi quale gusto possa esserci nel percorrere il canale di Caledonia a bordo di barche a motore di vetroresina, la tipologia più comune tra quelle reperibili nella regione attraverso il charter; molto meglio, avendone la possibilità, portare in loco una barca carrellabile e dotata di motore elettrico. La navigazione a vela nei due laghi maggiori - Loch Lochy e il leggendario Loch Ness - può essere emozionante come se si fosse in mare aperto, soprattutto quando spira una bella brezza a 20-25 nodi che, incanalandosi nelle valli lungo le quali i laghi si allungano (alternativamente in una direzione o nell'altra), sviluppano una notevole energia cinetica, con annesso fetch e onda.

Un viaggio da provare

Quando si organizza un viaggio di questo tipo, è bene tener presente che in Scozia le precipitazioni sono all'ordine del giorno in ogni stagione, per cui è abbastanza inutile fare ricerche su quale sia il mese meno piovoso dell'anno. Un fido alleato da ricercare, semmai, può essere la durata della luce diurna. A giugno, poco prima del solstizio d'estate (con il sole che a quelle latitudini sorge intorno alle 4,30 e tramonta verso le 22,15, minuto più minuto meno), le giornate sono molto lunghe, il che consente di navigare in sicurezza per molte ore. Questa è la ragione principale per la quale noi di Takatani abbiamo scelto quel periodo; tuttavia, è bene ricordare che di notte, nel mese di giugno, le temperature scendono anche a 4-5 gradi.

Per quel che ci riguarda, il maltempo incontrato nei primi giorni di navigazione e le esigenze legate alle riprese ci hanno portato a compiere il percorso in poco più di quattro giorni. In teoria il canale può essere coperto in due giorni e mezzo, ma una simile tempistica sarebbe giustificabile solo da un trasferimento di una barca che dev'essere portata dal mare d'Irlanda al mare del Nord (o viceversa) in tempi ristretti. La bellezza della natura scozzese, fortunatamente,

96 chilometri e sfrutta per quasi due terzi della sua lunghezza un corollario di laghi naturali, mentre il resto è frutto del lavoro dell'uomo. Sono 29 le chiuse che si trovano lungo il percorso, di cui otto concentrate in appena 440 metri in corrispondenza della "scalinata di Nettuno" di Banavie, presso Fort William. In prossimità di questa "scalinata", a poche decine di metri dal ponte ferroviario sul quale transita il Jacobite Train (l'Hogwarts Express di Harry Potter), ha avuto inizio il viaggio di Takatani. Qui sono anche state realizzate le prime riprese dalla troupe al seguito, incluse spettacolari vedute aeree realizzate per mezzo di un drone. La navigazione nelle chiuse

si è rivelata inizialmente gradevole, salvo poi farsi un po' monotona, trattandosi di un tira e molla di cime d'ormeggio durante il quale le uniche preoccupazioni consistono nel fare attenzione che i parabordi non scavalchino la falchetta e che le altre barche non ti vengano addosso. Siccome il noleggio di barche è molto popolare nella regione, non è insolito incappare in equipaggi che non hanno la benché minima esperienza di navigazione e di ormeggio per cui è consigliabile tenere gli occhi bene aperti. La crociera lungo i canali artificiali e Loch Oich - il più piccolo e, per certi versi, affascinante dei laghi di cui si è detto - è incantevole, soprattutto in assenza di pioggia e



rallenta i naviganti, portandoli a godersi appieno il suo richiamo. Perché ciò avvenga, non mancano gli incentivi. Per favorire un turismo più contemplativo e rispettoso dell'ambiente, infatti, le autorità del canale consentono a ogni barca di rimanervi fino a sette giorni, dopodiché è necessario pagare di nuovo il transito, il cui ammontare è proporzionale alle dimensioni della barca (17 sterline al metro, circa 19 euro). Il viaggio di Takatani si è concluso a Inverness l'11 giugno 2017 con la restituzione del natante nelle mani di Giacomo De Stefano, il quale aveva deciso di sbarcare anzitempo, presentandosi poi alla destinazione finale con il carrello già in posizione. L'arrivo al Caley Marina della città portuale scozzese - a monte delle ultime chiuse che precedono il fiordo di Moray Firth - era stato preceduto dalla realizzazione delle riprese fotografiche più iconiche dell'intero viaggio: quelle catturate nelle grigie acque di Loch Ness, presso le rovine del castello di Urquhart, situato lungo la sponda nord del celebre lago. Bordi magnifici che rimarranno a lungo impressi nella memoria di chi ha avuto la fortuna di esserci.

La barca

Takatani, la protagonista del viaggio in Caledonia, è stata costruita a Venezia su disegno di Iain Oughtred, progettista noto soprattutto per le sue barche con il fasciame a clinker e gli armi a yawl. Sembra un nome giapponese, ma in realtà "Takatani" è un'espressione dialettale piemontese che significa "attaccato al Tànarò". Infatti, è lungo le rive di questo bel fiume, il sesto più lungo corso d'acqua italiano dopo il Po, l'Adige, il Tevere, l'Adda e l'Oglio, che Beppe De Stefano - armatore di Takatani e padre dell'ambientalista e viaggiatore Giacomo - era solito trascorrere le vacanze da ragazzo. Dopo la morte di questo gentiluomo d'altri tempi, avvenuta a luglio 2016 alla veneranda età di 84 anni, il figlio ha deciso di mettere a disposizione del viaggio in Caledonia la barca che suo papà non si era potuto godere e che a quel tempo se ne stava in secca su un carrello nell'entroterra veneziano. Rispetto alla maggior parte delle barche disegnate da Iain Oughtred, Eun Na Mara (il progetto cui fa capo Takatani) è una piccola tipologia da crociera pontata e munita di cabina sottocoperta. Il giornalista e scrittore Nic Compton, che a



Oughtred ha dedicato un libro, fa notare come quello di Eun Na Mara, di fatto, sia un disegno congiunto, giacché è il frutto della mediazione delle richieste del cliente Avery Brice, psicoterapeuta e armatore a tempo perso, e della filosofia del progettista che vive sull'isola di Skye, in Scozia. Piccola ma spaziosa grazie al baglio relativamente generoso, questa barca presenta un'abitabilità notevole anche in virtù di una soluzione molto intelligente adottata da Oughtred: la scelta di avere due derive mobili anziché una. Quest'accorgimento, infatti, da un lato ha permesso di collocare le due appendici sotto le cuccette, liberando così molto spazio calpestabile, da un altro lato consente alla barca di sostenersi in posizione orizzontale durante le basse maree, giacché le appendici ripiegate agiscono da staffe di sostegno. Leggera e carrellabile (è lunga 606 centimetri e larga 207), Eun Na Mara può essere armata in 2-3 ore anche da una sola persona. Ha l'albero maestro abbattibile, la poppa a canoa (si tratta di un dou-

ble-ender, come dicono gli anglosassoni) e presenta un cavallino assai pronunciato, una bella tuga a contrasto e l'armo a yawl tanto caro a Oughtred, con la pala del timone che è quasi in asse con l'albero di mezzana. Takatani ha lo scafo a clinker realizzato in compensato di mogano Sapelli di Bellotti da 9 millimetri e 9 strati, incollati tra loro con adesivo a polimeri attivi. Gli altri materiali di costruzione variano dal rovere di Slavonia per le coste e altre modanature al teak a riforestazione controllata per la coperta. Tutta la ferramenta è in silicon bronze di Classic Marine. Gli alberi sono in Larice della Val Venosta, mentre i remi sono in faggio del Cansiglio. In navigazione, la barca fatica un po' a risalire il vento; di



bolina, peraltro, dimostra di essere parecchio orziera, anche con la mezzana ammainata, mentre è ben bilanciata quando si prende una mano di terzaroli, idealmente intorno ai 20-25 nodi. Alle altre andature la barca è nel complesso piacevole e rilassante da timonare, soprattutto al traverso. Il pozzetto non è auto-drenante, ma è spazioso e riparato e rimane asciutto durante la navigazione anche con maltempo. Lo stesso non può dirsi della sentina, nella quale si accumula l'acqua piovana che s'imbarca quando si è in porto a causa della mancanza dell'ombrinale. Complessivamente la barca è ben studiata, ma un paio di rinvii nel pozzetto e qualche bitta in più sulla coperta sarebbero utili, così come lo sarebbero due strozzatori per le cime che consentono di abbassare le pesanti derive mobili. In Scozia, la rottura di una di queste - cagionata un po' da mancanza di pratica e un po' dall'assenza di un freno - ha costretto l'equipaggio di Takatani a terminare il viaggio con una deriva abbassata. Giusta invece la scelta di non dotare la barca di verricelli per il fiocco, giacché quest'ultimo è ben gestibile con le galocce in dotazione anche sotto raffica, a patto però d'indossare sempre i guanti. Takatani è equipaggiata con un motore elettrico Thoosa 6000 da 6 kW, ideale per barche di lunghezza compresa tra i 5 e i 9 metri di lunghezza e che fa le veci di un propulsore convenzionale da 12-18 CV. Le quattro batterie da 12V in dotazione (per un totale di 132 kg) sono collocate in gavoni facilmente ispezionabili per mezzo di sportelli incernierati situati a poppavia delle derive mobili. Grazie al sistema

RG, l'elica contribuisce a ricaricare le batterie stesse quando si naviga a vela. Eun Na Mara (che in gaelico significa "uccello marino") è stata costruita in circa 60 esemplari, la metà dei quali si trova in Australia e in Nuova Zelanda, dove questa barca dall'aspetto classico e molto "friendly" ha riscosso un discreto successo. Takatani, nello specifico, pesa 780 kg armata e 560 kg a vuoto ed è stata costruita a Venezia dal maestro

d'ascia scozzese Roland Poltock, già "padre" di Clodia, il Ness-yawl con cui Giacomo De Stefano ha compiuto il suo eco-viaggio da Londra a Istanbul tra il 2010 e il 2012. I piani di costruzione di Eun Na Mara possono essere acquistati per circa 350 euro attraverso vari siti internet, tra i quali www.jordanboats.co.uk (Europa), www.hewesco.com/cnc-marine/ (USA) e www.oughtredboats.com (Australia e Nuova Zelanda).

