

Angus Primrose, flor de octubre

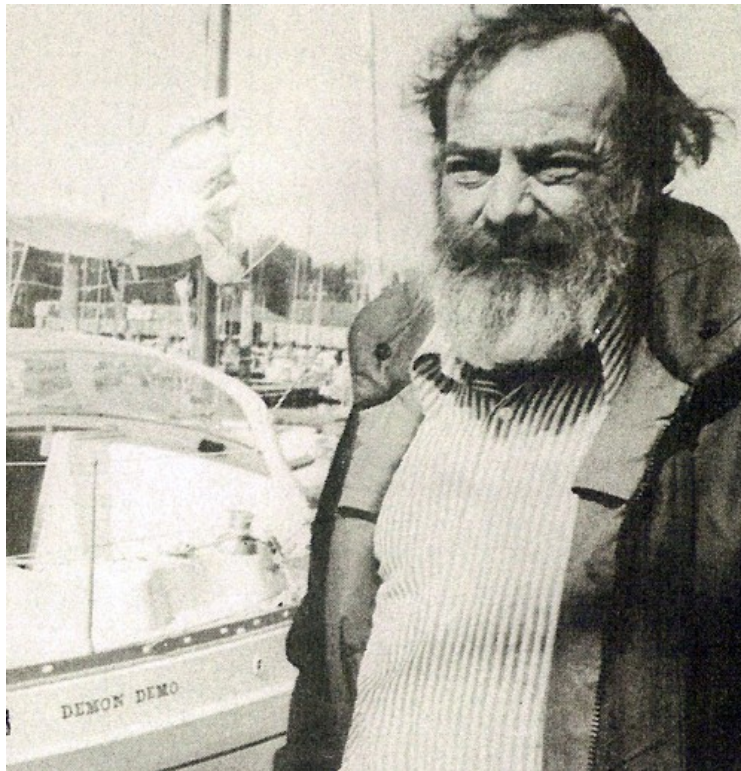
por Àngel Joaniquet

Cuando llega el mes de octubre siempre pienso en Angus Primrose. Será porque a menudo navego con un Puma 29, un diseño naval que hizo este arquitecto para el astillero Neo Glass en 1978, y con el que me siento muy identificado. Casi diría que forma parte de mi extensión corporal cuando voy a bordo de este barco.

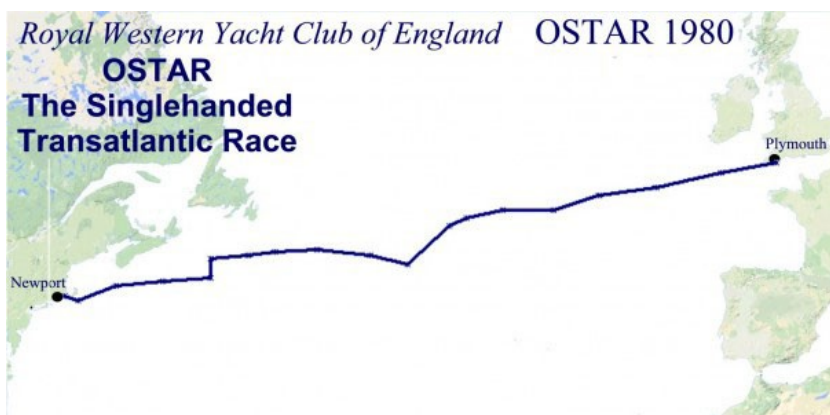
Y pienso en este arquitecto naval porque, estoy convencido de que si no navegara en este velero por él concebido, me costaría salir al mar. Sí. Lo confieso, soy un incondicional patológico de este diseñador inglés que hizo grande la leyenda de lo que ha de ser un buen barco: que en resumen es, ser bonito y resistente.

El personaje ya es de por sí mismo toda una figura. Y un halo de misterio envuelve a su persona. De entrada, su vida, -excepto su trayectoria profesional como ingeniero naval y regatista- es todo un misterio. Sabemos que a los 14 años diseñó un ‘vela ligera’; que fue la mano derecha de Illingworth; y en España tenemos su firma personal en los veleros que aún navegan, como los Puma 29 y 37, los Sirocco 31, los North Wind 40 y los Westwind 35. Y de su faceta deportiva sabemos que participó activamente en los circuitos de regatas inglesas de los años sesenta y setenta.

Pero poca cosa más. Se desconoce, incluso, o **se discute, su fecha de nacimiento**. Algunas biografías señalan que nació en 1938. Otras, más razonables, que fue en el año 1926. Se supone que en Inglaterra, pero tampoco esto está confirmado. Y lo más impactante de su persona es el hecho mismo de su muerte: **desaparecido en el mar**. Todo un misterio del que sabemos muy poco.



Angus S. Primrose



Ruta OSTAR 1980



Erica Dodson

Su desaparición sucedió en un mes de octubre del año 1980, cuando en compañía de una joven, Erika Dudson, sortearon una dura tormenta a unas 180 millas al este de Cap Savannah. Un golpe de mar, -según el parte que suscribió la US Navy- le hizo caer al agua. En el documento oficial se señala, según testimonio de la propia joven que le acompañaba, que Angus la hizo subir a la balsa salvavidas en medio de enormes olas, mientras **él se quedaba flotando a la deriva diciendo que ya le vendrían a rescatar.**

La joven sí se salvó. La encontraron los guardacostas estadounidenses por casualidad cuatro días después, flotando en la balsa salvavidas, en un estado de fuerte hipotermia y delirios alucinantes. Y cuando fue rescatada, bajo un shock delirante, Erika solo recordaba que **Angus la salvó de morir ahogada**, alentándola a subir a la neumática e insistiendo de que resistiera cuatro días como mínimo, mientras él esperaba sobre las olas a que vinieran a buscarle.

Todo esto pasó en un mes de octubre de ahora hace 37 años, por eso esta fecha siempre la tengo presente desde que conocí la historia del que fue el diseñador del velero que tengo.

Pero, ¿qué sabemos, realmente de este ingeniero, que emuló a los grandes de diseñadores de su tiempo, siendo ayudante de John Illingworth, con el que diseño el Gypsy Moth IV de Sir Francis Chichester y que pasó 8 años colaborando con él intensamente en proyectos como el *Oryx*, el *Outlaw*, el *Monk of Malham*, la *Brigantine* y el *Maica* y fue el alma mater del *Galway Blazer II* de Bill King? Nada. O bien poco. Primrose, a partir de los años 70, se convierte en el ingeniero jefe de los astilleros **AH Moody & Sons Ltd** en la localidad de Swanwick, en el río Hamble, cerca de Southampton, y aquí desarrolló su más fascinante faceta creativa y de navegante. No es casualidad que Primrose participara activamente en los circuitos de regatas inglesas, sobre todo en las de navegación en solitario, porque creía que así era la mejor manera para testar sus diseños y construcciones. Asiduo en la Transat en solitario, también regateó mucho en la Costa Este norteamericana, sobre todo cuando participaba en proyectos Copa America.



Illingworth Primrose

Fue precisamente estando en Estados Unidos donde tuvo su dramático final. **A bordo de su Moody 33, el *Demon of Hamble*** con el que llegó a Newport procedente de Plymouth, a finales de junio, después de participar en la regata trasatlántica en solitario OSTAR de 1980, pasó tres meses disfrutando en Rhode Island. Aquel año decidió quedarse durante el verano en la Costa Este de Estados Unidos y encontrar allí a un comprador para el *Demon of Hamble*. También intentó, sin éxito, durante aquellos meses de estío, entrar en contacto con armadores estadounidenses que se preparaban para el próximo desafío America's Cup y presentar propuestas de sus diseños de veleros 12M. Allí conoció a una joven aventurera y aficionada a navegar, Erica Dodson, con la que compartió velero y pasión por el mar durante aquel verano.



Sirocco 31

A finales de septiembre apareció un comprador interesado en su *Demon of Hamble* y llegaron a un acuerdo de venta. El nuevo propietario le pidió si se lo podría traer a Fort Lauderdale, en Florida, que era donde tenía previsto amarrar el barco. Angus no le puso ningún reparo y a principios de octubre decidió, acompañado por Erica, cubrir el trayecto desde Rhode Island, donde se encontraban, hasta Florida. Una travesía larga, pero a la vez atractiva... No contó con que esa época no era la más propicia y durante el crucero, al tercer día, mientras sorteaban la cola de un huracán ya desgastado como

borrasca tropical, a unas 180 millas al Este de la costa americana, se endiabló con el *Demon*, y provocó el caos en la embarcación. El veterano navegante se quedó a merced de las olas del océano.

El resto ya es historia. Primero, el rescate de la tripulante, se supone que cuatro días después del trágico incidente. Segundo, Angus desaparecido fatalmente en el mar. Tercero, el *Demon of Hamble* encontrado días más tarde a la deriva por el mar de la Bermuda. Como si nada hubiera pasado.

Sí. No puedo evitarlo. En octubre pienso en Angus Primrose. Y compruebo por qué los barcos aguantan más que los hombres en el mar. Si estos se mantienen a flote.