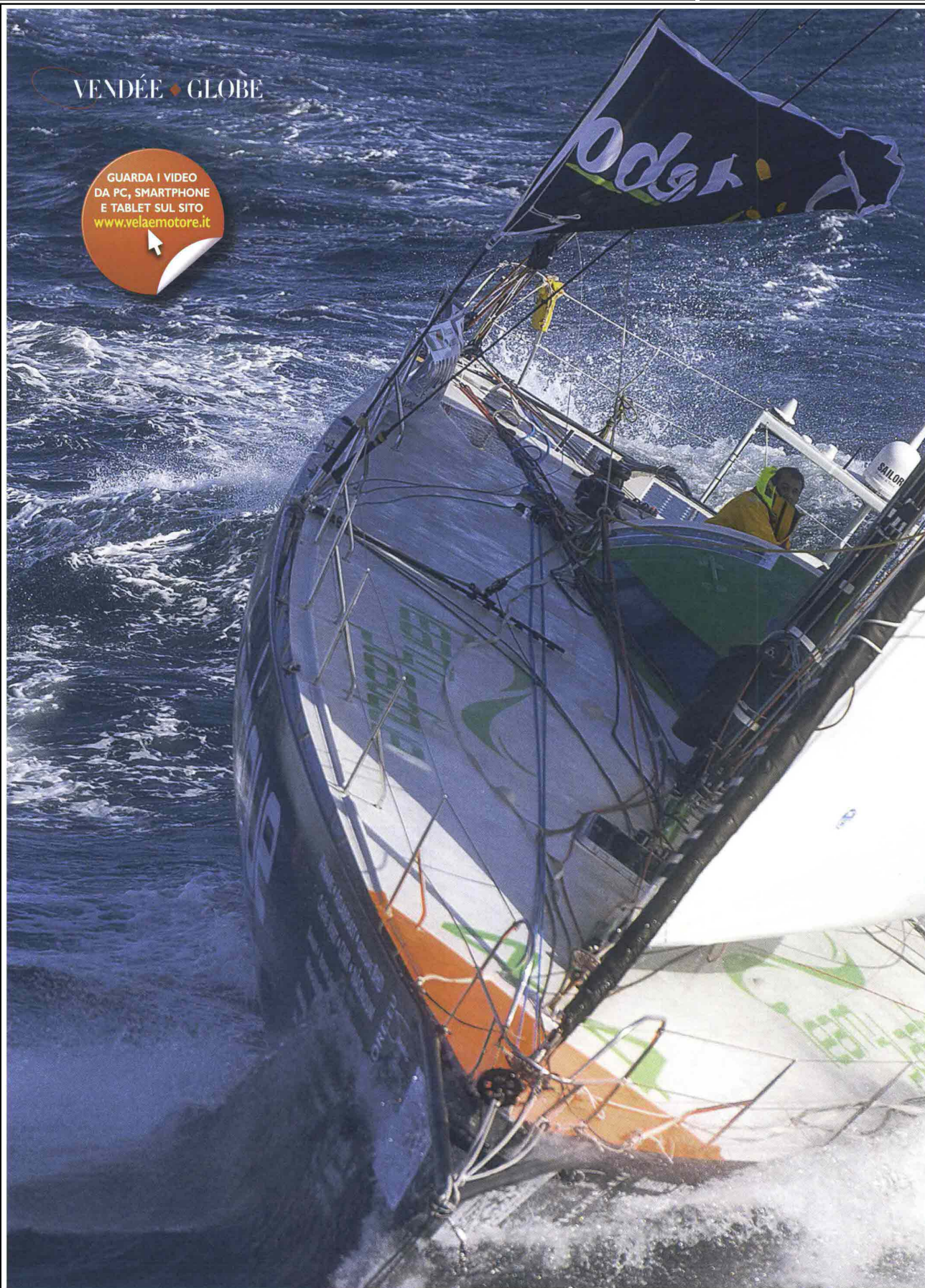


VENDEE ♦ GLOBE

GUARDA I VIDEO
DA PC, SMARTPHONE
E TABLET SUL SITO
www.velaemotore.it





Oceani di gloria

Partita la settima edizione del giro del mondo in solitario e senza scalo. Con sei ritiri nei primi dieci giorni, il Vendée si conferma una regata durissima, tanto per gli uomini quanto per le barche. Proprio per questo si dice che sono tutti vincitori quelli che tagliano il traguardo, indipendentemente dalla posizione e dal ritardo dal primo

**dal nostro inviato Alberto Mariotti, foto Vincent Curutchet/Mark Lloyd/
Jean-Marie Liot/Gregorio Cunha/DPPI/Vendée Globe**

Vela e Motore
dicembre/gennaio 2013

69

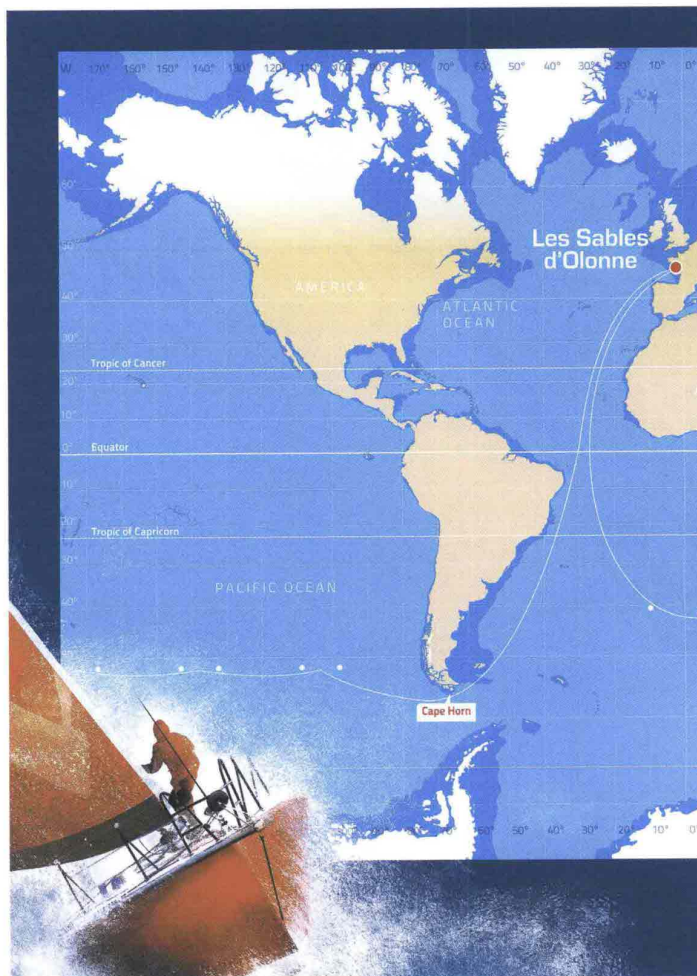
VENDEE ♦ GLOBE

L Vendée Globe non si smentisce mai. Mentre andiamo in stampa, dopo solo dieci giorni di regata, erano già sei le barche che avevano abbandonato la corsa. La prima, *Safran* di Marc Guillemot, è stata costretta a fare rotta verso casa dopo sole cinque ore dal via con la chiglia in avaria. La seconda è stata *Groupe Bel* di Kito de Pavant, che nella seconda notte è stata centrata da un peschereccio al largo del Portogallo. Lo skipper è stato anche molto fortunato, nessuna conseguenza per lui, poteva andare molto peggio. Troppo ingenti però i danni alla barca per continuare. Per Kito questo il secondo ritiro di fila dal Vendée nei primissimi giorni. Nel 2008 disalberò il secondo giorno. Il terzo a tornare a casa è stato il più giovane della flotta, Louis Burton su *Bureau Vallée* (Ex *Delta Dore*, la barca su cui aveva messo gli occhi il nostro Andrea Mura), anche lui a causa di una collisione con un peschereccio. Burton ha provato a tornare a Les Sables d'Olonne per riparare e riprendere il via, ma i danni subito lo hanno costretto a interrompere prima. Il quarto a ritirarsi è stato *Saveol* della bella inglese Samantha Davies, unica donna in gara, che ha disalberato durante un groppo con vento a oltre 40 nodi. Il quinto è stato Jérémie Beyou su *Maître CoQ* (Ex *Foncia* con cui Desjoyeaux vinse la regata nella scorsa edizione) anche lui costretto a comunicare il ritiro per un'avaria alla chiglia. L'ultimo è stato il polacco Zbigniew "Gutek" Gutkowski, messo fuori gioco da problemi all'elettronica dell'autopilota.

Altri skipper hanno invece avuto problemi meno seri, ma che li hanno comunque costretti a fortunate riparazioni. Javier Sansó su *Acciona 100% EcoPowered* ha dovuto riparare alle Canarie per aggiustare la rotaia della randa; il polacco Zbigniew Gutkowski su *Energa* ha avuto seri problemi di elettronica che ha mandato in tilt l'autopilota; l'inglese Alex Thomson su *Hugo Boss* ha invece dovuto fare una spettacolare riparazione alla barra dell'autopilota "massacrata" dall'impatto con uno dei due idrogeneratori che è saltato fuori dall'acqua. Non a caso il Vendée viene chiamato L'Everest dei mari. Anche se, come ha detto un veterano come Marc Thiercelin «per ora sono ancora molte di più le persone che hanno scalato l'Everest rispetto a quelle che hanno completato il Vendée».

ITRE CAPI TUTTI D'UN FIATO

La rotta del Vendée è "semplice". Partenza e arrivo a Les Sables d'Olonne dopo oltre 24.000 miglia doppiando i tre capi più famosi al mondo: Capo di Buona

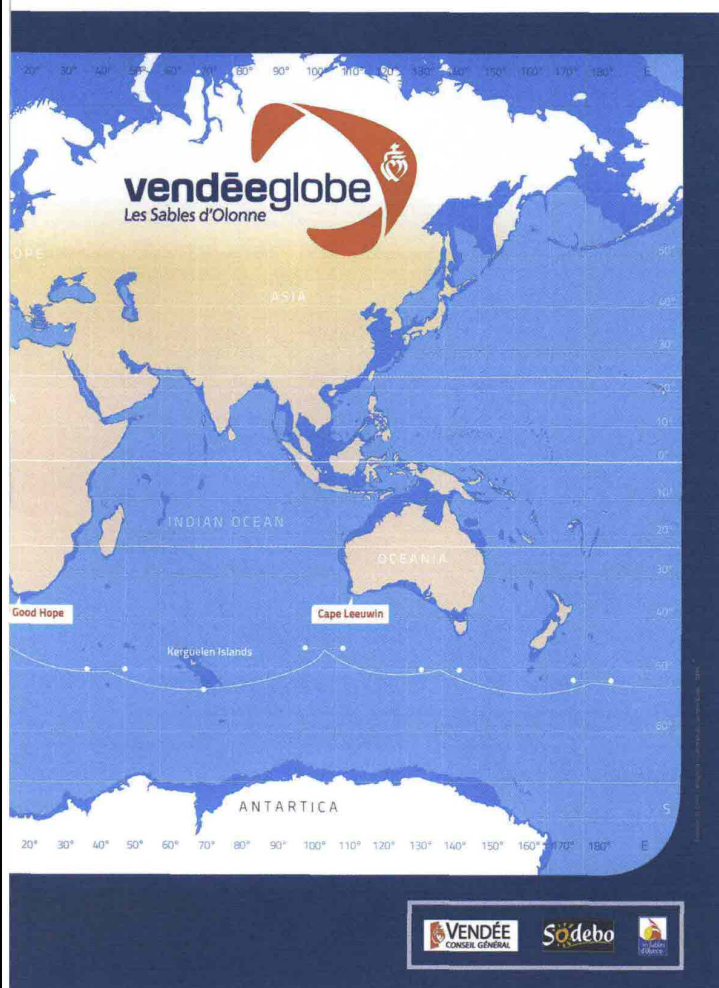


IL GIRO PIÙ VELOCE

84 giorni
3 ore e 9
minuti: Michel
Desjoyeaux
nel 2009

Speranza, Cape Leeuwin e Capo Horn lasciando sempre a dritta l'Antartide. Per questa edizione c'erano venti skipper al via (diventati 15 dopo otto giorni di regata), tra cui il nostro Alessandro Di Benedetto su *Team Plastique*, unico italiano a partecipare. Dopo Vittorio Malingri (1992/1993), Pasquale de Gregorio e Simone Bianchetti (2000/2001), Alessandro è il quarto italiano a partecipare. Corre con una delle barche più vecchie della flotta, un progetto di Finot-Conq del 1998 costruito dal cantiere Kirié che ha già partecipato, completandoli sempre, a tre giri del mondo: Thomas Coville nel 2000/2001 (sesto), Sebastien Josse nel 2004/2005 (quinto) e Arnaud Boissières nel 2008/2009 (settimo).





Numeri del Vendée Globe

- 24 anni il più giovane skipper: Ellen Mac Arthur nel 2000/2001
- 64 anni il più anziano partecipante: Jose de Ugarte nel 1992/1993
- 30 anni il più giovane vincitore: Alain Gautier nel 1993
- 43 anni il più anziano vincitore: Michel Desjoyeaux nel 2009
- 163 giorni, 3 ore e 9 secondi il tempo impiegato dal più lento, Jean François Coste nel 1989-1990

Folla in delirio durante la parata delle barche

Nelle immagini sotto si ha la percezione di quanto sia sentita la partenza del Vendée in Francia. La gente occupa ogni spazio possibile fin dalla sera prima. Cancelli, muretti, paracarri, tetti delle auto...qualsiasi punto pur di vedere la parata delle barche che escono dal canale di Les Sables d'Olonne.



Sette donne in sette edizioni

■ In sette edizioni sono state sette le donne a prendere il via. Le prime furono Catherine Chabaud (6°) e Isabelle Autissier (ritirata) nel 1996/1997. Nel 2000/2001 fu la volta ancora di Catherine Chabaud (ritirata) e la grandissima Ellen Mac Arthur, che terminò con uno strepitoso secondo posto dietro a Michel Desjoyeaux. Nel 2004/2005 presero il via Anne Liardet (11°) e Karen Leibovici (13°). Nel 2008/2009 le donne sono ancora due: Samantha Davies (4°) e Dee Caffari (6°). In questa edizione c'è invece soltanto Sam Davies.

I favoriti sono François Gabart (*Macif*), Armel Le Cléac'h (*Banque Populaire*), Vincent Riou (*PRB*), Bernard Stamm (*Cheminees Poujoulat*) e Jean-Pierre Dick (*Paprec Virbac 3*), che corrono tutti con barche molto recenti e potenti. Ma la regata è lunghissima e dura, la velocità delle barche non è l'unico fattore che conterà. Importanti sono anche l'affidabilità e l'abilità degli skipper a saper svolgere qualsiasi tipo di riparazione, non solo azzeccare la rotta migliore o interpretare la meteo.

AVVENTURA O COMPETIZIONE SPORTIVA?

Che cos'è veramente il Vendée Globe? Una grande avventura per mare? Una regata da vincere a tutti i costi e con ogni mezzo? Il tema è ancora molto attuale. Quando è nata, nel 1989, e almeno nelle due edizioni successive (1992/1993 e 1996/1997) è stata soprattutto una grande avventura. E questa è stata anche uno dei motivi dell'immenso successo popolare. La gente veniva a frotte sui pontili di Les Sables d'Olonne per salutare questo gruppo di "matti" che partiva senza sapere bene se e quando sarebbe mai tornato.

Negli anni lo spirito del Vendée Globe si è però evoluto, le comunicazioni satellitari hanno introdotto e normalizzato i contatti tra gli skipper e la terraferma, una volta rari e complicati. La solitudine è diventata un po' meno desolante. Ma non solo. Tutto il mondo della vela si è evoluto, il professionismo si è affermato e sono arrivati skipper preparati, che avevano solo una missione: vincere. Il primo tra questi è stato il "professore" Michel Desjoyeaux, vincitore nel 2000/2001 e nel 2008/2009.

VENDEE ♦ GLOBE

Per lui poco romanticismo e molto opportunismo. Per esempio, furono molto dure le sue critiche a Yves Parlier nel 2000/2001 per aver deciso di riprendere il mare con un armo di fortuna dopo aver disalberato pur di poter concludere il giro del mondo. Quell'impresa, durante la quale Parlier fu costretto a razionare il cibo e mangiare alghe, restò memorabile e contribuì a rafforzare il mito del Vendée. Infatti la magia e il segreto di oggi è che alla fine queste due filosofie, così diverse e agli antipodi, hanno saputo invece coesistere, senza che una annullasse l'altra.

I pontili sono infatti sempre affollatissimi e quest'anno i numeri dicono che oltre 1 milione di persone è venuta a salutare barche e skipper durante le settimane di apertura del villaggio. Numeri da brividi, se paragonati a quelli attuali di altre grandi regate mondiali.

Ancora oggi la flotta si divide tra chi parte per vincere, e chi parte per vivere una grande avventura intorno al mondo. È il caso, per esempio, del nostro Alessandro Di Benedetto. Con una barca del 1998, unica a non avere la chiglia basculante, con scarse possibilità (mai dire mai in oceano) di salire sul podio.

CON O SENZA ASSISTENZA?

Il Vendée Globe, per sua stessa definizione, è una regata senza assistenza. Le regole parlano chiaro: gli



MALINGRI, DE GREGORIO E BIANCHETTI I PRIMI ITALIANI AL VIA DEL VENDEE GLOBE



A sinistra, Everlast con cui Vittorio Malingri partecipò alla seconda edizione nel 1992/1993. Purtroppo, a causa di un'avaria al timone, fu costretto al ritiro.

Nella foto verticale a sinistra, l'Open 50 Wind progettato da Umberto Felci con cui Pasquale de Gregorio partecipò all'edizione del 2000/2001.

All'epoca si poteva infatti correre anche con i 50 piedi. Pasquale arrivò ultimo (15°) e fu accolto come un eroe dopo 158 giorni, 2 ore, 37 minuti in mare. La barca si chiama oggi Vento di Sardegna ed è di Andrea Mura, che l'ha costantemente aggiornata vincendo così molte importanti regate, tra cui la Route du Rhum nel 2010, la Twostar e la Québec-St. Malò nel 2012.

A sinistra, Simone Bianchetti su Aquarelle.com (ex Fleury-Michon X di Poupon nel 1989/1990-1992/1993, Votre Nom autour du Monde di Bertrand de Broc nel 1996/1997 e Roxy di Anne Liardet nel 2004/2005) al via nell'edizione 2000/2001. Si classificò 12° in 121 giorni, 1 ora e 28 minuti.



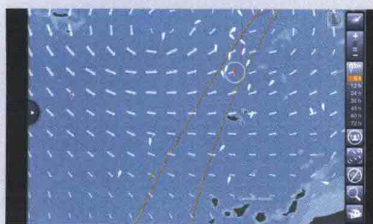
Distanze e medie dei vincitori

- Titouan Lamazou (1990): 25.485 miglia – 9,7 nodi
- Alain Gautier (1993): 25.315 miglia – 9,58 miglia
- Christophe Auguin (1996): 26.520 miglia – 10,44 nodi
- Michel Desjoyeaux (2001): 26.700 miglia – 11,94 nodi
- Vincent Riou (2005): 26.714 miglia – 12,73 nodi
- Michel Desjoyeaux (2009): 28.303 miglia – 14 nodi

skipper non possono ricevere assistenza meteo personalizzata. Non possono avere contatti fisici con altre navi e aerei. Possono ormeggiare o ancorarsi in rada, ma senza ricevere assistenza esterna, non possono ormeggiare accanto a un'altra imbarcazione. Gli skipper non sono autorizzati a scendere a terra oltre il limite più alto della marea e possono ormeggiare accanto a un'altra barca, ricevere assistenza esterna o essere riforniti di beni solo all'interno del porto di Les Sables d'Olonne e possono riprendere la regata non oltre il decimo giorno dalla partenza ufficiale delle regate. Inoltre è vietato l'intervento di un medico a bordo. Gli skipper possono ricevere consigli via telefono, e-mail, radio o fax esclusivamente per permettere di ricevere il necessario trattamento dopo un incidente a bordo o per l'aggravarsi di una condizione esistente. In casi estremi gli skipper possono ricevere medicine aggiuntive dagli altri concorrenti previa autorizzazione.

La sfida è sul Virtual Race!

■ Vi sentite pronti per il giro del mondo ma non avete la barca o uno sponsor? Avete figli e famiglia ma non vedete l'ora di misurarvi con previsioni meteo, forza del vento e waypoint? Niente paura, se il Vendée vero e proprio resterà sempre un miraggio, il Virtual Race viene in soccorso. Accessibile dal sito ufficiale delle regate, il gioco (gratuito) vi permetterà di scegliere una barca e moltiplicare gli ormeggi per un giro del mondo online insieme ad altri 320.000 e passa "matti" (tra cui anche noi, chiaramente).



Numero destinato a crescere. Se iniziate in ritardo, nessun problema, il software vi posizionerà automaticamente nelle retrovie della flotta, e con un po' di dedizione sono possibili grandi recuperi. Le regole sono semplici. Potete controllare la rotta, le vele e le previsioni meteo, che cambiano due volte al giorno, alle 8.00 e alle 20.00. Con pochi optional, a pagamento, si possono avere vele professionali, il controllo automatico, l'impostazione di waypoint per virare in automatico in caso di assenza prolungata e molto altro. Ovviamente in regata ci siamo anche noi con il nome **velaemotore**! Venite a sfidarci!

QUELLA PSICOLOGICA È ASSISTENZA?

Qualcuno potrebbe chiedersi se quella psicologica, possibile oggi grazie a mezzi di comunicazione come il telefono satellitare e internet, sempre disponibili a bordo, sia o meno assistenza. Noi crediamo che lo sia. Si tratta di assistenza anche se in una forma remota. Guardando le prime edizioni, quelle sì che erano veramente senza assistenza. Con le e-mail, Twitter e Facebook in fondo gli skipper non sono mai veramente soli. Non solo, alcune riparazioni sono possibili solo grazie a questa forma di appoggio remoto, che guida gli skipper nella risoluzione dei problemi.

IL FUTURO È ONE DESIGN? NO GRAZIE!

Se il Vendée è una regata massacrante per uomini e barche, c'è da dire che nella prima parte, proprio le barche hanno mostrato una certa fragilità. Certo, è fisiologico, la vela è uno sport meccanico e impedire le rotture è impossibile. Ma cosa succederà nei Mari del Sud? I problemi di affidabilità e i costi enormi di acquisto e gestione delle barche nuove hanno spinto gli skipper e la classe Imoca (International Monohull Open Class Association) a interrogarsi su quale direzione prendere per garantire la sopravvivenza e lo sviluppo della classe.

VENDEE ♦ GLOBE

LIBRI

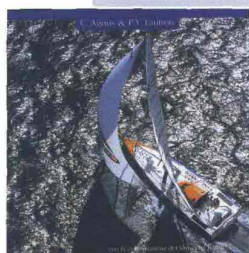
Il primo giro nel 1989

Il Vendée Globe nasce nel 1989 su iniziativa di Philippe Jeantot, un navigatore che negli anni precedenti aveva stravinto le prime due edizioni del Boc (poi diventato Around Alone e quindi Velux 5 Oceans), il giro del mondo in solitario a tappe (Newport-Cape Town-Sydney-Rio de Janeiro-Newport). Grande comunicatore, forse più che navigatore, Jeantot avverte tra gli skipper la voglia di una regata senza scali. All'epoca, infatti, le pause tra una tappa e l'altra erano molto lunghe, gli skipper avevano il tempo di tornare a casa e ogni volta dovevano riabituarsi all'oceano e alla solitudine.

Dopo aver vinto quelle prime due edizioni con le barche sponsorizzate dalla banca Crédit Agricole, il francese si getta anima e corpo nell'organizzazione del giro del mondo senza scalo, e dopo moltissime difficoltà e il rischio concreto di veder saltare tutto a poche settimane dal via per la mancanza di soldi, la saga del Vendée Globe ha inizio. Il nome si deve proprio

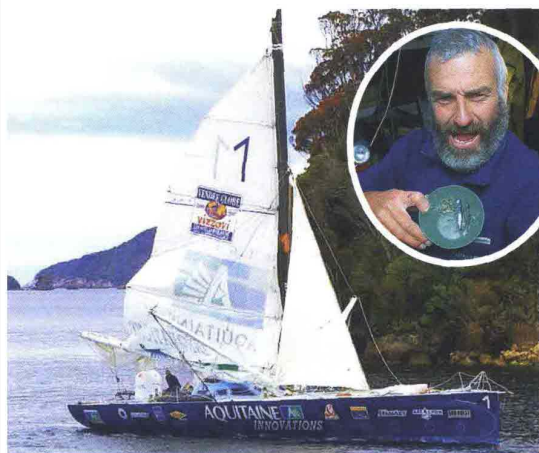
a chi ha "salvato" quella prima edizione della regata, il Consiglio Generale della Vendea, la regione a cui appartiene Les Sables d'Olonne, che accettò alla fine di partecipare donando circa metà del budget necessario all'organizzazione.

La prima edizione fu vinta da Titouan Lamazou su *Ecureuil d'Aquitaine II* in 109 giorni, Philippe Jeantot su *Crédit Agricole IV* sarà solo quarto. Per conoscere tutta l'avvincente storia del Vendée Globe vi consigliamo di leggere il bellissimo libro *Il romanzo del Vendée Globe* di C. Agnus e P.Y. Lautrou (Edizioni Mare Verticale, pagg. 352, euro 18,00) tradotto in italiano da Christophe Julliard, che ha scritto anche l'ultimo capitolo del libro.



il romanzo del
Vendée Globe

Librerie Mare Verticale



Una regata spietata con le barche

A destra Saveol di Samantha Davies ripara a Funchal, Madeira, in Portogallo dopo aver disalberato durante un groppo con vento a oltre 40 nodi. Peccato, era l'unica donna in gara.

A destra Groupe Bel di Kito de Pavant seriamente danneggiata dopo una collisione con un peschereccio. A sinistra, Yves Parlier con l'armo di fortuna realizzato da solo dopo aver disalberato nei Mari del Sud. Un'impresa rimasta storica, ma criticata da Desjoyeaux.



In quest'ottica è nata la collaborazione tra Imoca e Osm (Open Sports Management), società di Sir Keith Mills (uomo d'affari inglese che, tra le altre cose, possiede l'Imoca 60 *Hugo Boss* di Alex Thomson), con due obiettivi: far crescere la classe e renderla più redditizia.

Due operazioni chiave per il futuro. Come? Di sicuro perseguendo una maggiore internazionalizzazione della classe, forse oggi uno dei punti dolenti. La Francia è ovviamente il centro e l'anima, ma bisogna anche aprire ad altri mercati.



Skipper tuttofare

La vita di bordo può essere molto dura e la navigazione pura è solo una piccola parte dei lavori che si devono fare durante i tre mesi della regata. Un bravo skipper deve saper lavorare il carbonio, gestire elettronica e idraulica, riparare le vele e molto altro ancora.

Luc Talbourdet, presidente di Imoca, ha aggiunto che un altro obiettivo è un'evoluzione del design, sottolineando la parola evoluzione e non rivoluzione. Tra le altre cose, si penserà se trasformare la classe in One Design, come già accaduto per la Volvo Ocean Race. Con un obiettivo però: mantenere in vita le 20 barche che hanno preso il via di questo Vendée. Non ci si può infatti permettere di gettare tutto il lavoro alle ortiche. Benché favorevoli alla riduzione dei costi e a una maggior affidabilità delle barche, siamo contrari alla formula One Design. Eliminare la ricerca, la progettazione e la costruzione delle barche, da sempre uno degli aspetti fondamentali del Vendée, equivarrebbe a tagliare a metà la regata. Se da una parte è vero che alcune voci di costo si abbasserebbero, dall'altra l'evento perderebbe molto del suo fascino e ragion d'essere, con il rischio di diventare meno appetibile per gli sponsor. In fondo la regata in acqua è solo l'ultima parte di una "corsa" che inizia anni prima, sui tavoli da disegno degli studi di progettazione, dove sono però sempre gli skipper con il loro bagaglio di esperienze, gli unici protagonisti. Esattamente come lo sono in mare. La barca non è niente senza il suo skipper che ne indirizza la progettazione. Siamo convinti che ci siano altre soluzioni per perseguire i sacrosanti obiettivi che Talbourdet e Mills si sono posti per lo sviluppo delle classe.

Cibo, Stamm ne imbarca solo 80 kg per 180 pasti

Il cibo è uno degli aspetti più importanti per un giro del mondo in solitario. Le scorte alimentari devono rispondere a moltissime esigenze spesso poco compatibili tra loro. Devono infatti apportare il corretto numero di calorie, devono essere "leggere", facili e veloci da cucinare, devono potersi conservare bene e durare il tempo previsto per il giro del mondo. Infine, devono anche essere buone.

Per lo svizzero Bernard Stamm è stato Maxime Ballanfat (chef e direttore generale della compagnia svizzera di catering Novae Restauration) che abbiamo incontrato a Les Sables d'Olonne, a preparare il menù. «Quando abbiamo iniziato a studiare il menù con Stamm – racconta Maxime – abbiamo dovuto risolvere quattro grandi problemi. Il primo, piuttosto facile, è stato individuare le zone di navigazione principali, Europa, zone calde, zone fredde. A seconda di dove navigherà, Stamm mangerà infatti un tipo di cibo diverso per adeguare l'apporto calorico.

Il secondo, più stimolante, è stato individuare insieme a lui le ricette. A bordo disporrà di 180 menù, e mangerà lo stesso pasto soltanto tre volte. Il terzo problema da affrontare, piuttosto serio, è stato il peso.

Stamm mi ha concesso solo 80 kg. Il quarto problema, molto complesso, è stato di natura sanitaria. Ovvero come preparare tutto questo cibo. Su 180 pasti, 120 sono stati liofilizzati con tecniche farmaceutiche. Per farlo, ogni singolo pezzo di cibo non doveva essere maggiore di un cm. Gli altri 60 pasti sono stati invece pastorizzati, e per cucinarli

basta metterli "a bagnomaria". Per i primi invece sarà sufficiente mischiarli con acqua calda».

Sembra impensabile, ma Stamm si è allenato molto per velocizzare le varie operazioni. «Infatti – prosegue Maxime – ora è in grado di disporre di ben 40 minuti per mangiare. Operazione che comprende inserire l'autopilota, scaldare l'acqua, mischiarla con il cibo, mangiare, bere una tisana e fare un breve riposo». Ovviamente chef e skipper hanno dovuto fare molti test sul cibo, che inizialmente non era affatto buono. Il cuoco ci ha infatti raccontato che a questi test «ha partecipato anche mia figlia di 9

anni. La prima volta, con aria schifata, mi ha detto che non potevo dar da mangiare questa roba. Dopo vari tentativi abbiamo raggiunto un ottimo livello di qualità». Certamente non sarà mai come andare a cena fuori al ristorante!



VENDÉE • GLOBE

Viaggio intorno

Per oltre dodici anni sono stato al fianco degli equipaggi oceanici come *routier*. Il termine non vi dirà molto e non credo che Google sarà di grande aiuto. Posso dirvi che insieme allo skipper scegliamo la rotta migliore. Lui in mare, io a terra dove ho più tempo e qualche mezzo che a bordo non c'è. Un lavoro strano, non siamo in molti a farlo. Un club ristretto di scienziati un po' marinai o di marinai che, rimasti a terra, si sono inventati un mestiere. Sono solo punti di vista. Prima della partenza di una regata passo molte ore con lo skipper davanti a carte nautiche e informazioni di ogni tipo per decidere le opzioni migliori, valutare i rischi e decidere una strategia.

Una volta partiti, per telefono (un tempo si usavano radio e telex), ci parliamo quotidianamente per capire se le cose stanno andando nel verso giusto. Da quando ho cominciato, nel 1999, sono cambiate un sacco di cose: prima si lavorava quasi solo sulla

carta; mentre scrivo i tablet hanno sostituito i pc.

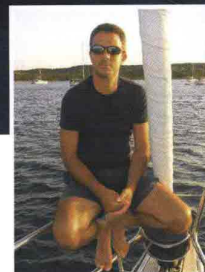
La mia prima volta con il Vendée è stato nel 2004. La regata non ammette nessun tipo di aiuto esterno, quindi seguiti il giro del mondo per un canale satellitare. Contemporaneamente collaboravo con uno skipper italiano che partecipava al Global Challenge: anche in questo caso un giro del mondo, sempre sulla stessa rotta, ma con verso opposto.

Gli equipaggi del Vendée navigano quasi sempre con venti portanti (da dietro), chi partecipa al Global Challenge si fa tre mesi controvento. La regata parte sempre da Les Sables d'Olonne, in novembre. Lo vedi il tempo che fa in Italia? Ecco, lì è molto peggio. Sulla costa atlantica della Francia però si respira l'oceano. E quello lascia il segno. Tra lo sconcerto di tutti, a me ha fatto scegliere un lavoro che fanno sì e no dieci persone al mondo buttando alle ortiche una carriera da ingegnere. Non me ne sono mai pentito.

al meteo

*Un articolo sulla meteo della regata molto diverso dai soliti "manuali".
Un racconto dedicato a chi non conosce ancora le competizioni oceaniche per immaginare, con solo l'orizzonte intorno, di potersi sentire come Jack Sparrow del film Pirati dei Caraibi: dentro a una bellissima avventura fuori dal tempo*

di Paolo Gemelli



**Paolo Gemelli,
il routier**

È nato a Genova nel 1973. Dopo gli studi in ingegneria si è dedicato alla meteorologia marina affiancando come routier numerosi equipaggi italiani ed esteri. Nel 2007 fonda Himmel&Matter Srl, società di comunicazione che dirige tutt'ora. Dal 2001 si occupa di giornalismo scientifico ed è docente di Strategie di Comunicazione presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Genova.

L'oceano però lascia il segno anche in modo molto più tangibile, con tempeste che schiaffeggiano la costa come la più infuriata delle donne tradite. Molte di loro sono figlie degli uragani che, abbandonata la costa orientale degli Stati Uniti, risalgono verso nord fino a che le acque fredde della corrente del Labrador li trasformano in depressioni che si spostano verso est. Si dice che l'oceano respiri. E' vero. Ha un ritmo segnato dalle onde che si ingrossano quando il vento è forte e si addolciscono nelle alte pressioni.

Quando parte il Vendée il ritmo è serrato con le coste sferzate da venti che seguono lo spostamento del centro della depressione, quello che negli uragani chiamiamo occhio. Lasciata a poppa la costa si deve scendere verso sud, verso il capo di Buona Speranza in Sud Africa. La strada è lunga e le prime ore possono essere durissime. Quasi tutte le partenze autunnali dal nord della Francia sperimentano condizioni pessime. I venti meridio-

nali rinforzano all'avvicinarsi del centro della depressione. Le onde sono alte, la prua sparisce sott'acqua e la coperta e' spazzata da acqua e vento. Fa freddo. Se le correnti sono contrarie al vento le onde sono ripidissime. La prima notte è la peggiore: si dorme poco o nulla con la costante minaccia del traffico navale, particolarmente intenso nella zona.

IL RISCHIO DI CADERE FUORIBORDO

Stress, freddo e fatica sono un cocktail pericoloso: una manovra sbagliata e cadere fuori bordo equivale a una condanna. La sicurezza viene presa molto sul serio. Le prime ore sono difficili anche strategicamente: chi si piazza bene parte con un grande vantaggio.

Quando arriva una depressione da ovest prima soffiano i venti meridionali poi, quando passa il fronte freddo, il vento ruota a nord ovest e chi per primo riesce ad agganciarlo passa in vantaggio. Procedendo verso sud

VENDEE ♦ GLOBE

il NW permette l'andatura al lasco: di gran lunga la migliore in termini di velocità ma non solo.

Il tempo migliora, le onde si gestiscono meglio e lo skipper riesce a risistemare la barca e se stesso con qualche minuto di sonno. I solitari hanno un modo di dormire particolare: molti brevi sonnellini, 15-20 minuti in media, distribuiti nell'arco della giornata. Non è semplice ma è una tecnica che si può apprendere. La rotta che dalla Francia porta in Sud Africa si snoda tra i venti forti e il freddo del Nord Atlantico e l'esatto contrario: le calme equatoriali, il secondo vero punto critico della regata dove tutto si rimette in gioco. I francesi le chiamano Pot au noir, gli inglesi doldrums, i più raffinati ITCZ (Inter Tropical Convergence Zone) ma il risultato è sempre lo stesso: non c'è vento e piove. Questa zona corrisponde all'Equatore meteorologico dove l'aliseo di nord est incontra quello di sud est dell'emisfero australe.

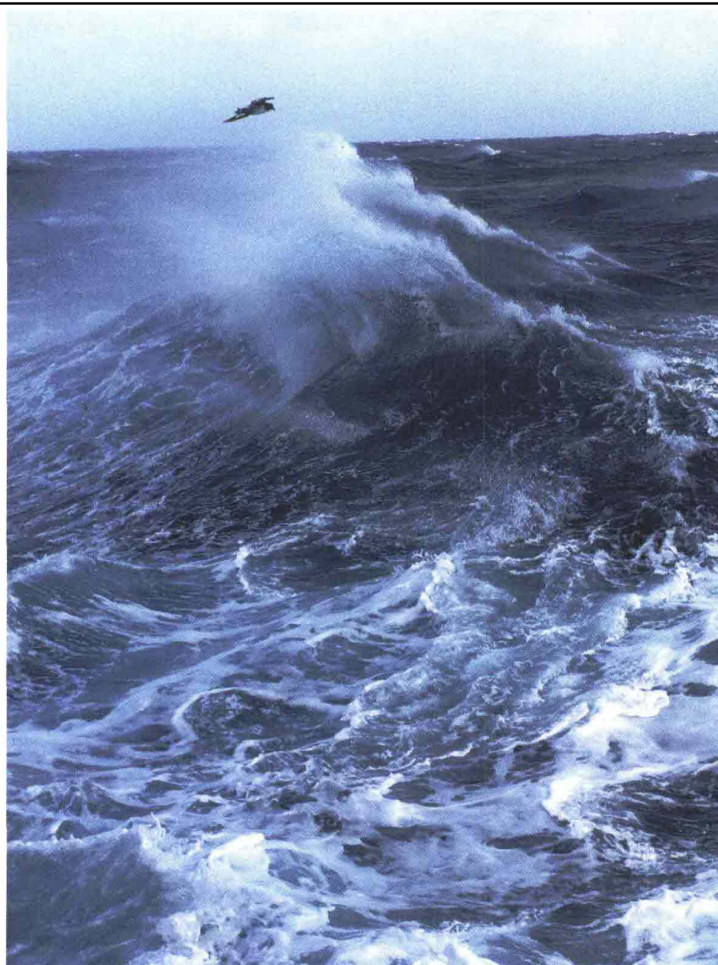
I due venti scontrandosi si annullano e formano grosse nubi verticali cariche di piogge. Le calme equatoriali non possono essere evitate ma, se ben gestite, i danni sono contenuti. Ci sono un certo numero di strumenti di cui parlerò un'altra volta per scegliere il punto migliore per passare da un emisfero all'altro senza rimanere fermi senza vento per giorni interi. Superato il Pot au noir la discesa verso gli oceani del sud prevede una deviazione verso ovest per sfruttare i venti portanti del margine occidentale dell'anticiclone di Sant'Elena: l'equivalente dell'anticiclone delle Azzorre solo che qui il vento gira dall'altra parte.

IL GRANDE SUD, REGNO DELLE TEMPESTE

Se è di tempeste che vuoi che ti parli questo è il posto giusto. Immaginate una distesa d'acqua ininterrotta dove il vento genera onde che corrono da un continente all'altro senza incontrare terra. Immagi-

nate un corridoio i cui confini sono i tre capi a nord: capo di Buona Speranza, capo Leeuwin e capo Horn e a sud l'Antartide.

La rotta più breve porta a navigare sempre più a sud dove il freddo e i ghiacci galleggianti non rendono più facili le cose. Ricordatevi che a bordo lo skipper è da solo e non può contare che sulle proprie forze per rimediare a un guasto o per una piccola emer-





genza medica. Questi sono i mari più inospitali del pianeta, rotte poco frequentate dalle navi e irraggiungibili dai mezzi di soccorso. Qui si è davvero da soli. Dove si sono consumate tante tragedie la razza umana ha saputo dare il meglio di sé.

Volete sapere come si esce da una tempesta? Non è mai facile, qui ancora di meno, ma se volete vincere la regata dovete farvi coraggio e buttarvi nel mezzo. Sì,

proprio dentro. Non succede spessissimo e di rado su questa rotta, ma chi ci riesce, spesso, vince la regata. Bisogna colpire la depressione al cuore, infilarne il centro con la prua e farsi sputare fuori dal mostro. Significa mettere da parte bussola e istinto di sopravvivenza e navigare con il barometro.

La pressione deve scendere sempre di più fino a che non raggiunge il minimo. A quel punto si vira e si riparte spinti dai venti portanti. Sembra facile a leggerlo, in realtà è come essere dentro a un frullatore. Quando ho consigliato questa opzione non ho chiuso occhio per notti intere aspettando di veder uscire barca e skipper interi da quel casino infernale. I venti sono contrari e il mare diventa sempre peggio man mano che il barometro scende, il freddo diventa insopportabile e dormire è impossibile. Ogni centimetro della barca è stressato fino al limite di rottura e non disalberare è già un bel risultato.

Vi ho parlato dei ghiacci? Non gli iceberg, che nei mari del Sud hanno la caratteristica di essere piatti, "tabulari", ma dei growler. Piccoli e infidi pezzi di ghiaccio che si staccano dalla banchisa antartica nell'estate australe e navigano sotto il pelo dell'acqua nascondendosi tra le onde pronti a ferire a morte lo scafo che li colpisce.

Perdere la barca qui non lascia grandi speranze di sopravvivenza. Perché lo si fa? Posso rispondervi solo intuendo la risposta: in quelle acque, come in cima alle montagne più alte o nello spazio si trova un confine, o meglio, la proiezione di un confine che esiste nell'uomo che intende varcarlo. Nessuno di noi è fatto per stare fermo, tutti cerchiamo un limite da superare ma pochi hanno la forza di provarci davvero.

Lasciato a poppa l'ultimo dei capi la risalita verso l'Equatore significa il ritorno a casa. In un certo senso è strano ritrovarsi al punto di partenza dopo aver percorso tante miglia. ■



Onde enormi, ghiacci e depressioni

I tratti più pericolosi del Vendée sono quelli nei Mari del Sud, infestati di tempeste violente e ghiacci che possono essere fatali. Al centro uno scatto della partenza, avvenuta con vento sui 14 nodi e mare formato. I primi giorni sono stati molto duri per le barche con diverse avarie.