

## 20 : Il grog

1740



Navigare su una nave a vele quadre, con un'infinità di vele da manovrare e i ponti da lavare, era un lavoro che metteva sete. Per evitare che gli equipaggi si disidratassero, le navi dovevano trasportare centinaia di barili d'acqua, ed era prevista anche una distribuzione giornaliera di alcol, in genere sotto forma di birra. I marinai del sedicesimo secolo consideravano il loro gallone di birra quotidiano (4,5 litri), come un diritto più che un privilegio, e l'Ammiragliato dovette creare i propri birrifici per soddisfare la domanda.

Tuttavia, a mano a mano che le navi aumentavano il loro raggio d'azione, la birra iniziò ad andare a male e come fu notato dal grand'ammiraglio lord Charles Howard nel 1588: "Nulla poteva creare più malcontento nei marinai della birra andata a male". A volte come sostituto si utilizzava il vino, e nel 1650 l'ammiraglio Robert Blake distribuì brandy annacquato in luogo della birra. Tuttavia,

l'Ammiragliato non poteva contare su forniture costanti e abbondanti di brandy e/o vini francesi, dato che l'Inghilterra era quasi sempre in guerra con la Francia o la Spagna, e a volte con entrambi i paesi.

Nel 1740 il vice ammiraglio britannico Edward Vernon introdusse una bevanda composta da una combinazione tra acqua o birra annacquata e succo di agrumi (limone o *lime*), per diluire una razione di rum. A quanto pare, il succo fu aggiunto per evitare che la bevanda andasse a male, ma in seguito fu notato che aveva anche il vantaggio aggiuntivo di prevenire lo scorbuto, una malattia dolorosa e debilitante causata dalla carenza di vitamina C.

L'ammiraglio Vernon era noto per la sua abitudine di indossare giacche di *grogam*, un tessuto grossolano in misto di seta e lana o mohair che gli aveva fruttato il soprannome di Vecchio Grog. Il soprannome fu presto trasferito alla bevanda che l'ammiraglio aveva inconsapevolmente creato.



Clienti alticci in una rivendita di grog in un fumetto d'epoca noto come *The drunkard's progress, or the direct road to poverty, wretchedness & ruin* di John Warner Barber, 1798-1885.

# 83 : La cupola di perspex di Éric Tabarly

1964



Gli anni Sessanta furono un periodo di radicali innovazioni. La prima regata Ostar, la regata transatlantica in solitaria, dimostrò che le barche a vela potevano essere governate da un'unica persona e spinse uomini come sir Francis Chichester, che vinse la gara, Alec Rose e il più noto di tutti, sir Robin Knox-Johnston, a completare circumnavigazioni del mondo in solitaria. Quei pionieri catturarono l'immaginazione del pubblico, e ciò vale soprattutto per il tenente della Marina Militare francese, Éric Tabarly.

Tabarly balzò agli onori della cronaca per la prima volta nel 1964, quando vinse la seconda edizione della Ostar con il ketch *Pen Duick II*, un'imbarcazione molto innovativa, con prua da clipper, scafo a spigolo e un motore montato rovesciato, per migliorare il rating della barca. Una delle molte innovazioni del *Pen Duick* era una cupola in perspex installata sul ponte per garantire al timoniere una perfetta visione a 360 gradi quando governava la barca dall'interno, con l'aiuto di un timone automatico.

Pur essendo basato su un'eccellente idea, il sistema di timone automatico si guastò all'ottavo giorno di navigazione, così Tabarly fu costretto a governare la

barca a mano per il resto della regata, diciannove giorni durante i quali riuscì a dormire per periodi massimi di novanta minuti. Tabarly vinse la regata in appena ventisette giorni, tre ore e cinquantasei minuti, riducendo di tredici giorni il tempo fatto registrare da Chichester quattro anni prima.

In un istante la vittoria trasformò Tabarly in un mito. Al suo ritorno in Francia, il presidente De Gaulle lo nominò Cavaliere della Legione d'Onore.

Malgrado l'uso del perspex fosse una novità, l'idea di realizzare un sistema simile per garantire la visione a 360 gradi dall'interno di una barca non lo era.

Il colonnello Blondie Hasler, fondatore della Ostar, fece montare un tettuccio in tela rotante sul suo *Folkboat*, il *Jester*, che poteva essere fatto ruotare come una manica a vento, per ripararlo dagli spruzzi, e che poteva essere ripiegato.

Il sistema gli permetteva di stare in piedi con la vita all'altezza della coperta, per regolare l'armo da giunca del suo *Jester*. Forse fu questa innovazione che ispirò Tabarly per la creazione della cupola totalmente chiusa, che molti navigatori oceanici hanno successivamente copiato.

Éric Tabarly a Plymouth a bordo del *Pen Duick II* il 26 maggio del 1964, in preparazione per la Ostar. La sua innovativa cupola trasparente doveva ancora essere sperimentata.

