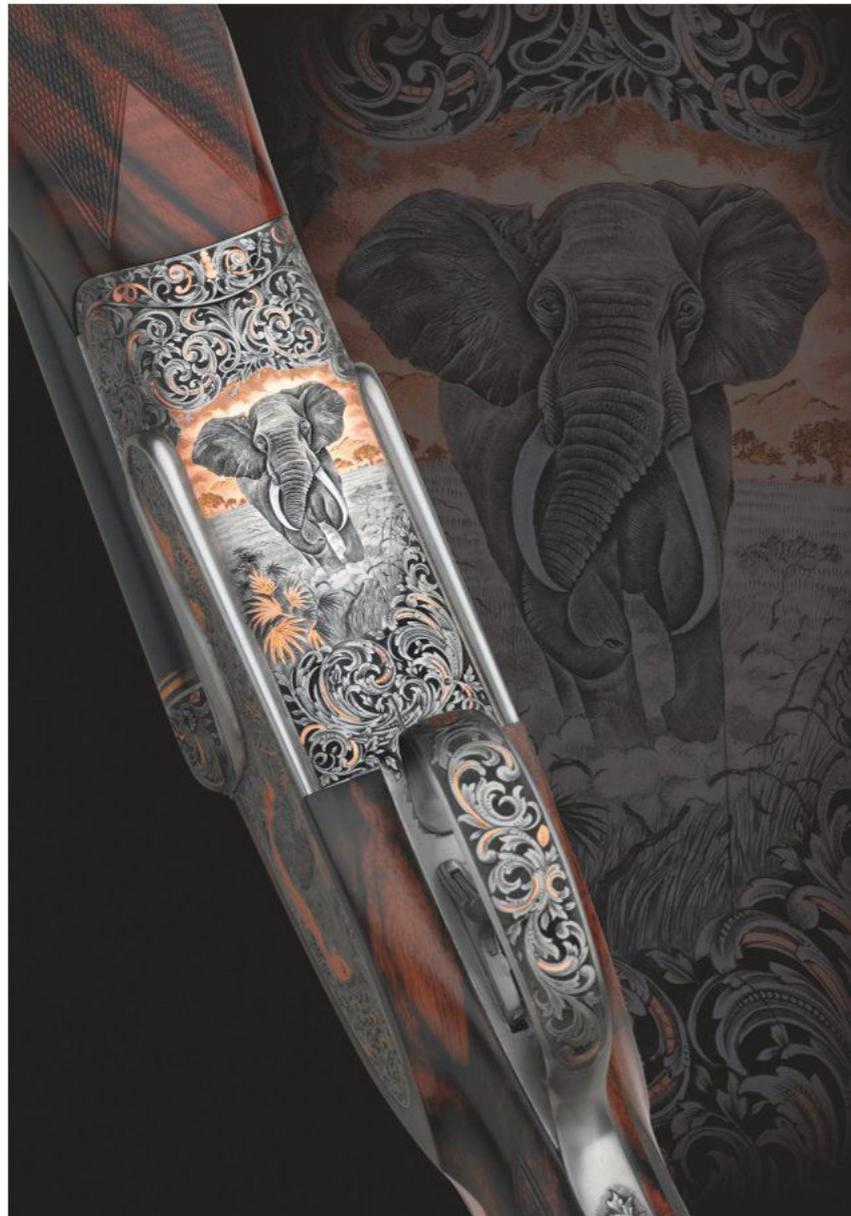


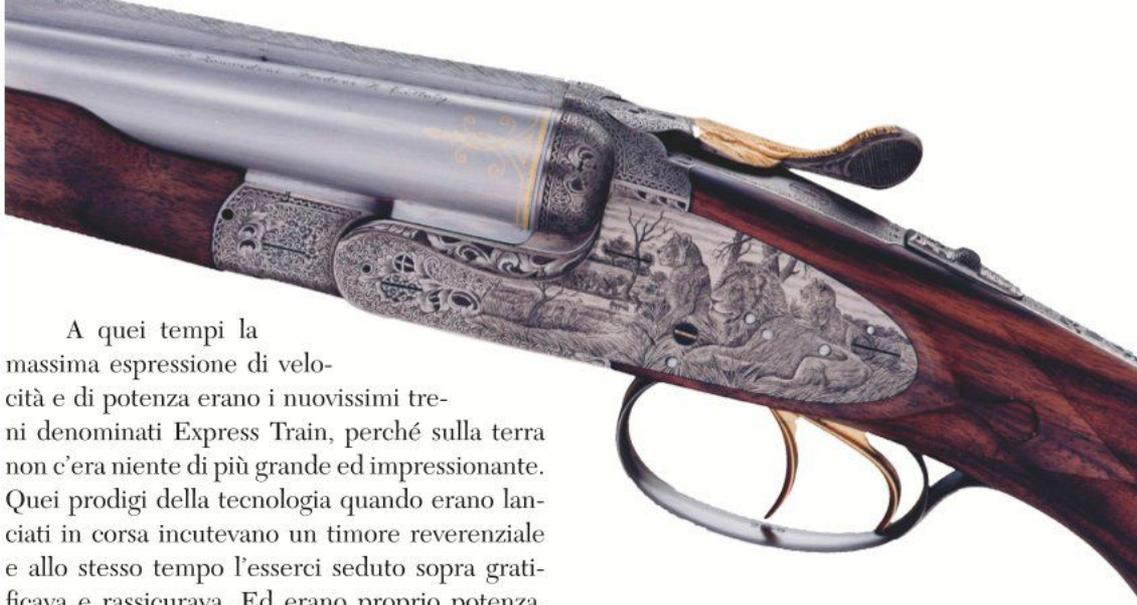
Il mitico EXPRESS

Nato per la caccia nelle savane africane è oggi un'ottima arma per la caccia alpina al cinghiale in battuta o al cervo al bramito

MARCO BENECCI

Chi non ha mai desiderato di possedere uno splendido Express? Uno di quelli pesanti e "cattivi", con le canne grosse ed il vivo di volata grintoso con cuneo di regolazione sporgente. A me piacerebbe che avesse due o tre fogliette abbattibili tarate da 25 a 75 metri, le batterie Holland & Holland con i piani di bascula extra lunghi ed i rinforzi a pipa, gli estrattori automatici ed il primo grilletto snodato; vorrei anche la coccia portamirini nel calcio e una leggera incisione con soggetti di animali. Poi dovrebbe sparare bene, con le stesse munizioni con cui l'abile artigiano che l'ha costruito l'ha anche tarato; mi accontenterei di una rosata, prima e seconda canna, di 6-7 cm a cinquanta metri. Con qualche piccolo sacrificio sono riuscito ad ospitare nella mia rastrelliera ben sette express: due a canne sovrapposte e cinque a canne giustapposte, dei quali alcuni sono stati costruiti per me completamente su misura, come quelli di una volta che uscivano dai laboratori dei grandi armaioli inglesi e belgi a cavallo tra il diciannovesimo ed il ventesimo secolo.





A quei tempi la massima espressione di velocità e di potenza erano i nuovissimi treni denominati Express Train, perché sulla terra non c'era niente di più grande ed impressionante. Quei prodigi della tecnologia quando erano lanciati in corsa incutevano un timore reverenziale e allo stesso tempo l'esserci seduto sopra gratificava e rassicurava. Ed erano proprio potenza, velocità e sicurezza le caratteristiche che doveva avere un'arma destinata ai colonizzatori ed ai cacciatori che si recavano nei continenti africano ed indiano. Ecco da dove deriva l'appellativo "Express", usato nel 1856 per la prima volta dall'armaiolo Purdey per indicare quelle pesanti doppiette rigate che erano in grado di sparare quasi simultaneamente due cartucce potentissime spesso necessarie per fermare la carica di un pachiderma infuriato.

All'epoca i maestri indiscussi dell'industria armigera mondiale erano gli inglesi. Essi avevano ottime capacità tecniche, una grande esperienza ed una tale pratica acquisita nelle armi lisce che quando decisero di cimentarsi nella costruzione dei "Double Rifle" non ebbero nessuna difficoltà. Furono gli anni degli Holland & Holland, dei Westley Richards, dei Purdey, dei Rigby, dei Lang, dei Grant, dei Jeffery, degli Evans, dei Manton, degli Osborne, degli Armi & Navy, e di tanti altri meno noti ma non meno bravi. Tutti questi abilissimi costruttori, più artigiani che industriali, costruirono delle armi tecnicamente perfette, superbamente finite ma anche spaventosamente costose. Erano destinate principalmente a quei pochi facoltosi cacciatori sportivi che potevano permetterseli come i nobili europei, i Lords, i Governatori, i Marajà (che quando organizzavano le grandi battute alle tigri davano a tutti gli invitati un fucile Express), e ad alcuni famosi "White Hunter" che avevano fatto fortuna organizzando dispendiosi Safari. Ci fu anche chi vide in quei preziosi oggetti una forma d'investimento che si sarebbe rivalutata nel tempo, ed è grazie a loro che ancora oggi si possono trovare degli splendidi esemplari, quasi centenari, in ottimo stato di conservazione.

Le batterie di elezione sono sempre state quelle tipo Holland & Holland montate su carrelle lunghe con molle avanti oppure indietro, ma anche le Anson & Deeley non sfigurano su certi

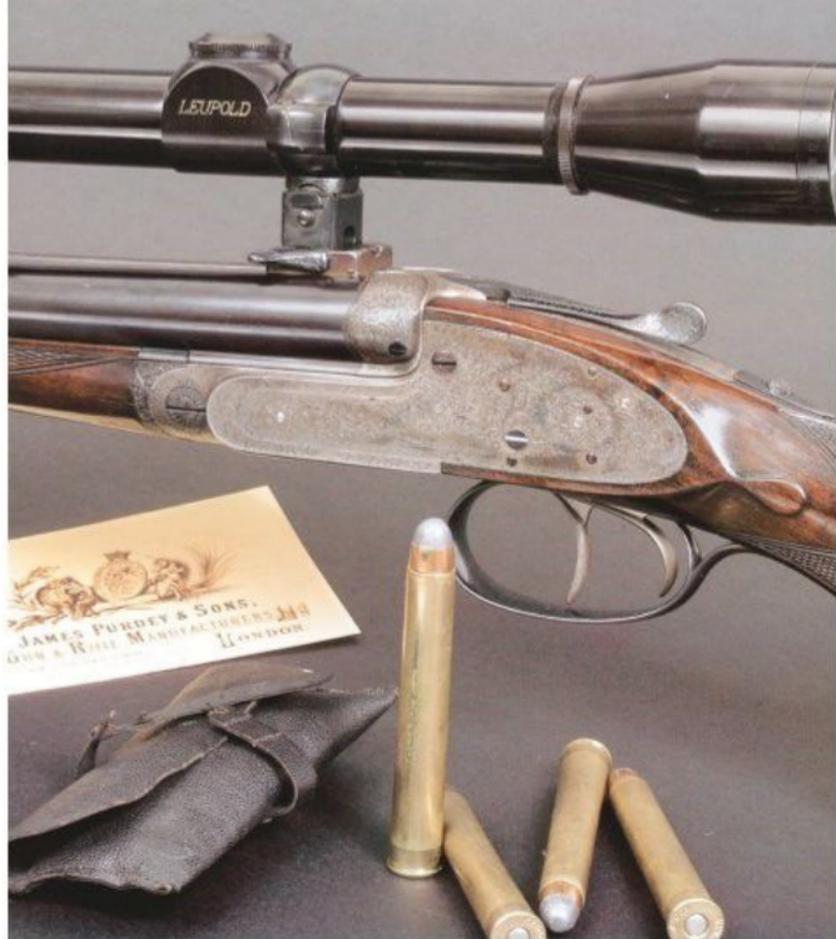
modelli meno costosi. Gli Express, visto il compito gravoso che veniva loro assegnato, erano tutti camerati in grossi calibri che partivano dal .400 fino ad arrivare al mostruoso 600 Nitro Express. Tutte queste munizioni erano di progettazione britannica e venivano caricate con polvere Cordite soltanto da pochissimi "custom reloaders" privati e dalla famosa Kynoch IMI (Imperial Metal Industries) di Birmingham, nelle inconfondibili confezioni rosse e giallo zafferano, ma purtroppo, specialmente lontano dalla madre patria, non sempre erano facilmente reperibili. Gli armaioli più famosi e quotati, per ovviare a questa carenza e per aiutare i ricaricatori, usavano stampigliare sotto l'arma il peso di palla e la dose in grani di Cordite con cui erano state tarate le due poderose canne. Munizioni come il 450 3"-1/4, il 450/400, il 475 N° 2, il 500/465, il 470, il 500, il 577 e il 600 Nitro Express si sono fatte onore nelle jungle indiane e nelle savane africane, anche se avevano dei piccoli difetti. Risentivamo parecchio dei climi torridi come di quelli particolarmente umidi,



a volte “inchiodavano” le chiusure, generavano un rinculo non alla portata di tutti e oltre una certa distanza erano carenti in penetrazione. Dopo gli anni Cinquanta, quando sia il Continente Africano che quello Indiano erano stati scorrazzati per lungo e per largo da orde di avventurieri, l'Express, pur rimanendo sinonimo e “status symbol” della caccia ai Big Five, cominciò a risentire parecchio dell'avvento di munizioni più moderne e prestanti come il 458 Winchester M., il 378 e il 460 Weath. Magnum. Il colpo di grazia alla diffusione dei Double Rifle glielo diede poi la Kynoch, interrompendo inspiegabilmente la sua produzione. Seguì un periodo infelice per tutti i possessori di Express; parecchie splendide armi rimasero inutilizzabili per mancanza di munizioni e chi riuscì a reperirne qualche scatola (in confezioni da dieci!) la pagò a caro prezzo. Chi in seguito volle farsi costruire un Express dovette ripiegare sul 458 Winchester Magnum per non incappare

in quei problemi, ma ormai di fucili camerati nei vecchi calibri inglesi ce n'erano talmente tanti in circolazione che alcune ditte specializzate come la B.E.L.L. (Brass, Extrusion, Laboratories, Ltd), la A-Square, la Woodleigh, la Federal e la WR si addossarono l'onere di produrre i componenti per la ricarica e fortunatamente anche alcune cartucce finite. Dulcis in fundo, abbastanza recentemente anche la vecchia Casa di Birmingham ha riaperto i battenti per la gioia di molti nostalgici appassionati.

Se contro le specie pericolose l'Express ha dimostrato di essere insostituibile, anche nelle foreste del centroeuropa, sulle Alpi, sull'Appennino e nella macchia mediterranea si è fatto e si sta facendo ben valere. Esistono delle tecniche di caccia dove il poter disporre di un'arma in grosso calibro in grado di sparare due colpi in rapida successione può tornare molto utile. Se poi è anche ben bilanciata, corta, maneggevole



e dotata di mire adeguate forse è proprio indispensabile per la caccia in battuta al cinghiale. Anche per la caccia alla cerca al cervo al bramito può essere un'ottima scelta. Un Express bigrillo (ma anche monogrillo inerziale o meccanico va molto bene) camerato in un energico calibro Rimmed, dotato di collarino, come l'8 x 57 JRS, il 9,3 x 74 R il 444 Marlin e il 45-70 Government è veramente un ottimo compagno di caccia. C'è chi li gradisce camerati anche in calibri Rimmles da carabina come il 375 H.&H. Magnum, il 308 Winchester ed il 30.06 S (ne ho visto e provato anche uno in calibro 8 x 68 Shuler!) ma sinceramente sono scelte che non condivido.

Oggi giorno oltre ai mitici Express giustapposti se ne producono un'infinità di modelli a canne sovrapposte. Indubbiamente sono fucili dotati di meno fascino ma è anche vero che sono più facili da costruire e oserei dire anche più robusti e più precisi. Inoltre, proprio per sfruttare appieno la loro discreta precisione intrinseca (almeno fino a cento metri a secondo del calibro utilizzato), è sempre più di moda accessoriarli con delle ottiche da battuta variabili, grandangolari e a bassi ingrandimenti. Se cento anni fa i migliori Express si costruivano soltanto in Inghilterra ed in Belgio, oggi modelli meravigliosi li producono veramente tutti: i tedeschi (Merkel, Blaser, Sauer, Heym, Krieghoff), gli austriaci (Franzoi, Sodia e tutta la produzione artigianale di Ferlach), i francesi (Chapuis, Verney & Carron, Mathelon) i finlandesi (Husqvarna, Tikka), i cecoslovacchi (CZ-Brno), i russi (Baikal), gli spagnoli (Sarasqueta) e gli americani (Winchester-Browning). Permettetemi di affermare che se i nostri grandissimi e italianissimi maestri di Gardone, Sarezzo, Ponte Zanano, Nuvolera e Lecco quando decidono di costruire dei superbi Express, anche in versione Royal Super Lusso, non sono secondi a nessuno. ■