



 **Brest 2008**

MARINERIA IN FESTA

Testo e foto di Giovanni Panella

Anche quest'anno le "Fêtes maritimes" hanno accolto un gran numero di partecipanti, provenienti da 28 paesi di tutto il mondo, con poco meno di 2.000 imbarcazioni ad affollare le banchine e l'ampia rada di Brest. Impressionante l'afflusso di visitatori che, oltre ad ammirare imbarcazioni di ogni tipo e dimensione, hanno potuto apprezzare tutte le attività legate al mare.

Dall'11 al 17 luglio la città bretone ha ospitato le "Fêtes maritimes". E' un evento che, a partire dalla prima edizione del 1992, ha mantenuto una cadenza quadriennale che coincide con l'anno in cui si svolgono le Olimpiadi. Il paragone

con queste ultime non è del tutto peregrino, perché anche a Brest sono rappresentate tutte le discipline del mare: l'arte navale, la cultura, la storia, lo sport, la musica e, perché no, la gastronomia. Anche per l'edizione del 2008 gli organizzatori si sono dati l'obietti-

vo di mettere in mostra la più ampia scelta possibile di tematiche collegate al mare: raduno di tall ships, veleggiate di vecchi scafi, esibizioni di arti marinaresche e di tecniche costruttive tradizionali; dibattiti culturali; proiezione di documentari d'epoca, ecc.



Questa “missione” è poi interpretata dagli organizzatori con una certa ampiezza, tanto che i visitatori non si stupiscono se, appena varcati i cancelli, si trovano immersi nella sezione “Terres et mers de Bretagne” che ha il compito di illustrare l’eccellenza dei prodotti della pesca ma anche dell’agricoltura della Bretagna, con tanto di esposizione di bestiame, lezioni di tecniche di mungitura e degustazione di prodotti regionali.

I numeri di “Brest 2008” sono quelli di un grande evento: 28 sono le nazioni rappresentate e quasi duemila le imbarcazioni presenti, che andavano dall’imponente quattro alberi Kruzenshtern di 114 metri, ai barchini che non raggiungevano i tre metri; ventimila i marinai imbarcati, per non parlare dei cinquemila volontari mobilitati per assicurare lo svolgimento della festa.

Visto che ogni edizione delle “Fêtes maritimes” attrae molte centinaia di migliaia di visitatori paganti, la collocazione geografica dell’evento non sembrerebbe delle più felici,

perché è piuttosto periferica rispetto al resto della Francia di cui Brest rappresenta l’estremo lembo nord-occidentale. Si tratta però di un approccio “terragnolo” al problema dell’accesso, perché invece, dal punto di vista delle rotte marittime, il suo porto è collocato in una posizione davvero privilegiata: è all’ingresso della Manica e può attrarre facilmente tutte le imbarcazioni e le numerose flotte di velieri provenienti dall’Inghilterra, dall’Olanda, dalla Norvegia e dal Baltico, per non parlare di Spagnoli e Portoghesi e persino di qualche scafo che si spinge ad attraversare l’Atlantico pur di poter partecipare a questa grande festa del mare. Per gli scafi mediterranei invece, a meno di non percorrere la via d’acqua dolce costituita dal Canal du Midi, Brest rappresenta una meta piuttosto lontana.

Un altro punto di forza della manifestazione è costituito dalla vasta rada su cui si affaccia la città, un vero mare interno, articolato in una serie di estuari che si insinuano profondamente nell’entroterra. La rada è protetta dalla violenza delle onde dell’Atlantico e permette quindi ai velieri di “tirare bordi su bordi” per delle intere giornate, senza mai darsi la pena di affrontare i capricci dell’Oceano. Il risultato è che durante la settimana dell’evento tutte le imbarcazioni presenti in porto, comprese le tall ships maggiori, non stanno all’ormeggio ma escono in rada mattina e sera e l’incrociarsi continuo di tanti scafi e di tante attrezzature in quel ristretto tratto di mare costituisce uno spettacolo davvero impareggiabile. Per ammirarlo, sulle testate dei moli si affollano migliaia di spettatori, che applaudono al passaggio di piccoli e grandi velieri che sfilano a poche decine di metri, eseguendo manovre impeccabili e dando persino modo a gruppi di musicisti imbarcati di esibirsi con qualche pezzo. In effetti, il modo migliore di godere lo spettacolo delle “Fêtes maritimes” è quello di parteciparvi in modo attivo, imbarcandosi su qualcuna delle tante imbarcazioni presenti. L’aspetto “dinamico” della festa è poi quello che attrae tanti armatori di imbarcazioni d’epoca o semplicemente di spirit of tradition che vengono a Brest per divertirsi, per ammirare le tante belle barche presenti e... per essere ammirati.

Ancora in termini di logistica, si può sottolineare il fatto che, a terra, all’evento sono dedicati ampi spazi, con chilometri di banchine del porto commerciale riservati alla festa.

La Marine Nationale francese, da parte sua, apre al pubblico un’ampia area che fa parte della sua base militare: si tratta del lungo e stretto fiordo della Penfeld, uno specchio d’acqua di notevole fascino. È un luogo carico di storia, perché è stato utilizzato come base na-



Le foto di questa pagina mostrano alcuni velieri in manovra nell’immensa baia di Brest. Nella foto di apertura, la suggestiva parata conclusiva, che ha portato le circa 2.000 imbarcazioni partecipanti al raduno da Brest al porto peschereccio di Douarnenez, accompagnata da centinaia di barche di spettatori.



In questa pagina, alcune delle imbarcazioni qui giunte dal lontano Vietnam, uno dei cinque paesi che figuravano tra gli invitati d'onore, tra cui una nella quale si rema con i piedi, qui sopra, e un battello paniero, al centro.

Nella pagina accanto, sopra, la "dorna" esposta nel villaggio della regione spagnola della Galizia, realizzata in loco da esperti maestri d'ascia e, in basso, il villaggio norvegese, il più grande dei cinque presenti, visto il forte legame che lega il paese scandinavo al mare.

vale già ai tempi dei Romani e ha poi rappresentato la principale base navale francese nelle interminabili guerre combattute nei secoli scorsi contro l'Inghilterra. Qui, per facilitare la circolazione della folla, vengono persino rese agibili le lunghe gallerie corazzate della base militare. Quest'anno lungo la Penfeld, tra tante altre navi minori erano ormeggiate il Mircea, nave scuola della marina romena e il Cisne Branco della marina del Brasile. La Marine Nationale mette poi a disposizione dei visitatori alcune delle sue navi più moderne, delle "navi grigie" le cui forme spigolose e irte di antenne contrastano fortemente con quelle delle golette, le giunche, i brigantini e i pescherecci tradizionali convenuti per la festa.

I villaggi

Un'altra caratteristica delle "Fêtes maritimes" di Brest è data dal fatto che a ogni edizione vengono invitati un gruppo di paesi e di regioni, che allestiscono dei veri e propri villaggi nei quali presentano il loro rapporto con il mare: le imbarcazioni tipiche; i prodotti; gli artigiani; la gastronomia locale. Naturalmente, l'occasione si presta anche a svolgere una fruttuosa opera di promozione turistica.

Quest'anno gli invitati d'onore erano cinque: la Norvegia, la Galizia, la Croazia, il Vietnam e il Madagascar

Se il villaggio della Norvegia era quello più esteso, bisogna dire che la sua presenza non costituiva una sorpresa perché già altre volte, nel corso di precedenti edizioni, la Norvegia ha fatto la parte dell'ospite d'onore. In effetti, in tali occasioni ci si rende conto che il paese dei fiordi si considera qualcosa di simile a una "superpotenza culturale" nel campo della tradizione marittima. I norvegesi non lesinano mai nel numero dei velieri presenti, nelle dimostrazioni dal vivo dei maestri d'ascia, nel numero

di musei del mare che si fanno conoscere da un nuovo pubblico. Naturalmente, in tali occasioni vengono effettuate dimostrazioni della tecnica costruttiva nordica, quella a clinker, mentre in mare non può mancare la riproduzione di almeno una nave vichinga. Quest'anno davanti al loro villaggio i norvegesi avevano persino ancorato il Sjukurs una vera nave da 2.000 tonnellate dell'Hurtigruten, il servizio costiero postale, che dopo aver prestato servizio dal 1956 al 1996 è stata convertita in nave scuola per comandanti e macchinisti. Lì accanto era ormeggiato l'Hestmanden, un piccolo mercantile a vapore del 1911. Per capirci, si tratta di una di quelle "carrette" alle quali nei nostri porti non viene rivolto neppure uno sguardo distratto. Ebbene, i norvegesi ritengono invece che tali unità siano rappresentative della storia delle loro comunità costiere... e che vadano quindi conservate.

Lo sforzo espresso dai norvegesi nella loro partecipazione alle feste di Brest viene sempre apprezzato dal pubblico, che oltre ad ammirare le tante testimonianze della tradizione marittima, si contende i dépliant turistici del paese, le pubblicazioni sui diversi modi di cucinare il salmone e affolla i ristoranti che servono i piatti dell'estremo nord.

La Croazia è sbarcata in Bretagna con un'intera flotta di barche tradizionali, che rappresentavano i tipi più utilizzati lungo la costa della Dalmazia ma anche nelle acque interne. Il villaggio croato metteva in mostra maestri d'ascia al lavoro e una splendida raccolta di modelli delle imbarcazioni della costa dalmata. Naturalmente, anche qui l'aspetto della promozione turistica veniva sottolineato: l'assaggio di vini e di specialità di pesce non potevano mancare. Molti visitatori chiedevano di capire meglio dove fosse situata esattamente la Croazia sulla carta geografica e come fare per raggiungerla: un'informazione giustificata dal fatto che si tratta di un paese ancora piuttosto "giovane". D'altra parte, l'orgoglio patriottico dei croati era mostrato dall'onnipresente motivo dei colori nazionali e i berrettini col motivo della scacchiera rossa e bianca erano talmente diffusi tra la folla, da diventare una specie di logo di "Brest 2008". Tra i diversi stands, ce n'era poi uno nel quale risuonava chiaramente il dialetto veneto, dando l'illusione di essere in Italia: era quello del comune di Rovigno, che presentava il suo splendido centro storico e il museo "Casa della Battana". Si tratta di una piccola struttura museale che può essere presa ad esempio di quello che si può realizzare con mezzi contenuti, ma con un forte appoggio della comunità locale.

La regione spagnola della Galizia esponeva



tutta l'originalità della sua tradizione marittima, che presenta, insieme, influenze della cultura mediterranea e di quella nordica in un paese che è bagnato solo dall'Atlantico. Sono state portate a Brest 25 imbarcazioni, alcune delle quali avevano linee e attrezzature che si potevano confondere con quelle del "Mare Nostrum". Vi erano poi diversi esemplari di dorna, una barca utilizzata nei fiordi galiziani per la pesca al polpo. La struttura dello scafo della dorna è molto particolare, un fatto che a Brest è stato reso evidente dalla costruzione in pubblico di una di queste imbarcazioni. In effetti, mostra una stretta parentela con le linee di scafi provenienti dalla Norvegia e delle isole Shetland, un'influenza probabilmente dovute alle incursioni dei Vichinghi in terra di Spagna, avvenute intorno al Mille. Il villaggio galiziano ha poi dato vita a una serie di concerti e di danze tradizionali che erano il risultato della fusione tra la cultura

iberica e quella del mondo celtico.

La marineria del Vietnam costituiva uno dei punti di forza dell'evento, perché poteva vantare tipi di imbarcazioni dalla struttura e dalla propulsione del tutto originali: infatti, oltre a una giunca del porto di Haiphong, presentava una serie di barche realizzate in loco con fibre di bambù. Queste venivano dapprima intrecciate in forma di stuoie e poi cosparse di pece per impermeabilizzarle. E' un modello di imbarcazione di origini antichissime, utilizzata ancor oggi sulle coste del Vietnam come barca di servizio dei pescherecci. Tra queste, alcune avevano una forma perfettamente emisferica e sembravano quindi dei grandi panieri poggiati sull'acqua. Per muovere questi "battelli paniere" senza utilizzare i remi occorre impadronirsi di una particolare tecnica di propulsione: i due uomini dell'equipaggio si ponevano uno accanto all'altro a gambe flesse, afferravano saldamente il bordo del "battello paniere" con le due mani e poi, all'unisono compivano quello che sembrava una sequenza di violenti sobbalzi in avanti, che permettevano a quella strana "cosa" di avanzare rapidamente sulla superficie del mare, sollevando grandi spruzzi. Ma le sorprese non erano finite: durante l'esibizione di propulsione "a balzi", una barca realizzata con la stessa tecnica, ma questa volta di forma oblunga, veniva mossa con eleganza da un rematore che impugnava i remi con i piedi.

Non si può dire che il Madagascar vanti una grande tradizione marittima, eppure la sua presenza a Brest, giustificata anche dal fatto che il paese gravita nell'area linguistica francofona, ha presentato momenti di autentico interesse. Qui a farla da padroni sono state le esibizioni in mare delle velocissime piroghe a bilancieri, imbarcazioni intagliate in un solo tronco d'albero e mosse da una vela quadrata sostenuta da due alberi issati in posizione a "V". Tali scafi sono così efficienti che si ritiene che il popolamento del Madagascar, da parte di genti provenienti dalla Malesia, dall'Indonesia e dalla costa dell'Africa, sia avvenuta proprio utilizzando questo tipo di piroghe.

Storie di barche e di animazione

Il gran numero di barche e di velieri che si accalcano, una accanto all'altra, nel porto di Brest fa dimenticare che ognuna di esse è rappresentativa di un tratto di mare, di un periodo storico, di un modo di andar per mare. Sono quindi tante le storie che si potrebbe raccontare intorno ad ognuna di loro. Tra le tante, ne propongo qualcuna, scegliendola tra quelle più inusuali.

Il Matthew, per esempio, ha un aspetto che lo distingue da tutti i velieri che gli stanno intorno: è, infatti, la riproduzione di una caravella del quindicesimo secolo. Si tratta della copia di quella che consentì al veneziano Giovanni Caboto, salpato da Bristol nel 1498, di toccare per la prima volta Terra-nova. L'impresa di Caboto, che scomparirà poi nel suo secondo tentativo di attraversare l'Atlantico, riveste un notevole valore, perché si tratta del primo europeo che mise piede sul continente nord-americano. Questa riproduzione, costruita dieci anni fa nella ricorrenza dei 500 anni della scoperta di Terra-nova, nasce dalla penna dell'architetto navale Colin Mudie, che è riuscito nella difficile impresa di mediare tra l'autenticità delle sue linee e i parametri di sicurezza che sono oggi richiesti dalle autorità marittime. Il risultato di questo difficile connubio è che il Matthew, con il suo equipaggio di otto uomini, non è un'unità da museo ma partecipa regolarmente a regate e raduni di unità storiche.

Un'altra riproduzione inconsueta, che questa volta veniva dal Giappone, è quella dell'Hachoro del porto di Yaizu. Si tratta di un'unità di 13 metri, risalente al Settecento, che veniva utilizzata a Yaizu per la pesca del bonito e che si valeva di una propulsione di tre vele e di otto remi. Quando si parla di remi, tuttavia, bisogna intendersi sul termine, perché questi erano utilizzati con una tecnica di remeggio che è molto simile al nostro remo da bratto. L'origine di questa barca risale a un episodio storico del periodo degli Shogun Tokugawa, quando per ragioni militari era vietato a tutte le imbarcazioni di portare più di sette remi. Una volta però accadde che uno dei Tokugawa, Ieyasu, si imbarcò su uno di questi battelli per raggiungere il porto di Kuno ma non fosse soddisfatto della sua velocità: l'equipaggio rispose che per andare più veloci occorreva utilizzare un ottavo remo, cosa che era espressamente vietata. Da allora Ieyasu diede il permesso, ai soli pescatori di Yaizu, di armare imbarcazioni a otto remi.

Se le barche giapponesi sono originali per





quanto riguarda la propulsione, i curragh irlandesi lo sono per quanto riguarda la struttura dello scafo. Costruiti sulla costa ovest dell'Irlanda che è caratterizzata dalla carenza di legname, i curragh sembrano del tutto inadatti ad andare per mare. Eppure questo tipo di imbarcazioni, di cui la prima notazione storica risale addirittura a Giulio Cesare, sono ancor oggi utilizzati lungo le coste irlandesi. I modelli più antichi erano costituiti da una struttura di legno leggerissima e priva di chiglia, che veniva coperta da pelli, mentre i curragh contemporanei hanno sostituito il cuoio con del tessuto di cotone cosparso di pece.

In contrasto con queste imbarcazioni che sembrano venire dalla preistoria, la luccicante struttura metallica di Tara, ci parla di un veliero fatto per superare le sfide odierne. Si tratta di una goletta in alluminio di 18 metri di lunghezza, la cui struttura è rinforzata per permettere di resistere alla morsa dei ghiacci. Tara, è stata attrezzata come laboratorio di ricerca e tra il 2006 e il 2007 ha trascorso ben 507 giorni consecutivi alla deriva nel Mare Artico. In tale periodo l'equipaggio, composto da 20 persone di sette nazionalità diverse, ha raccolto un'imponente massa di dati scientifici sul movimento dei ghiacci e le variazioni di temperatura dell'aria e del mare, fino alla profondità di 4.000 metri, sui cambiamenti climatici e sull'assottigliamento della banchisa polare.

Non ci può essere una vera festa senza un programma di animazione e da questo punto di vista gli organizzatori hanno preso molto sul serio la parte ludica di "Brest 2008", che è stata affidata allo scenografo Gad Weil. Oltre all'immane spettacolo pirotecnico che ha accompagnato la ricorrenza nazionale del 14 luglio, tutti i giorni le banchine del porto hanno ospitato esibizioni di gruppi musicali, di giocolieri, di gruppi folkloristici



Qui sopra, un particolare di "Tara", la goletta polare che tra il 2006 e il 2007 ha effettuato studi nel Mar Artico. In alto, il battello giapponese "Hachoro", imbarcazione da pesca risalente al Settecento. Nella pagina accanto, la vasca per i modellini di Capitan Flint, allestita a Douarnenez, particolarmente apprezzata dai visitatori più giovani.

e di danzatori. Tra gli eventi più originali si può citare l'affascinante spettacolo di "marionette sull'acqua" del villaggio vietnamita e il "drago sputafuoco" che per giorni ha affascinato la folla assiepata lungo le banchine. Si tratta di una delle attrazioni principali del Carnevale di Nizza: un enorme dragone i cui movimenti erano comandati, attraverso un complesso sistema di giunti idraulici, da un operatore collocato all'interno della bocca. Il drago era provvisto di fauci dai denti smisurati ed era capace di emettere, insieme a brontolii e ruggiti, anche zaffate di fumo: l'effetto sui bambini era assicurato, anche perché era ulteriormente sottolineato da una serie di "streghe" che si arrampicavano sul corpaccio del drago, esibendosi in danze acrobatiche.

Le iniziative riservate alla cultura del mare erano invece raccolte sotto un grande ten-

done allestito da "Chasse-Marée" che al suo interno raccoglieva gli stands di una trentina di associazioni. Qui, nell'arco di tre giorni si sono incontrati specialisti provenienti da tutta Europa, che hanno dato vita a un programma serrato di interventi sul tema "I cambiamenti del mondo marittimo nel XX secolo". Da parte loro, i servizi di documentazione storica della Marine Nationale presentavano un'interessante esposizione sull'esploratore Lapérouse e sulle spedizioni archeologiche organizzate negli ultimi anni per ritrovare i resti del suo naufragio, avvenuto nel 1788 sulle scogliere coralline dell'isola di Vanikoro (Nuove Ebridi).

I programmi giornalieri della festa, sempre molto fitti, hanno conosciuto un momento di

arresto nel pomeriggio del 15 luglio, in occasione dell'arrivo trionfale del trimarano di 32 metri So-deb'O di Thomas Coville, che ha coperto in solitario la distanza da New York a Brest, nel tempo davvero incredibile di 5 giorni, 19 ore, 29 minuti e 20 secondi... Si tratta di ben 8 ore e 32 minuti in meno del record precedente, stabilito nel 2005 da Francis Joyon. Per una traversata atlantica, sono tempi che ricordano la grande sfida del Nastro Azzurro degli anni Trenta, con la differenza che navi

come il Rex o il Normandie erano spinte da motori da centinaia di migliaia di cavalli, mentre qui a farla da padrone è solo il vento. Visto che Coville durante la traversata si è imbattuto anche in venti contrari e in spessi banchi di nebbia, viene da pensare che in futuro sarà possibile fare ancora meglio.

La grande parata verso Douarnenez

Se è vero che il programma delle attività di "Brest 2008", tra manovre di velieri, dimostrazioni di perizia marinara e fuochi d'artificio notturni, è molto denso, il "clou" delle manifestazioni è dato dalla parata finale, quella che conclude l'evento. In tale occasione tutti gli scafi presenti a Brest lasciano il porto, che diviene nel giro di un paio d'ore

un deserto, per uscir dalla baia e raggiungere il porto peschereccio di Douarnenez, che dista una ventina di miglia. Il percorso costiero passa sotto una serie di imponenti capi rocciosi, dall'aspetto scenografico: la Pointe des Espagnols, la Pointe du Toulinguet, la Pointe du Penhir e per finire la Pointe des Chèvres. La parata viene accompagnata da centinaia di barche da diporto, che non vogliono perdersi lo spettacolo affascinante di centinaia di vele in movimento. Il punto più fotogenico per riprendere la "fiumana di velieri" che scorre lungo la costa è alla Pointe du Penhir, dove sfilano attraverso un gruppo di grandi scogli piramidali, i "Tas de Pois". Si tratta di un punto obbligato di transito, uno stretto passaggio dove si accalcano

tografi, che se la sono cavata con un po' di spavento e con la perdita dell'attrezzatura. Arrivati nel porto di Douarnenez, ha inizio il "Festival de la Marine à voile", che si protrae per altri tre giorni e che, rispetto a Brest, rappresenta un evento più raccolto. Anche se le dimensioni contenute del suo porto consentono di accogliere solo una parte delle unità che hanno partecipato alla parata, Douarnenez conserva l'aspetto che aveva nell'Ottocento, quello di un grande centro peschereccio e la sera, quando i suoi moli sono affollati da centinaia di velieri d'epoca, sembra veramente di aver fatto un salto indietro nel tempo. Qui l'ospite d'onore era costituito dai Paesi Baschi, che hanno portato a Douarnenez un'intera flotta di barche tradizionali e una

per fornire in continuità il vento necessario, vi ha varato un'intera flotta di modelli di velieri, che erano a disposizione di quanti volessero giocarci. Quindi sui bordi della piscina si poteva assistere allo spettacolo di decine di bambini che, presi da entusiasmo, si contendevano gridando i piccoli scafi, per poterli dirigere verso il bordo opposto. Lo spettacolo della felicità e dell'allegria suscitata in tanti bimbi da queste brevi navigazioni rappresenta davvero la conclusione più appropriata di queste giornate.

Arrivederci nel 2012

Quest'anno speravo che, finalmente, a Brest il nostro paese fosse degnamente rappresentato, ma l'Italia sembrava totalmente assente. O, almeno, pensavo che lo fosse, perché l'ultimo giorno ho scoperto due scafi che portavano il tricolore con lo stemma delle Repubbliche Marinare. Erano due progetti di Sciarrelli, uno dei quali, la passera Istria, partendo da Trieste aveva affrontato 2.500 chilometri di rimorchio autostradale alla velocità di 80 chilometri all'ora. La nostra partecipazione è stata quindi affidata alla buona volontà e all'entusiasmo di qualche privato.

A conclusione della manifestazione, dopo aver divulgato le cifre dell'ennesimo bilancio positivo delle "Fêtes maritimes" di Brest, le autorità locali hanno comunicato ufficialmente che fra quattro anni l'evento sarà ripetuto.

Durante un simpatico scambio di idee su un'eventuale partecipazione dell'Italia alla prossima edizione, l'organizzatrice di "Brest 2008", Anne Burlat, mi ha poi dichiarato: "Sono anni che ci proviamo inutilmente, ma il vostro paese finora non è mai figurato tra gli ospiti d'onore. Certo, saremmo davvero ben felici di avere una presenza italiana alla prossima edizione, quella che si terrà nel 2012. Naturalmente, la tradizione marittima del vostro paese è così complessa e articolata che non sarebbe né ragionevole né culturalmente coerente pensare di avere una presenza dell'Italia nel suo insieme... ma sarei davvero felice e fiera se potessimo contare, ad esempio, sulla partecipazione di Genova, o di quello di Napoli, o di Venezia, come invitati d'onore! Ci sarebbero tanti collegamenti storici da sviluppare, tante tradizioni da presentare... Quest'anno il villaggio della Galizia è stato un magnifico esempio i quello che può fare una federazione regionale della cultura marittima, quando è motivata e sostenuta da una regione".

Direi che le parole di Anne Burlat non hanno bisogno di commenti, ma solo di un augurio: "Arrivederci nel 2012!".



i battelli carichi di spettatori. Naturalmente, là dove c'è spettacolo non possono mancare giornalisti e fotografi, imbarcati su decine di imbarcazioni, mentre alcuni si servono addirittura dell'elicottero. Molti tentano di ottenere le foto più aggressive e mosse di un veliero in navigazione, quelle che si possono realizzare stando a pochi metri della sua prua, mantenendo la stessa velocità del veliero che si vuole immortalare. Quest'anno un canotto pneumatico carico di fotografi, che si teneva a pochi metri dalla prua di un grande yacht lanciato in piena velocità, ha rallentato all'improvviso ed è stato quindi investito in pieno. La struttura in gomma si è piegata sotto la prua ma fortunatamente non è esplosa. L'equipaggio dello yacht, che era a prua intento a cambiare un fiocco ha quindi potuto issare rapidamente a bordo i malcapitati fo-

notevole documentazione della loro storia marittima, che comprende un capitolo poco conosciuto di caccia alla balena nei mari artici.

Si poteva inoltre ammirare l'opera di Anita Conti, che è stata la prima donna oceanografa francese, oltre che fotografa, cineasta, biologa e scrittrice. La Conti ha trascorso dei lunghi periodi di imbarco sulla flotta peschereccia d'altura, riportandone immagini di qualità e intensità del tutto straordinarie. Il suo lavoro continua a rappresentare una preziosa testimonianza per la memoria del mestiere del pescatore.

Tra le tante, l'iniziativa di animazione più originale di Douarnenez era quella rivolta ai bambini: "Capitan Flint", un signore che sfoggiava un tricorno settecentesco, ha allestito una grande piscina smontabile e dopo aver installato una serie di ventilatori