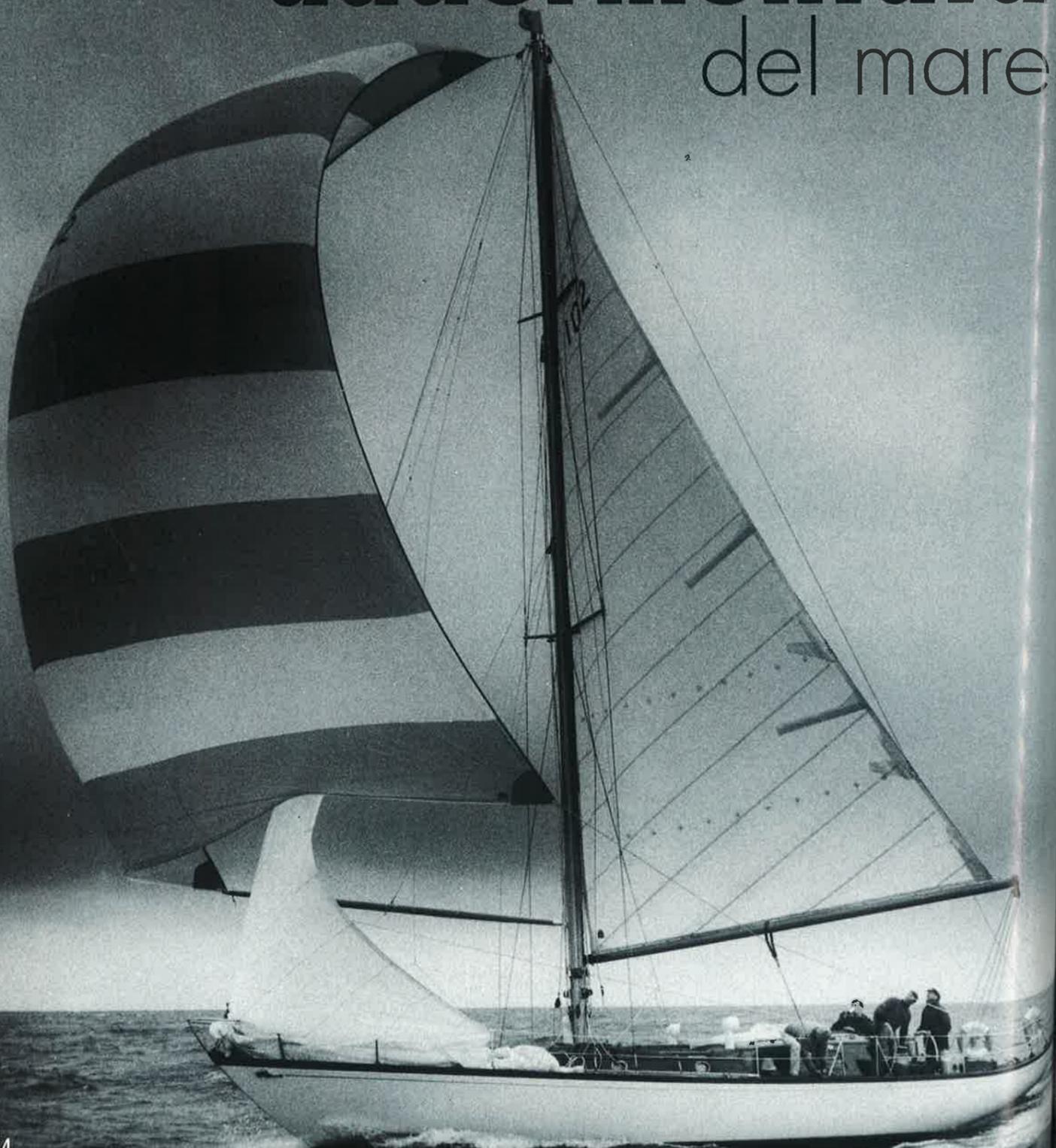


■ BARCHE CLASSICHE

# La bella addormentata del mare



China Clipper, una splendida imbarcazione del 1963 firmata Sparkman & Stephens, è stata baciata dal suo principe azzurro, l'attuale armatore austriaco. È stata così risvegliata da un sonno di quasi vent'anni. Ed è tornata a veleggiare sulle chiare onde del Mediterraneo. Più splendida che mai

di Edoardo Napodano

Proporzioni aggraziate, linee eleganti, particolari raffinati. Queste sono le impressioni a prima vista. Poi, una volta bordo ci si esalta: non si naviga, si vola! E più si passa il tempo su China Clipper e la si vive in mare, più ci si rende conto che chi l'ha disegnata non è un semplice, seppur brillante, progettista da tavolino, ma un vero navigatore che in barca ci è andato davvero e ha viaggiato a lungo. Particolare, questo, per nulla scontato nell'ambito dei designer. E ciò lo si nota da innumerevoli soluzioni: dalla disposizione degli interni all'attrezzatura oltre che da altri dettagli, come il tavolo basculante, la stufa Taylor a nafta, fino alla facilità di ispezionare o sostituire i serbatoi. Incredibile è anche come tiene il mare. La barca, con la sua andatura regale, pare spezzare le onde. Gli



appassionati comprenderanno l'entusiasmo e saranno indulgenti con l'autore: che cosa può dare maggiore gioia del lasciarsi andare al dolce beccheggio, con i piedi ben saldi su una coperta in teak e le mani sul timone di una vecchia e gloriosa signora del mare? E ancora: poter apprezzare i suoi movimenti leggiadri, ascoltarne i rumori e la sinfonia, dominarla con lo sguardo, dalla chie-

suola al pulpito di prua, e sentirne gli aromi quando dal pozzetto si scende in quadrato, mentre il munifico armatore stappa la bottiglia giusta. Sono sensazioni indescrivibili. È come montare un cavallo di razza. Tutti i sensi ne sono coinvolti. E bene lo sanno gli armatori che, proustianamente, riconoscerebbero il profumo del proprio yacht tra mille: una mistura di muffe di legni pregiati, vernici e nafta, più qualche altra fragranza a piacere.

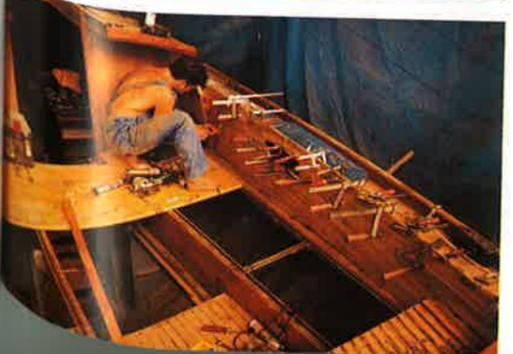
Un articolo molto tecnico apparso sulla rivista *Yachtsman* nel febbraio 1963, in occasione del suo varo, riferiva: «China Clipper ha un particolare scafo, facilmente riconoscibile, tipico prodotto di anni di progettazione dello studio Sparkman & Stephens, che è il risultato definitivo di quella stirpe di barche». Nulla di più vero, dal momento che Olin Stephens firma le eleganti linee di questo sloop: una sorta di triangolo ideale, smussato nella chiglia, con la pala del timone inclinata. Grande importanza è stata data alla massima diminuzione della superficie bagnata, ottenuta grazie alla mancanza di spigoli nel disegno di una chiglia non prepotente e al timone a 45 gradi. Il centro di gravità è stato conseguentemente innalzato e l'azione di virata è minore. L'esperienza del progettista indica però che questi sacrifici sono un ragionevole compromesso per assicurare un adeguato rapporto tra superficie velica e opera viva. Il baglio generoso compensa poi la ridotta leva della zavorra. China Clipper ha quindi una linea molto ardita e sorprendente, dai bordi bassi, come molte consorelle famose che sono state fregiate di allori sportivi, tra le quali la gemella vincitrice alla Fastnet del '59, lo yawl Anitra e la progenitrice Dorade, trionfatrice alla Transatlantica del '31, alla Bermuda Race del '32, alla Fastnet del '32 e del '33.

*Nella foto d'epoca, China Clipper durante la settimana di Cowes, in Gran Bretagna, del 1964. Nell'immagine piccola, lo sloop come appare oggi dopo un fine lavoro di restauro.*

Sul libro *The best of the best - the yacht design of Sparkman & Stephens* si legge di come Anitra fosse una delizia da vedere, anche per gli avversari, e di come Olin ritenesse un piacere starvi al timone. Se si pensa, quindi, al successo di Anitra dell'armatore americano di origini svedesi Sven Hansen, progettata nel '57, con armamento a yawl, e considerata incredibilmente veloce, non si può che rimanere sbalorditi dalle prestazioni di China Clipper, identica, ma armata a sloop (notoriamente più grintoso). L'araldica di questo yacht meriterebbe una monografia. Il suo primo armatore e committente, J. B. Miller, presidente del Royal Thames Yacht Club, aveva partecipato alla Fastnet del '59 (vinta da Anitra) con il suo yawl Nantucket, uno Sparkman &

Stephens di 38'. Questo scafo, costruito in teak sul Clyde, era a sua volta parente del mitico Finisterre, yawl vincitore di quattro Bermuda Race, attualmente proprietà dei broker olandesi John e Josie Hofland. Miller, oggi arzillo ultranovantenne, ordinò una gemella di Anitra, ma sloop, perché, come ha spiegato con un umorismo tutto britannico, «Non volevo troppe "corde" in giro per la coperta». La costruzione venne eseguita dal cantiere Wing on Shing di Hong Kong e lo yacht, su di una invasatura di teak, arrivò con un cargo ai dock di Londra nel 1963, per essere allestito da Woodnuts sull'isola di White. Così nacque China Clipper: un condensato di tecnologia e tradizione, con la consacrazione di Olin e Rod Stephens, giunti appositamen-

Qui sotto, due fasi dei lavori realizzati dal Cantiere Navale di La Spezia: a sinistra, lo smantellamento della vecchia coperta, e, a destra, la stessa area dopo la ristrutturazione.



### IL RISVEGLIO DELLA PRINCIPESSA

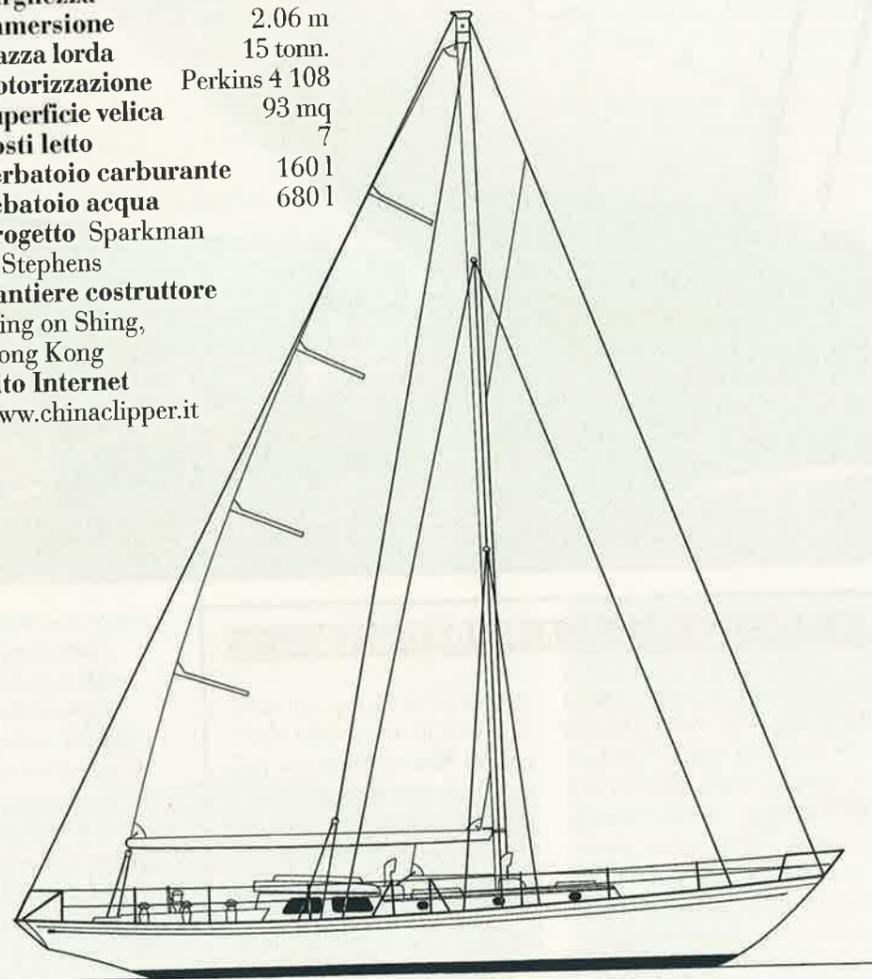
Tra Walter Gürth e China Clipper c'è stato amore all'istante. A nulla sono valsi i consigli degli amici di non imbarcarsi in una simile avventura, di non farsi incantare da «una di quelle», soprattutto se in legno. Nonostante gli avvertimenti, Walter, reduce dal restauro di un velivolo Supercostellation, ha perso la testa proprio come avviene per una diva dello spettacolo: irresistibile, fatale e dispendiosa. E se oggi ricorda il programma dei primi interventi, non può far altro che sorridere del suo ingenuo entusiasmo. China Clipper è stato completamente smantellato: motore, cucina, impianto idraulico ed elettrico. Il pozzetto, per esempio, non era più fissato al resto della barca, ma vi galleggiava sopra. «Più che di un restauro si è trattato di una operazione di scavi archeologici», commenta

ridendo l'armatore austriaco. «Con la stessa cura che si usa per una mummia che può disintegrarsi da un momento all'altro venne estratta la cucineria». Nonostante le orribili impiallaccature, innumerevoli interventi sacrileghi e addirittura la verniciatura della chiesuola cromata, la barca era fortunatamente sana. La coperta fu rifatta con lunghe doghe di teak di 23 mm incollate, non più avvitate, su compensato marino impermeabilizzato con West System, l'albero riverniciato, la ferramenta ricromata, e timone restaurato nelle parti metalliche. In perfetto stato c'erano le prese a mare, sabbiate, e i perni di bronzo. Il lavoro è stato terminato lo scorso anno. Ma Gürth come qualsiasi armatore è ben cosciente che, quando si tratta di vecchie signore del mare, le cure non finiscono proprio mai.

Sopra: a sinistra, lo yacht prima del restauro; a destra, dopo i lavori. Sono due immagini significative che mettono in evidenza la grande opera svolta dal cantiere ligure. Nelle foto a fianco: sopra, l'armatore austriaco Walter Gürth; al centro, il rifacimento dello specchio di poppa; sotto, un altro momento dell'intervento di restauro.

## SCHEDA TECNICA

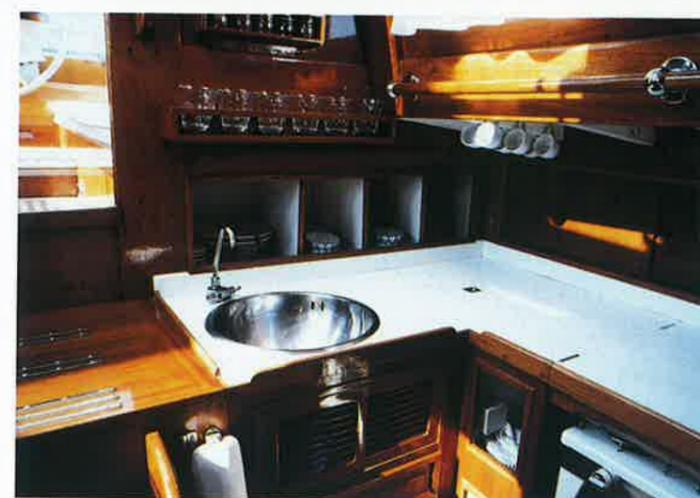
Anno di costruzione	1963
Materiale	teak
Lunghezza f.t.	14.73 m
Larghezza	3.78 m
Immersione	2.06 m
Stazza lorda	15 tonn.
Motorizzazione	Perkins 4 108
Superficie velica	93 mq
Posti letto	7
Serbatoio carburante	160 l
Sebatoio acqua	680 l
Progetto	Sparkman & Stephens
Cantiere costruttore	Wing on Shing, Hong Kong
Sito Internet	www.chinaclipper.it



te da New York per il varo definitivo. L'albero Proctor in duralmin (una lega d'alluminio derivata dall'industria aeronautica) era quanto di più all'avanguardia si potesse allora immaginare; il boma avvolgiera, oggi restaurato e migliore dei modelli attuali di rollaranda su albero, rappresentava una novità assoluta per quei tempi. Non si era badato a spese e ancora oggi se ne apprezzano i risultati per la durata e la robustezza: il fasciame in teak di Burma (trasportato da elefanti), trattato con acqua e stagionato dieci anni senza volgarità come i forni; le ordinate in

rovere con chiodi in rame; i madieri in bronzo; e poi le lante che distribuiscono gli sforzi fino al bulbo. Ma non è tutto. La scassa fa parte di una specie di gabbia, collegata a tutta la struttura della barca (come desiderava Rod S.) e i serbatoi dell'acqua sono di rame stagnato con argento. La veleria era la Ratsey & Laphorn di Cowes, fornitrice niente di meno che dell'ammiraglio Nelson. All'epoca vi era perfino un ingegnoso sistema di ombrinali (oggi smantellato), che dal trincarino scaricava l'acqua, tramite tubature interne, dalle prese a mare, al fine di preservare

esteticamente le fiancate: una piccola follia che non ebbe seguito. Anche la signora Miller dette il suo contributo. Soprattutto per la cucina che la desiderò in formica verde, allora molto in voga, e che poi fu sostituita in korian bianco. Per la moglie dell'armatore si volle prolungare il cielo di tuga di



mezzo metro verso il pozzetto, in modo da creare un comodo riparo sulle due panche. All'inizio del 1964 China Clipper veleggiò, finalmente, verso Antigua e di lì, via Bermuda, a Rhode Island, assieme alla flotta della Bermuda Race. Fece quindi rotta per visitare le Azzorre e tornò in Inghilterra giusto in tempo

per la settimana di Cowes. Fu un anno sabbatico per i Miller e il loro equipaggio composto da alcuni amici: portarono con onore China Clipper nella tosta regata di circumnavigazione di Albione, Around the Island, e in crociera in Normandia, in Bretagna e in Spagna. Nel 1970 fu la volta del Mediterraneo: lo yacht navigò in Italia, in Francia e nelle Baleari, dove a Pollensa nell'isola di Maiorca, trovò base fissa per le successive scorribande. Ma in seguito, lo sloop divenne troppo impegnativo per i Miller, e nel 1980 fu venduto a Dale Peterson, un armatore americano più incline al porto

che alla navigazione. Iniziò così per China Clipper una lunga stagione mondana. «Nessuno yacht riuscì mai a sostituire China Clipper nel mio cuore», così ha commentato il vecchio Miller. E non è difficile credergli. Ma nel 1983 la gloriosa imbarcazione fu abbandonata a Sestri Ponente, in Liguria, e iniziò così il suo lento degrado. Solo il grande amore dell'austriaco Walter Gürth, attuale armatore, e tre anni di duro restauro a La Spezia, l'hanno riportata al suo antico splendore. E China Clipper così s'è di nuovo risvegliata. Proprio come una bella addormentata del mare. 

*Nella pagina a fronte: in alto, il quadrato con una coppia di doppie cuccette; sotto, la toilette con un particolare e funzionalissimo scarico del wc. Qui sopra, ancora una vista del quadrato, con l'angolo da carteggio, sulla sinistra, e, al centro, il tavolo basculante. A fianco: a sinistra, veumar e gibb; a destra il piano della cucina con la ghiacciaia ad apertura superiore.*