

Lo schooner *America*

di Stéphan Jules Buchet



Nello scorso mese di febbraio si è svolta la XXXIII edizione della Coppa di *America*, la regata velica più conosciuta e antica del mondo; il nome della manifestazione deriva

da quella dello yacht statunitense che nel 1851 vinse un trofeo che da quasi 160 anni molti hanno cercato di conquistare.

America sarà ricordato per sempre, per un'impresa vincente e per una coppa conquistata, ma soprattutto perché all'epoca non esisteva la regola dei tempi compensati, altrimenti la storia della "Coppa di *America*" (erroneamente chiamata in Italia "Coppa America") non ci sarebbe stata e il ricordo dello yacht sarebbe caduto nell'oblio.

La vita dello schooner *America*, se si eccettua quel giorno vissuto gloriosamente davanti alla Regina Vittoria, non è stata di particolare caratura, ma *America* resta comunque una pietra miliare nel cambiamento e nello sviluppo della cantieristica navale per le costruzioni di yacht.

Il magnate John Cox Stevens, co-fondatore e commodoro del *New York Yacht Club*, fu a capo del consorzio che sovvenzionò la costruzione dello yacht con l'intenzione di portare all'Esposizione Universale di Londra del 1851 una nuova imbarcazione a vela, realizzata, con nuovi e rivoluzionari concetti costruttivi, da maestranze degli Stati Uniti. Del consorzio facevano parte, oltre a Cox Stevens, anche il fratello Edwin Augustus,

Lo storico yacht dal quale nacque la leggendaria competizione

Hamilton Wilkes, George L. Schuyler, James Alexander Hamilton e John K. Beekam Finlay.

Il progetto fu affidato a George Steers, un costruttore navale molto noto per le realizzazioni

di battelli destinati ai piloti del porto di New York, per i quali era necessario avere un'imbarcazione veloce che li portasse sottobordo prima degli altri perché, all'epoca, il servizio di pilotaggio nei porti americani aveva una semplice regola: il pilota che per primo arrivava alla nave, aveva il diritto di pilotarla.

Costruito sull'East River di New York nel cantiere di William H. Brown, che realizzò anche l'alberatura e il sartame, lo schooner *America* fu varato il 3 maggio 1851. Le dimensioni principali erano: lunghezza fuori tutto 30,85 metri; lunghezza al galleggiamento 27,39 metri; baglio massimo 6,95 metri; pescaggio 3,33 metri; dislocamento 170 tonnellate.

Il piano velico, per una superficie totale di 498 m², era costituito da grandi vele in cotone, tessute a macchina nella veleria newyorchese di R.H. Wilson, supportate da due alberi fortemente inclinati verso poppa.

Prima di trasferirsi in Inghilterra, *America* fece delle regate d'allenamento con al timone il capitano Richard "Old Dick" Brown, avendo come "barca lepre" lo yacht *Maria*, progetto di Robert Stevens, altro fratello del commodoro.

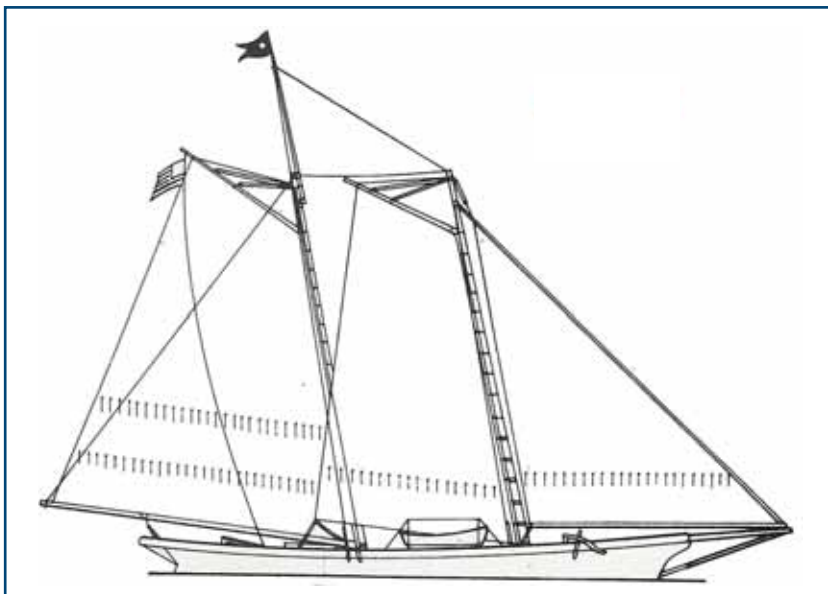


Lo schooner *America* in un olio su tela di James Bard, del 1851; in apertura, l'orgoglioso manifesto americano per celebrare la vittoria di *America* nella regata della "Coppa delle 100 ghinee"

La traversata dell'Atlantico, da New York a Le Havre, fu compiuta in venti giorni da Brown, otto marinai professionisti e tre passeggeri (George Steers, il figlio James e il nipote George). Nel porto francese furono raggiunti da John Cox Stevens.

Il 30 luglio lo schooner arrivò a Cowes, su invito del *Royal Yacht Squadron*, che avrebbe fornito assistenza e ospitalità presso le strutture del club per il periodo della permanenza dell'unità.

America non fu accolta molto bene dai britannici che ritenevano di essere i depositari e i tutori dei canoni dell'architettura navale dell'epoca (e



In questo disegno possiamo ammirare la linea filante e, per l'epoca, assai inconsueta, dello schooner *America* come appariva nella versione del 1851

non solo): dapprima prevalse una certa sufficienza o addirittura disprezzo, poi qualcuno insinuò dei sospetti sui suoi mezzi propulsivi.

Su un numero del *London Illustrated News* si poteva leggere che *America* era "... una notevole violazione alle vecchie idee di architettura navale ... invece di linee dritte, abbiamo linee curve e concave, invece di alberi con manovre e innumerevoli piccole vele abbiamo maestosi alberi con appena un cavo per sostenerli ... in pratica una slanciata costruzione per pirati."

In effetti, i piani costruttivi di *America* si scostavano dai dettami dell'epoca. Oltre alle linee più morbide, l'imbarcazione aveva un bordo libero più basso e la larghezza massima era spostata più verso

poppa rispetto alle costruzioni navali britanniche.

Al posto delle vele in cotone, i britannici usavano vele in tela di lino tessuta a mano e semiporosa al vento, che doveva essere bagnata prima dell'uso per renderla umida e averla tesa.

La differenza costruttiva era notevole, tanto che il marchese di Anglesey, membro del *Royal Yacht Squadron*, nel vedere *America* esclamò: "Se quella barca è giusta, noi siamo tutti sbagliati."

Gli americani durante la loro sosta volevano misurarsi in qualche modo con la centenaria tradizione ed esperienza marinara britannica, cercando anche di vincere qualche regata per recuperare parte dei soldi spesi per la costruzione dello yacht, ma non ebbero vita facile.

In risposta delle numerose richieste arrivarono solo dinieghi, anche perché s'iniziò a pensare che quello schooner, ancorché non aderente ai canoni, fosse potenzialmente pericoloso qualora avesse battuto gli yacht britannici.

Quasi contemporaneamente fu avanzata l'ipotesi che *America* avesse un'elica supplementare per navigare. Secondo un aneddoto dell'epoca il citato marchese di Anglesey, che aveva una gamba di legno, ricordo della battaglia di Waterloo, convinto che lo yacht d'oltreoceano fosse dotato di un motore ausiliario, fece di tutto

per farsi invitare a bordo, e, una volta sulla coperta di *America*, nello sporgersi nel tentativo di vedere cosa c'era sottobordo, rischiò di cadere in acqua. Le voci di questo propulsore inesistente scomparvero solamente quando l'imbarcazione fece carenaggio.

L'accusa di avere un motore ausiliario, rivelatasi una boutade, e la reticenza dei membri del Club inglese a voler far partecipare *America* alla regata di agosto a

Cowes, iniziarono a indispettire l'opinione pubblica britannica, la stampa e, sembra, anche gli ambienti reali, tanto che lo *Squadron* si vide costretto a cedere alle richieste di Cox, iscrivendo *America* all'ultima delle regate bandite, la "*£ 100 Cup*" (Coppa delle 100 ghinee), normalmente riservata ai soci del Club, ma che adesso fu estesa a tutte le nazioni.

La regata si svolse il 22 agosto 1851, e sulla linea di partenza si presentarono 15 yacht, dei quali solo *America* non batteva la bandiera britannica.

L'equipaggio di *America*, agli ordini di "Old Dick" Brown, composto di diciassette elementi compreso un pilota della zona ingaggiato come consulente per le correnti marine e per evitare le secche, pasticciò alla partenza con il salpamento dell'ancora (all'epoca, la partenza avveniva con imbarcazioni alla fonda e vele ammainate).

L'ironico sorriso stampato sulle facce degli spettatori e degli altri equipaggi, scemò piano piano durante la prima parte della regata quando un vento leggero poppiero consentì ad *America* un buon recupero. Il sorriso sparì completamente durante il braccio successivo, quando *America*, con vento al traverso, raggiunse e superò in rapida successione le quattro barche che aveva davanti, e rimase poi sempre in testa.

Dopo la nave-faro *Nab*, lo yacht americano, compiendo le 15 miglia che lo separavano da St. Caterina Point, veleggiò in bolina e aumentò an-



Il percorso della regata si sviluppava intorno all'isola di Wight, in Inghilterra, con partenza e arrivo davanti a Cowes

cora il vantaggio sugli inseguitori. D'improvviso, però, calò il vento e si alzò la nebbia; gli yacht più leggeri riuscirono a recuperare acqua su *America*, fino a che il vento riprese forza e la nebbia si alzò. Lo schooner statunitense riacquistò velocità (toccando punte di 14 nodi) e alle 20 e 57, dopo 10 ore e 57 minuti, e 58 miglia intorno all'isola di Wight, passò per primo il traguardo.

Dietro si classificarono solo altre quattro imbarcazioni, e al secondo posto si piazzò il più piccolo degli yacht, *Aurora* che, ironia della sorte, in tempo compensato con i parametri odierni, sarebbe risultato vincitore. Il più grande degli yacht, il tre alberi *Brilliant* di 392 t, si piazzò al quinto posto.

La vittoria di *America*, seguita anche da polemiche e proteste sollevate dai perdenti per un passaggio effettuato dallo yacht americano in maniera ritenuta non corretta, fu uno shock per gli ambienti nautici, e non solo, della Gran Bretagna.

Il marchese di Anglesey arrivò a dire: "*Da questa sconfitta ho imparato una sola cosa, negli ultimi vent'anni ho navigato con la poppa davanti.*"

Negli Stati Uniti, al contrario, la vittoria fu salutata come una dimostrazione di supremazia della cantieristica e dei marinai americani, che aveva spezzato il predominio britannico sul mare.

Cox Stevens e gli altri proprietari, però, non furono molto riconoscenti con lo yacht, lasciandolo a Cowes dove fu comprato da lord John de



Nella foto si notano i cambiamenti voluti dal generale Butler nel 1855; bompreso più lungo e inclinato verso l'alto, alberi meno inclinati verso poppa e allungamento del trinchetto (Library of Congress, Detroit)

Blaquière, che ne accorciò gli alberi e lo mandò poi in Mediterraneo per la crociera estiva.

Nel 1856 lo yacht fu venduto al visconte Templeton, un membro del *Royal Yacht Squadron*, che, dopo averlo ribattezzato *Camilla*, lo utilizzò per breve tempo e si curò poco della sua manutenzione. Nel 1858 lo schooner fu acquistato da Henry Sotheby Pitcher, un costruttore navale inglese del Kent che lo restaurò per venderlo nel 1860.

Comprato da Henry Edward Decie, lo yacht fece ritorno in America, dove fu venduto alla Marina confederata che lo utilizzò contro il blocco navale dell'Unione durante la guerra civile.



In questa immagine del 1899, si evidenziano le aumentate capacità veliche di *America* (Library of Congress, Detroit)

Il comandante di *Memphis*, questo il nuovo nome dell'imbarcazione (ma vi sono alcuni dubbi sulla veridicità del fatto), era lo stesso Decie. Due anni dopo, quando le truppe dell'Unione conquistarono Jacksonville (Florida), lo schooner fu affondato dall'equipaggio per non farlo cadere in mano nemica.

Recuperato dalla *Federal Navy*, fu ribattezzato *America*, e armato con due cannoni di bronzo che sparavano proiettili da 24 libbre, posizionati a centro nave e un cannone di bronzo prodiero da 12 libbre, per essere destinato al forzamento del blocco navale a Charleston.

Dopo il conflitto, *America* fu destinato all'*United States Naval Academy* di Annapolis, come nave scuola per i cadetti (1870-1873) e nel 1870 partecipò alla prima edizione dell'*America's Cup*, giungendo a un dignitoso quarto posto.

Nel 1873 *America* fu acquistato dal generale Benjamin Franklin Butler che vi operò profonde trasformazioni, prima con una ricostruzione nel 1875 e in seguito, nel 1885, con una completa rielaborazione della velatura, tanto da sembrare un altro yacht.

Con i due proprietari successivi, Paul Butler (figlio del generale) dal 1893 al 1897, e Ames Butler (1897 - 1917), l'imbarcazione non venne molto curata, e l'ultima regata che disputò fu quella con la goletta *Corona* il 27 luglio 1901.

Charles H. W. Foster, socio del *New York Yacht Club*, la comprò nel 1917 con l'intento di restaurarla, ma i soldi a disposizione non furono sufficienti per completare l'opera, e quindi fu venduta (1921) all'*America Restoration Fund*, una fondazione costituitasi dopo una campagna nazionale per l'acquisto e la restaurazione dello yacht.

A lavori iniziati, le risorse finirono, e non fu possibile alimentare il fondo anche a causa degli investimenti nel campo militare che gli Stati Uniti stavano facendo per la preparazione e la condotta del secondo conflitto mondiale.

All'interno di un capannone, *America* aspettava momenti migliori quando, il 29 marzo del 1942, a causa di una violenta tempesta di neve, il tetto del capannone le crollò addosso.

Nel 1945 fu ordinato lo smantellamento e pezzi del famoso schooner, quelli che non finirono bruciati, adesso sono conservati, come preziose reliquie, in musei o circoli nautici.

Una replica di *America*, disegnata da Sparkman & Stephens, è stata varata il 3 maggio 1967 presso il cantiere statunitense Goudy & Stevens, di East Boothbay nel Maine. ■