

COLLANA

Uomini e Oceani

Della stessa collana

Olivier de Kersauson, *Una vita fra gli oceani*, 2010.
E.Amedeo e S.Josse, *La dura legge dell'oceano*, 2010.
Jean Le Cam, *A vele spiegate*, 2011.

In copertina:
Michel Desjoyeaux

foto ©Emmanuelle Thiercelin
www.fedephot.com

Titolo originale dell'opera:
Michel Desjoyeaux
«Coureur des océans»
©2009 Odile Jacob
15, Rue Soufflot, 75005 Paris
www.odilejacob.fr

Traduzione dal francese a cura di Gaëlle Mallat e Cecilia Carreri.
Le note in calce, esclusa la numero 20, sono a cura dei traduttori.

Dello stesso autore:
Régine Bornens, Éric Coquerel, Michel Desjoyeaux
«Il bambino della Valle dei Pazzi» © 2001 Gallimard
Michel Desjoyeaux «Vedute di mare» © 2009 Odile Jacob

Il sito dello skipper è:
www.teamfoncia.com

www.edizionimareverticale.com

©Copyright 2011 Edizioni Mare Verticale
Tutti i Diritti Riservati

Michel Desjoyeaux

vincere tutti gli oceani

un mito della vela, chiamato «il professore»

© Edizioni Mare Verticale
36040 Grancona (Italia)

Il marchio Mare Verticale è registrato.

A May e Henri.
A Adrien, Tristan e Jérémie,
*perché raggiungano i loro sogni,
quali che siano...*

A Régine,
*sostegno incondizionato
e sempre pronto.*

*Sognare un sogno impossibile
Soffrire il dispiacere della partenza
Bruciare di una febbre possibile
Partire là, dove persone non partono (...)
Tentare, senza forze e senza armatura,
di raggiungere l'irraggiungibile stella.*

Jacques Brel, La Quietè

Premessa

da: FONCIA2

Inviato: lunedì 10 novembre 2008 13:44

a: direzione della corsa

oggetto: ritorno in porto.

Buongiorno,

in conformità all'articolo 12.2.2, domando al direttore della corsa l'autorizzazione a rientrare in porto a Les Sables d'Olonne per ricevere assistenza.

Ho preso nota che devo restare solo, a bordo, fino

ad est della secca di Nouch Sud. Saluti, Michel Desjoyeaux

ETA¹ per rientrare a Les Sables: ore 22,30 TU minimo.

Faccio dietro front. La morte nell'anima, i denti serrati, le mani contratte sulla barra del timone, devo fare ritorno. La corsa sta per iniziare, sono ben piazzato, in punta nel gruppo di testa. E, ciò nonostante, devo ritornare in porto.

Il *Vendée Globe* 2008 debutta male. In mezzo a trenta concorrenti, noi siamo già di quelli che tornano a casa. Per me, la decisione è stata dura da prendere, ma è la sola ragionevole. Ragionevole? La parola, in mare, suona in modo strano. Non c'è niente di ragionevole a lanciarsi in questa corsa, in solitaria, su uno scafo di 18 metri, spinto da pezzetti di vela, di fronte agli oceani peggiori al mondo. Bisogna essere pazzi, è incontestabile, per fare il giro del globo, senza scalo e senza assistenza, attraversando delle tempeste, lottando contro onde di dieci metri, tentando di sormontare gli elementi, il vento, il meteo, la solitudine. Ragionevole? La

10

¹ ETA: *Estimated Time Arrival*, cioè l'ora stimata di arrivo.

parola può andare per il *Vendée Globe*, come un calzascarpe può andare per un coccodrillo.

Ciò nonostante, c'è un valido motivo che mi dice di rientrare. Fra trenta secondi sarò ultimo. Peggio, in ritardo. E, questo, non mi piace.

Siamo partiti il giorno prima, domenica 9 novembre 2008, alle ore 13 e 10 minuti. Subito ho constatato una perdita d'acqua dai *ballast*, quei contenitori di acqua di mare che riempiamo o svuotiamo, grazie a un sistema di pompe situate sotto lo scafo, e che servono a equilibrare la barca, modificando la distribuzione dei pesi in funzione dell'andatura o delle condizioni del mare. Una delle guarnizioni di chiusura del *ballast*, sottoposta a dura prova, non tiene più. A forza di camminarci sopra, in porto, durante il mese precedente la partenza, l'abbiamo spostata, un po' come succede alla guarnizione della porta del frigorifero, quando esce dal suo posto. Niente di grave, è riparabile. In un primo momento, ho tentato di svuotare l'acqua che passava sotto il coperchio del motore, aiutando la pompa elettrica. Si è disinnescata rapidamente, ma ne ho dedotto con gioia che avevo limitato i danni, dato che non usciva più acqua dalla pompa. La riparazione della fuga d'acqua verrà fatta

successivamente, in un momento più tranquillo, sono pronto a pompare regolarmente. Verso le due del mattino, invio il mio primo «messaggio della notte», quei messaggi di posta elettronica che l'organizzazione ci chiede di inviare regolarmente:

Bene, sarò breve, la barca picchia molto, è tutto bagnato, ma poco, grazie alla copertura del pozzetto. Inizio normale. A più tardi.

In realtà, le condizioni meteorologiche piuttosto energiche hanno trasformato l'interno di *Foncia* in uno *shaker*, inzuppando copiosamente il compartimento del motore. L'acqua salata, che è conduttrice di elettricità, ha la meglio sul cablaggio del motore. L'indomani mattina, l'odore di bruciato che invade la cabina, mentre avvio il motore per ricaricare le batterie, non ha niente a che vedere con quello dei croissant della panetteria di La Forêt-Fouesnant.

Fermo immediatamente il motore, ma ormai il danno è fatto. Aprendo il coperchio del motore, constato che i fili elettrici si sono trasformati in carbone. Ore 9,30, tempo grigio, 30 nodi di vento di bolina, mare formato e corto. Trinchetta e due mani

di terzi nella randa. Il regolamento del *Vendée Globe* stabilisce che non si può ricevere assistenza in mare, né per la rotta, né per la meteorologia, né per ottenere del materiale in mare o per recuperarlo in un qualsiasi porto. Il solo scalo autorizzato è a Les Sables d'Olonne, durante le prime dieci ore di regata e niente altro. Il calcolo è semplice. Più aspetto, più avanzo. Più rifletto, più mi allontano dal porto di partenza. Più mi penalizzo.

Dunque, bisogna fare ritorno.

E presto.

Ho uno strano rapporto con i motori delle mie barche. Durante il mio ultimo *Vendée Globe*, nel 2001, a metà percorso, ho rotto l'avviamento elettrico del mio motore diesel. L'importanza del motore in una regata velica come il *Vendée Globe* può sembrare paradossale. È, in effetti, proibito servirsene come sistema di propulsione e l'alberino dell'elica è piombato, con una verifica ufficiale all'arrivo. Il navigatore moderno non ha ancora risolto, purtroppo, il problema della produzione di energia elettrica a bordo. L'evoluzione tecnica permette ormai di posizionarsi con il GPS, di conoscere in modo istantaneo tutti i parametri della barca, di avere accesso a numerose informazioni

meteorologiche via internet, di utilizzare dei piloti automatici sofisticati, dei sistemi informatici, chiamati software di rotta, che sono d'aiuto quando si decide di comunicare con la terra e di inviare messaggi. Tuttavia, l'insieme è molto più ingordo di energia che il vecchio sestante, l'olio di gomito e la fionda di Moitessier. Pannelli solari, energia eolica, idro generatore sono tuttavia delle soluzioni che hanno ancora bisogno di svilupparsi per essere realmente efficaci. Ora, senza elettricità, è impossibile alimentare computer, desalinizzatore, radar, autopilota, etc. Quella volta (nel *Vendée Globe* 2001, ndt), ho sfiorato la disperazione e, nella foga dell'azione, l'avaria mi ha fatto piangere. Tanti sforzi, tante lotte, tanti momenti difficili, e poi il motore che non funziona più? Delle lacrime di rabbia erano sgorgate dai miei occhi. Passato quel momento di scoraggiamento, mi sono ripreso. Avevo smontato l'avviamento del motore per constatare che si era bruciato e che sembrava della *ratatouille*. E avevo trovato una soluzione...che avevo battezzato «sistema D», «Desjoyeaux, arrangiati per avviare il tuo diesel.»² Una soluzione che utilizzava il vento tramite

² Nel testo francese, la frase riporta tre D maiuscole: «Desjoyeaux, Démerde-toi pour Démarrer ton Diesel.»

la randa e un sistema di pulegge assai complicato per produrre un'energia sufficientemente violenta e prolungata per avviare quel motore spacciato. Quell'operazione, improvvisata con i mezzi a bordo, è diventata di seguito una routine quotidiana: l'avviamento «normale». E ho finito la regata, senza mancare di elettricità...

Ritorno a casa. Di bolina fin dalla partenza, ho la fortuna di poter rientrare con andatura portante, cioè nel modo più veloce possibile. Cambio di rotta. Non avverto nessuno, mi muovo e basta. È lunedì 10 novembre, saranno le 10 del mattino.

Prima constatazione: impiego quaranta minuti a incrociare il secondo concorrente, la barca *Delta Dore*, timonata da Jérémie Beyou, circa 14 miglia dietro me. Seconda constatazione: domani, l'11 novembre, è festa e, oggi, molte persone fanno il ponte. Se avrò bisogno di qualche cosa, sarà un problema. Terza constatazione: sono nel mezzo del golfo di Guascogna, a 200 miglia dalla costa, a 15 ore di navigazione dal porto.

Una volta che la barca ha la prua verso Les Sables-d'Olonne, faccio la comunicazione. Jean-Paul Roux è sul chi vive. È il mio contatto a terra, il

capo della mia equipe e il direttore generale della mia società, Mer Agitée. Con Marc Liardet, il mio secondo, capo barca di *Foncia*, sono raggiungibili 24 ore su 24 per tutta la durata del *Vendée Globe*. Poi, ogni membro dell'equipe ha un ruolo di precisa competenza e, in caso di problema specifico ma non vitale, si è convenuto che io possa mettermi in contatto con lo specialista direttamente. Non disturbo Marc e Jean-Paul che in caso di problema grave o per fare ponte, se non riesco a raggiungere la persona specifica.

Si svegliano lentamente, per qualche istante ancora, dalla loro prima serata, dopo la partenza. Mi racconteranno più tardi che avevano progettato di «lasciarsi andare» un po' nei bar di Les Sables. Una giusta decompressione dopo la tensione degli ultimi preparativi, ma alcuni di loro erano stati vinti dalla fatica prima della fine delle ostilità...

Jean-Paul si attiva immediatamente. Gli spiego brevemente l'avaria. Uno a uno, avverte i membri dell'equipe. Penso a tutti loro e al lavoro che hanno fatto. Non meritano questo incidente imprevisto. Ciascuno conosce il proprio ruolo, secondo le disposizioni. Jean-Paul, Marc e Jean-Philippe Guillemot, coordinatore tecnico di Mer Agitée,

organizzano le cose. Cioè, dagli orari delle maree (il porto di Les Sables d'Olonne non permette di entrare a tutte le ore), fino alla semplice logistica umana, alloggio e pasti da preparare per tutti, oltre a recuperare i pezzi di ricambio molto specifici presso il costruttore del motore, la cui fabbrica è chiusa e il personale irreperibile a causa del ponte...

Verrò a sapere di seguito che numerosi concorrenti hanno spontaneamente offerto il loro aiuto. *Gitana* mette a disposizione un motore di ricambio; *Veolia*, un convertitore; *Delta Dore*, il suo gommone; Bernard Stamm, rientrato come me per delle riparazioni, offre ugualmente i servizi della sua equipe. Grazie ragazzi! Alla fine, non avremo bisogno del loro materiale, ma apprezzeremo tutta quella solidarietà. Al mio arrivo nel canale, constaterò che l'equipe *Foncia* è spalleggiata dalle equipe e dai gommoni di *Roxy* e *Akena*. Tutti saranno ugualmente presenti all'alba per aiutarmi a lasciare il pontile. Non lo dimenticherò mai.

Avvicinandomi alla terra ferma, specifico di nuovo i danni. Scendiamo nei dettagli. Sono quasi con il vento di poppa, avanzo veloce: 14 nodi. Gli altri concorrenti sono già molto scaglionati, sono

ripartiti a ventaglio. Non mi vedono rientrare. A terra, tutti sono in azione. Il momento dell'analisi verrà più tardi.

L'entrata nel canale di Les Sables, a tutta randa, con due mani di terzaroli, è molto sportiva, ma, a mezzanotte e mezza, sono al pontile del *Vendée Globe*. L'equipe è pronta, il materiale sulla banchina. Dopo un *briefing* tecnico e qualche scambio amichevole con la mia squadra, faccio rapidamente il punto della situazione con i giornalisti ammassati sul pontile. Jacky Lorenzetti, il padrone di *Foncia*, è presente con Françoise, sua moglie. Un po' disorientato, ho appena il tempo di salutarli. Mi precipito all'hotel a riposarmi. Régine mi ha preparato un piatto di pasta. Lo mando giù rapidamente, spiegando che sono troppo teso, troppo nervoso, per poter dormire. A quanto sembra, due minuti più tardi, russavo.

Alle ore 4 e 20, Marc, il capo barca, chiama al telefono Régine: «Mich, la barca sarà pronta tra venti minuti e puoi uscire dal porto fino alle 5 e 15.»

Mi rendo conto che, psicologicamente, sono affilato come un coltello. Nervoso, ma non disperato, non colpito. Ermetico. È una nuova partenza. Basta andare.

Vado.

Quando ritorno sul pontile, gli occhi ancora un po' socchiusi, sono sotto pressione. Non ho che da prendermela con me stesso. Avrei dovuto agire subito, non appena ho constatato la perdita d'acqua, svuotando il *ballast*. Avrei allora impedito che il motore si rovinasse. Sono stato troppo lento, mi sono mosso male. Non amo essere vittima di me stesso. Nella cabina di *Foncia*, guardo le foto attaccate alle pareti. Là, c'è tutto l'album fotografico dell'equipe. Tredici persone, undici ragazzi e due ragazze: Jean-Paul, Marc, Jean-Phi, Fred, Dimitri, Julien, Paul, Atonie, Ludo, Laurent, Clément, Nathalie e Régine... I «*Broken Arms*», la banda delle «braccia rotte» al gran completo, soprannome amichevole che viene da Damien Grimont, il vincitore della *Mini-Transat* nel 1991, e del quale si sono impadroniti come una sfida, aggiungendovi una massima che un vecchio collaboratore poco sveglio aveva l'abitudine di pronunciare, ogni volta che aveva una nuova idea: «Questo, questo non andrà mai!» Il loro modo di burlarsi gentilmente di me come professor Girasole e di tutte le idee - alcuna delle quali, tante volte, azzardate, è vero - che immaginavamo e

sviluppravamo assieme a Mer Agitée.

La vigilia della partenza, Marco è stato incaricato dall'equipe di consegnarmi degli adesivi - rossi, gialli, verdi - che simboleggiavano il buono e il cattivo di ciascuno. Non ne ho incollato alcuno. Il solo responsabile sono io.

Alzo il naso, il vento ha rinforzato. La notte è molto nera, fa freddo. Faccio la visita della barca con Marco. Qualche ragazzo è ancora all'opera. Le cassette degli attrezzi sono rimesse sul pontile, dò il segnale della partenza. L'operazione di rimorchio va bene, usciamo dal porto verso le 5 e 20 del mattino; il colpo di vento forte, annunciato per la notte, è passato. Ci saranno, in seguito, delle buone anime che insinueranno che io sia rientrato in porto per evitare quella burrasca. Due alberi sono già caduti, quello di Yannick Bestaven e quello di Kito de Pavant, su *Groupe Bel*, uno dei favoriti. Tutti e due sono costretti all'abbandono.

L'albero è uno dei punti deboli delle barche. Cade per fragilità, per un vizio di costruzione, per un errore di navigazione. Mille ragioni sono possibili. Ne ho rotti almeno tre, come skipper, preferisco non ricordarmelo troppo. È l'elemento che rappresenta i maggiori rischi tecnici. Quando si

costruisce una barca, si gioca in continuazione sui pesi. Alleggerire le manovre di dieci chili, permette di guadagnarne cento nella chiglia, per effetto del braccio della leva, essendo la chiglia il contrappeso di ciò che si trova sopra il ponte. Si ha dunque la tendenza a voler alleggerire l'albero...Di qui la frequenza dei disalberamenti. La difficoltà consiste nel concepire l'albero il più leggero possibile, ma sufficientemente solido per sopportare ciò che deve subire. Tutti gli studi si concentrano là, in cima, è alta tecnologia. D'altra parte, molti di noi hanno un albero di ricambio, armato da capo a piedi, in un camion semi-rimorchio parcheggiato a dieci minuti da Les Sables d'Olonne, in caso di... Non tutti hanno questa risorsa.

21

A bordo, bisogna essere veloci. So che alle ore 5 e 30 non ci sarà più abbastanza acqua nel canale perché io possa ripartire. In effetti, sono sorpreso dalla velocità della mia squadra. Da parte mia, avevo previsto una partenza con la marea successiva, verso mezzogiorno.

Marco e Dim restano a bordo, dentro il canale. Issiamo la randa, svolgiamo la trinchetta. Il vento ha mollato molto, ma l'onda ancora forte promette uno sbarco pericoloso all'esterno del canale. Saltano

dentro il gommone. Solo, faccio i conti. Il bilancio non è terribile. Sono proprio ultimo. Ho quaranta ore di ritardo.

I miei calcoli durano poco. Ho delle cose da fare. Mi concentro sugli aspetti positivi. Non ho disalberato. Riparto rimesso a nuovo. Lasciamo indietro quel brutto ricordo. Il Mich che piagnucolava davanti alla videocamera nel *Vendée Globe* del 2001 non esiste più. Il Mich del 2008 non è turbato. Sono più resistente alle difficoltà, la pelle si è ispessita, l'esperienza acquisita è servita. So, ormai, che la corsa è lunga e che le emozioni mangiano le energie. Nelle competizioni, si avvanza, si retrocede, ci si batte. Il solo avversario, alla fine dei conti, siamo noi. Ecco, in qualche parola, la filosofia del momento: zen e mordente. Tutte e due allo stesso tempo. Finché la linea d'arrivo non è superata dal primo, tutto è possibile.

La solitudine è un moltiplicatore. Tutto è violento, ingrandito, il minimo sorriso, la minima amarezza. Un sentimento di scoraggiamento, passeggero quando si è a terra, può diventare intenso in una situazione di isolamento. Il navigatore che vede un tramonto del sole sublime sul Pacifico, ha tante volte delle ondate di euforia intensa. È di

questa amplificazione che bisogna diffidare. A bordo, le emozioni possono essere utili all'avversario. Non bisogna soccombere. Sono riuscito a dominare i miei sentimenti. Ad ogni colpo duro, proverò a non avere, né collera, né irritazione. Una volta, me la sarei presa con me stesso. Oggi, riparo e avanzo. Encefalogramma piatto. Sono diventato insensibile? Un robot al timone di *Foncia*?

Forse questa freddezza mi ha finalmente salvato. Non ho gettato la spugna, sono ripartito. Per me, in solitaria, il 70 % del rendimento è dovuto all'uomo. Il resto, è la barca. I cavalieri hanno un assioma simile: non esiste un cattivo cavallo, dicono, non ci sono che cattivi cavalieri. Per contro, in equipaggio, la proporzione s'inverte: il 70% della *performance* è dovuto alla barca.

23

11 novembre, messaggio da Foncia.

Foncia ha ripreso il mare verso le ore 5 e 40, questa mattina, dopo un pit-stop degno della Ferrari, come nuova.

Un grande «bravo» all'equipe tecnica e ai due ragazzi della Nanni diesel. Il mare è sempre formato, ma non ha ancora girato; il vento ha mollato ed è passato a ovest-nord-ovest.

*Buona giornata,
Mich.*

Il vento sta per calare di nuovo. Alle ore 6,00 sono a 450 miglia dal leader, Jean-Pierre Dick, su *Paprec-Virbac*. Filo a 14,3 nodi dentro ad un flusso di vento di nord-ovest. Avvicinandomi a capo Finisterre, le onde si rimettono a picchiare.

Mercoledì 12 novembre. Sono faccia al mare, ho l'impressione di fare un percorso di salti ad ostacoli. Gli altri, tra i quali Loïck Peyron su *Gitana Eighty*, sono già in Spagna. Sono su un solo bordo, vado veloce, più veloce dei giovani compagni che hanno dovuto tirare dei bordi. La mia rotta è più semplice. Ventiquattro ore più tardi, scendendo le coste del Portogallo, le distanze si sono allungate. Mi dibatto con poco vento, multiplico le strambate. E constato che i miei compagni di gioco non mi aspettano. Quando calo a 10 nodi, Loïck Peyron spinge a 15. Sono a 650 miglia dal primo. Faccio la mia rotta, 24 mila miglia mi attendono.

*Venerdì 14 novembre.
Saluti agli amici a terra.
Ecco, non inizia molto bene, mi sveglio,*

in un incubo poco invidiabile e complicato da raccontare, ma questi sono i misteri del sonno. Dove va il sonno a cercare tutte quelle idee, buone per i romanzi noir? No, in effetti, c'era un incubo nella mia testa, ma la mia visione di tutto l'insieme, sebbene indebolita dalla notte nuvolosa, non trovava sui quadranti degli strumenti lo stesso valore del vento di qualche minuto prima! Azione: coraggio, strambata, fuggiamo questo anticiclone, prima che ci risucchi, rotta a sud, poiché è là che andiamo! E, guadagnando di nuovo sul bordo senza vento, sono partito all'orza, fin dalla prima raffica... Questa è la vita!

Mich Desj

25

Alle ore 16 supero Norbert Sedlacek, su *Nauticsport-Kapsch*.

Qualche ora più tardi, le notizie non sono terribili: sono a 670 miglia da Loïck Peyron.

Distanza insuperabile? Bisogna vedere. Tra qualche giorno, i primi entreranno nel *Pot au Noir*. Questa cintura di qualche centinaio di chilometri è un luogo di basse pressioni che costeggiano l'equatore. Le masse di aria calda e umida formano dei

cumulonemi importanti e determinano una delle zone più complesse al mondo: meteo imprevedibile, calma piatta o acquazzoni diluvianti con dei groppi di vento talvolta molto violenti. Conviene dunque essere in uno stato di allerta massimo. Secondo le informazioni meteo, la zona dei venti calmi del *Pot au Noir* è attualmente molto estesa e i leader non hanno altra soluzione che passare di là. Quelli che si dirotteranno e raggiungeranno la rotta verso ovest hanno la possibilità di avere più vento, ma percorreranno più strada. Il *Pot au Noir* è imprevedibile.

Ci entro a mia volta due giorni più tardi. Si vedrà. In tutti i modi, non ho scelta. Mi ripeto: «La rotta è lunga.» Le lunghe calme del *Pot au Noir* mi lasciano il tempo di riflettere.

Tutto è iniziato...