



Storie e miti di grandi navigatori, dal primo giro del mondo in solitario, ai giorni nostri

Il mondo, da soli

di *Pietro Fiammenghi*

Tutto iniziò nel lontano 1786, sulla ventosa costa atlantica francese. In quel freddo autunno, due esperti velisti anglosassoni mollarono gli ormeggi e lasciarono le affollate banchine del porto di Bordeaux. Nei loro romantici progetti, regnava sovrano un unico desiderio, attraversare con il loro piccolo cutter l'Oceano e raggiungere il Nuovo Mondo e segnatamente la Guyana Olandese. Il destino però volle che uno dei due, nel corso di una tempesta, venisse sbalzato fuori bordo

costringendo di fatto il superstite, il capitano statunitense Josiah Shackleford, a diventare suo malgrado il primo navigatore solitario della storia dello yachting.

Dopo Shackleford, altri americani si cimentarono nell'attraversamento dell'Oceano in solitario, ma la palma di pioniere nella navigazione senza equipaggio, è senza ombra di dubbio appannaggio del capitano Joshua Slocum. Come molte grandi imprese anche l'epica avventura del comandante statunitense, nacque dalla disperazione. "Quel che non ammazza - cita il proverbio - rinforza", e così è stato anche per l'indomito Joshua.



Sopra, la replica dello "Spray", la barca con cui Slocum fece il primo giro del mondo in solitario.



A sinistra, Vito Dumas a bordo del suo ketch "Legh II". Sopra, l'argentino Dumas col navigatore norvegese Hansen



Sotto, la regina d'Inghilterra, Elisabetta II, mentre nomina Francis Chichester Baronetto



All'alba dei cinquant'anni, per una sfortunata serie di eventi, il nostro capitano aveva letteralmente perso tutto. La famiglia prima e la sua nave poi. Lo "Spray", il leggendario yacht di 11 metri con cui compirà in solitario il primo periplo del pianeta, inizialmente doveva semplicemente essere lo yacht con cui ricominciare a lavorare e nulla più. Ma quella soleggiata mattina del 24 aprile 1885, il comandante Slocum lasciò la banchina di Boston con ben altre intenzioni. Assieme agli ormeggi, mollò anche il suo triste passato. Fece rotta su Gibilterra prima, per dirigersi quindi su Capo Horn; da lì iniziò una lunga navigazione lungo le coste cilene e attraverso il Pacifico fino a Sydney; infine, attraversato l'Indiano, doppiò anche la punta più meridionale dell'Africa, il Capo di Buona Speranza. Tornerà a Newport tre anni e tre mesi più tardi, dopo aver circumnavigato in solitario l'intero globo terrestre. Slocum stesso, rientrato in patria, non si rese immediatamente conto dell'importanza del suo gesto; in realtà, con quest'impresa memorabile, aveva scritto la prima pagina dell'affascinante epopea dei navigatori solitari.

I SEGUACI

Al comandante Slocum, nel corso dei decenni, seguirono altri grandi navigatori solitari che narrarono, come fece magistralmente lui stesso nel romanzo "Solo intorno al mondo", la loro appassionante navigazione. Celeberrimo al riguardo fu "Deep water and shoal", splendido libro autobiografico che descriveva la lunga circumnavigazione effettuata da William Robison nel 1928 col piccolo "Svaap", un ketch di 10 metri disegnato



Sopra, il Gipsy Moth mentre doppiava Capo Horn con la sola trinchetta. A lato, l'arrivo



da Jhon Alden. Altrettanto di successo furono sia l'itinerario che il suo racconto, del navigatore argentino Vito Dumas, nel libro "I Quaranta Ruggenti". Tra il giugno del 1942 e il settembre dell'43, percorse oltre 22 mila miglia a bordo del suo ketch di 33 piedi ad armamento Marconi, il "Legh II", impiegando 272 giorni per effettuare il periplo del globo partendo dal porto di armamento, Buenos Aires, e lì tornando dopo quattro scali: Città del Capo, Wellington, Valparaiso e Mar del Plata; primo uomo a completare il "giro" in solitario doppiando Capo Horn. Curiosamente, il più latino dei navigatori solitari aveva scelto una carena di tipo norvegese per compiere l'impresa - un ketch Colin Archer a doppia prua - e non si era affatto sbagliato.

LA PRIMA VOLTA

Per approdare a una tipologia di navigazione solitaria meno romantica e se vogliamo più tecnica, bisognerà però aspettare ancora a lungo, sino ai primi passi dello yachting moderno, ovvero, sino al 1960. Quello, tecnicamente parlando, fu l'anno zero delle regate in solitario. L'anno della prima grande sfida. Hasler contro Chichester, due uomini soli attraverso l'oceano. Vinse Fran- ▶▶



Sopra, una foto storica in cui si vede Tabarly mostrare a Moitessier le nuove vele in Dacron del Pen Duick IV. A sinistra, il generale Charles De Gaulle insigna Eric Tabarly della Legion d'Onore

cis Chichester che col suo "Gipsy Moth" si aggiudicò la prima regata transatlantica riservata ai navigatori solitari della storia, la OSTAR (Observer's Singlehanded Trans Atlantic Race). L'eco nella stampa internazionale e soprattutto anglosassone, fu impressionante. Persino la Regina d'Inghilterra venne scomodata per nominare baronetto il vincitore. Era nato un nuovo filone agonistico che faceva sognare e appassionare milioni di spettatori, esattamente come accaduto solo qualche decennio prima, con le prime trasvolate aeree. Migliaia di curiosi acclamavano entusiasti i nuovi eroi e la OSTAR - l'attraversamento in regata dell'Atlantico in solitario - divenne un evento mediatico a scadenza quadriennale. I navigatori che vi presero parte, divennero ben presto leggendari, esattamente come lo furono i pionieri dell'aria e non casualmente, questo nuovo genere di navigazione, venne inizialmente monopolizzato da persone di estrazione aeronautica.

LA OSTAR

Nel 1964 venne organizzata dal RORC (Royal Ocean Racing Club), la seconda edizione dell'avventurosa traversata. Vi presero parte entrambi i partecipanti della prima edizione, ma a vincere sarà un giovane aviare francese. Un navigatore che scriverà di proprio pu-



Sopra, Bernard Moitessier a prua del suo "Tamata" mentre naviga tra le isole della sua Polinesia. A lato, sul rosso "Joshua" alla partenza della "Golden Globe", il giro del mondo senza scalo. Si ritirerà quando sarà nettamente primo

gno buona parte della storia della vela moderna, regalando alla sua nazione, la Francia, una "grandeur" nautica invi-

diabile e un ruolo di primo piano nella nascita "course au large". Il suo nome era Eric Tabarly e la sua barca, un ketch di 14 metri, il "Pen Duick". Il secondo yacht di una lunga e indimenticata dinastia. Dopo la vittoria, anche Tabarly diverrà un eroe nazionale e insignito dal suo "monarca", il generale De Gaulle, della più alta onorificenza: il che, in Francia, significa la Legion d'Onore.

Tre anni dopo - siamo nell'67 - Sir Francis Chichester compì la prima circumnavigazione della Terra esattamente come la intendiamo noi oggi, ovvero, lasciando a sinistra le tre boe naturali

del nostro pianeta: Capo di Buona Speranza, Cap Leeuwin e Capo Horn. L'impresa, neanche a dirlo, ebbe un successo clamoroso e il navigatore inglese col suo affidabile "Gipsy Moth IV", un ketch di 53 piedi oggi in totale ristrutturazione, riuscì a completare il periplo - effettuando, come mai prima, un solo scalo - suscitando un vastissimo interesse mediatico. Il Sunday Time, prese prontamente la palla al balzo e l'anno successivo decise di sponsorizzare una regata oggettivamente durissima quanto essenziale. Attorno al mondo, in solitario, senza scalo e soprattutto contro i forti venti dominanti dei mari del Sud. La Golden Globe, così venne chiamata la terribile prova, partì nell'autunno del 1968 e vi aderirono otto temerari solitari. Quattro si ritirano per avaria dopo aver subito numerosi rovesciamenti, il quinto impazzì in pieno Oceano, il sesto si suicidò e il settimo, mentre era al comando della regata, virò e diresse la prua verso la Polinesia creando un autentico "caso" internazionale. Quella irrazionale virata, perse ben presto il suo valore tecnico per assumere un enorme valore simbolico. Venne interpretata come il romantico rifiuto del superficiale modello di vita "occidentale". Un gesto plateale che ebbe una ripercussione incredibile, soprattutto tra i giovani studenti universitari, coinvolti quegli anni in aperte contestazioni al sistema. L'autore della virata più famosa della storia, venne inconsapevolmente proiettato tra le figure più carismatiche del nostro tempo, diventando una specie di icona. Un pensatore romantico, che non tornò mai sui suoi passi e che trascorse il resto della sua esistenza scrivendo ("La lunga rotta" è il suo celebre racconto di quel giro del mondo e "Tamata e l'Alleanza" la splendida autobiografia), e filosofeggiando tra gli atolli della Papuasiasia. Quel navigatore ribelle e sognatore, si chiamava Bernard Moitessier e fu l'unico essere umano che pur ritirandosi da una regata mise in ombra il reale vincitore, Robin Knox-Johnson, unico solitario a completare la prima storica Golden Globe tagliando il traguardo col suo "Ocean Spirit". Erano trascorsi 313 giorni di regata e il coriaceo inglese aveva percorso oltre 30 mila miglia, tutte di bolina.

Foto B. Stichelbaut/DPP/VG



A cavallo degli anni settanta, fanno capolino anche i primi navigatori solitari italiani, uno su tutti, il milanese Ambrogio Fogar. Sarà il primo italiano a compiere la circumnavigazione del pianeta in solitario. Impiegherà 402 giorni partendo, nell'indifferenza generale, il 1° novembre '73 dal porticciolo toscano di Castiglione della Pescaia col suo bianco "Surprise", un Impala di 37 piedi. Diventerà anch'egli celebre ma l'avventura di Fogar, come altre iniziative nostrane, sfocerà nel mare più frequentato dagli italiani, quello delle polemiche. Stemperando di fatto gli entusiasmi di un'impresa che, viste le premesse, rimane comunque maiuscola. La sua colpa indelebile, l'aver copiato alcune pagine centrali del suo libro, "400 giorni attorno al mondo", che narravano della sua impresa. Un'ingenuità che non gli verrà perdonata.

THE NEW AGE

Nel 1968, la terza edizione della ormai classica transatlantica in solitario, venne vinta dall'inglese Geoffrey William. Quella, fu una vittoria emblematica. Il suo, fu il primo yacht ad avere una peculiarità che caratterizzerà profondamente il futu- ►►



Foto B. Stichelbaut/DPP/VG



Un moderno Open 60, le barche attualmente protagoniste della Vendée Globe partita lo scorso 7 novembre dal porto francese di Les Sables d'Olonne

ro della vela oceanica. La sua barca, non era più di un colore solo, aveva dei fregi caratteristici, che ricalcavano esattamente le fattezze di un celebre marchio. Quello di William era, a tutti gli effetti, il primo yacht sponsorizzato. Il marchio che propagandava era quello del principale produttore mondiale di the, la Lipton. Spinta dal suo stesso successo, la vela oceanica stava rapidamente uscendo dalla fase pionieristica e sognatrice che ne aveva sino ad allora romanticamente tratteggiato i contorni, per entrare in una nuova era, pragmatica e prestazionale. Stava nascendo la vela oceanica moderna. Agli ideali si sostituiranno gli sponsor, ai romantici navigatori, i velisti professionisti. Ma l'idea di grande libertà che trasmetterà anche in seguito all'immaginario collettivo, resterà incontaminata. Questa sarà la sua grande forza.

NON SOLO SOLITARI

Dal 1970 il marchio della birra Whitbread si legò a una nuova regata che entrerà prepotentemente nella storia dello yachting, il giro del mondo a tappe in equipaggio, decretando un sodalizio durevole quanto celebre. Un'unione che darà vita a una manifestazione tecnica e combattuta a cadenza triennale; una regata

che viene disputata ancor oggi. Il notevole successo internazionale della Whitbread race, mise in ombra per oltre un decennio le manifestazioni riservate ai solitari che sostanzialmente con il "BOC Challenge", altro non fecero che ricalcare la formula della celebre regata oceanica a tappe, riservandola naturalmente ai solitari. E' in questa manifestazione che un giovane e scanzonato navigatore milanese si metterà in luce. Sarà secondo nell'edizione dell'94, per poi vincere tre delle quattro tappe e stabilire il primato della regata nell'edizione successiva, quella dell'98. Giovanni Soldini, questo il suo nome, sarà il primo navigatore non francese a vincere il prestigioso BOC Challenge. Nel compiere l'impresa, salverà anche la sua amica, la navigatrice francese Isabelle Autissier rovesciatasi in Pacifico, al largo di Capo Horn. Quella cristallina vittoria resterà però l'unica perla dello scenario oceanico nazionale, il che, per un popolo che ama definirsi "di navigatori", è oggettivamente un po' poco.

L'EREDE DELLA GOLDEN GLOBE

Dal 1968, bisognerà attendere sino alla fine degli anni ottanta, per ritrovare una regata riservata ai navigatori solitari che prevedesse il giro del mondo senza neppure uno scalo. Sarà il

navigatore francese Philippe Jeantot a riesumare lo spirito avventuroso della storica "Golden Globe" quando decise, nell'89, di creare una regata che accogliesse tutti i solitari che partecipavano abitualmente al "BOC Challenge". Unica differenza: nel giro del mondo ideato da Jeantot, non si poteva in alcun modo scendere a terra. Pena, la squalifica. Il navigatore bretonne aveva intuito il grande fascino dell'avventura senza compromessi e voleva una regata che si riallacciasse idealmente all'idea ancestrale della "Golden Globe", la famosa regata voluta dal Sunday Time nell'68. Ideò una maratona acquatica riservata ai solitari che non prevedesse né sconti, né scali. Era nata la "Vendée Globe", quella che i francesi soprannomineranno "la Course du Siècle".

LA VENDÉE GLOBE

Ancor'oggi, l'Everest dei solitari, è questa regata. E' lei che ha ereditato e impersonifica lo spirito essenziale e drammatico delle prime circumnavigazioni in solitario. La resistenza psico-fisica degli skipper e strutturale degli yacht, deve essere totale e granitica, per cimentarsi nell'impresa. Soli, intorno al mondo, senza scalo e senza assistenza esterna. Le regole sono semplici quanto chiare. Non è possibile ricevere assistenza medica (se non quella fornita dell'organizzazione); non è possibile ricevere consigli meteorologici (routage interdit); non è possibile ricevere alcun alimento od oggetto per effettuare riparazioni. Tutto da soli, e basta. La barca è il tuo mondo e non esiste altro se non il mare. Ecco in sintesi il regolamento.

Il percorso, è anch'esso semplice quanto terrificante. Partenza dal porto francese di Les Sables d'Olonne, una boa di disimpegno nell'antistante baia, quindi, rotta verso sud per doppiare Capo di Buona Speranza, Cap Leeuwin e infine Capo Horn. L'arrivo, per i "sopravvissuti", è previsto nuovamente nel porto di partenza di Les Sables d'Olonne, dopo 25 mila miglia. Praticamente, il giro dell'Antartide partendo e tornando dalla Francia. Sono ammessi alla regata solo i monoscafi di 60 piedi (18,28 metri) conformi con le norme IMOCA (International Monohull Open Classe Association). Ma per partecipare alla più massacrante maratona no stop esistente al mondo, si deve aver preso parte recentemente a una traversata atlantica con uno scafo analogo, o si devono percorrere 2500 miglia in solitario a una media di almeno 7 nodi di velocità. Fate voi.

LA PRIMA VOLTA

La prima edizione della Vendée Globe, si è disputata nel 1989. In quell'ormai lontano novembre, a mollare gli ormeggi furono tredici skipper. Dopo 109 giorni e 25 mila miglia di navigazione, il primo a tagliare il traguardo fu il francese Titouan Lamazou col suo "Ecoreuil d'Aquitaine". Quella però, resterà l'edizione del dramma di "Fleury Michon". Il suo skipper, Philippe Poupon, per-



se il controllo del suo invelatissimo ketch nel centro di una furiosa tempesta e la barca si rovesciò nelle gelide acque dell'Oceano Indiano. Con le vele e gli alberi appesantiti dall'acqua, il bianco scafo di Poupon non tornò dritto spontaneamente. Per lunghe ore si temette il peggio, finché il navigatore francese venne aiutato dal connazionale Loick Peyron nel raddrizzare sia la barca, che una situazione decisamente compromessa. Come da regolamento, venne squalificato mentre il suo salvatore, "incassando" l'abbuono per il salvataggio, terminò secondo a un soffio dal vincitore. Nuovi e più severi parametri di stabilità vennero successivamente introdotti nella classe. Parametri che garantissero il raddrizzamento automatico delle barche scuffiate anche con i ballast, le zavorre liquide, cariche dalla parte sbagliata.

LA SECONDA EDIZIONE

L'edizione successiva, quella del 1992, vide 14 skipper prendere il largo nel tentativo di completare il percorso. Le condizioni meteorologiche furono tremende e solo la metà dei partecipanti riuscì a tagliare la linea del traguardo. Falcidiati sin dalla partenza da profonde depressioni oceaniche, numerosi furono i disalberamenti e le rotture dei timoni. Vittorio Malingri, il ►►

TUTTI I SOLITARI, DALLE ORIGINI AL 1980

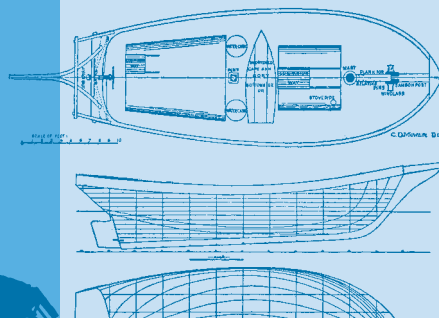
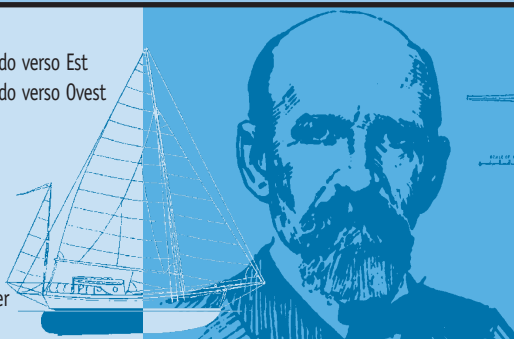
ANNI	NOME	NAZIONE	NOME BARCA	LFT	MATERIALE	RIG	DIREZIONE	RECORD	NOTE
1895/1898	J. Slocum	U.S.A.	"Spray"	37'	legno	S	W	Primo giro del mondo in solitario	Via Stretto di Magellano
1921/1925	H. Pidgeon	U.S.A.	"Islander"	34'	legno	Y	W		Via Panama
1923/1929	A. Gerbault	Francia	"Firecrest"	39'	legno	C	W		Via Panama
1928/1932	E. Miles	U.S.A.	"Sturdy"	37'	legno	S	E	Primo a navigare verso est	Via Panama e Suez
1932/1937	H. Pidgeon	U.S.A.	"Islander"	34'	legno	Y	W	Primo a completare per la seconda volta il giro in solitario	Via Panama
1936/1938	L. Bernicot	Francia	"Anahita"	41'	legno	C	W	Primo a seguire la rotta di Slocum	Via Stretto di Magellano
1942/1943	V. Dumas	Argentina	"Lehg II"	33'	legno	K	E	Primo a completare il giro, doppiando Capo Horn	
1948/1952	A. Peterson	U.S.A.	"Stronoway"	33'	legno	C	W		Via Panama e Suez
1950/1958	M. Bardioux	Francia	"Quatre Vents"	31'	legno	S	W	Primo a completare il giro verso ovest, doppiando Capo Horn	
1950/1956	A. Hayter	N.Z.	"Sheila II"	32'	legno	Y	E		Via Suez
1953/1957	J. Gau	Francia	"Atom"	30'	legno	K	W		Via Panama
1955/1959	J. Guzzwell	Canada	"Trekka"	21'	legno	Y	W		Via Panama
1956/1961	J. Havkins	Israele	"Lammerhak II"	23'	legno	Y	W		
1957/1973	E. Allcard	U.K.	"Sea Wanderer"	26'	legno	K	W		Via Capo Horn
1962/1963	A. Hayter	N.Z.	"Valkyr"	25'	legno	S	W		Via Panama
1962/1968	J. Gau	Francia	"Atom"	30'	legno	K	W		Via Panama
1964/1966	P. Auboiron	Francia	"Neo-Vent"	27'	legno	S	W		Via Panama e Suez
1965/1970	R. Lee Graham	U.S.A.	"Dove"	24'	VTR	S	W	Prima volta con una barca in vetroresina	Via Panama
1965/1968	R. Weeb	U.K.	"Flyd"	30'	legno	S	W		Via Panama
1965/1969	A. Kallies	Germania	"Pru"	27'	legno	S	W		Via Panama
1966/1968	W. Erdman	Germania	"Kathena"	25'	legno	S	W		Via Panama
1966/1970	J. Sowden	U.S.A.	"Tarmin"	25'	legno	S	W		Via Panama
1966/1967	F. Chichester	U.K.	"Gipsy Moth IV"	53'	legno	K	E	Primo a effettuare solo uno scalo	Via Capo Horn
1966/1973	W. Hausner	Austria	"Taboo"	32'	legno	S-Cat	W		Via Panama
1967/1969	L. Teliga	Polonia	"Opty"	32'	legno	Y	W		Via Panama
1967/1969	R. Plisson	Francia	"Francois Virginie"	24'	legno	S	W		Via Panama
1967/1968	A. Rose	U.K.	"Lively Lady"	36'	legno	Y	E		Via Capo Horn
1968/1969	B. Moitessier	Francia	"Joshua"	39'	acciaio	K	E	Primo a non fare scalo	Via Capo Horn
1968/1969	R. K. Johnston	U.K.	"Suhali"	32'	legno	K	E		Via Capo Horn
1968/1969	N. Tetley	U.K.	"Victress"	40'	legno	K-tri	E		Via Capo Horn
1968/1971	T. Blackwell	U.K.	"Islander"	58'	legno	K	W		Via Panama
1970/1971	C. Blythe	U.K.	"British Steel"	56'	acciaio	K	W		Via Capo Horn
1970/1973	B. King	Irlanda	"Galway Blazer II"	42'	legno	Sc	W		Via Panama
1971/1972	J. Meyer	Germania	"Paloma"	34'	VTR	S	W		Via Panama
1971/1973	G. Cederstrom	Svezia	"Tua Tua"	27'	VTR	S	W		Via Panama
1971/1974	H. Aoki	Giappone	"Ahodori II"	21'	legno	Y	E		Via Capo Horn
1972/1973	K. Baranowski	Polonia	"Polonez"	45'	legno	K	E		Via Capo Horn
1973/1974	A. Colas	Francia	"Manureva"	70'	alluminio	K-tri	E		Via Capo Horn
1973/1974	A. Fogar	Italia	"Surprise"	38'	legno	S	W		Via Capo Horn
1973/1974	K. Horie	Giappone	"Mermaid III"	28'	legno	S	W		Via Capo Horn
1973/1974	R. Ushijima	Giappone	"Gingitsune"	31'	legno	K	E		Via Capo Horn
1962/1976	E. Boden	U.S.A.	"Kittiwake"	25'	legno	S	W		Via Panama
1977/1978	N. James	N.Z.	"Express Crusader"	53'	VTR	S	E		Via Capo Horn

DIREZIONE

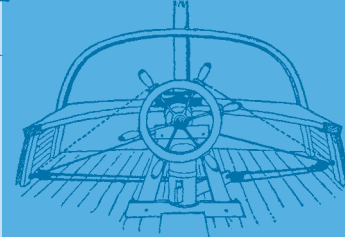
- E navigando verso Est
W navigando verso Ovest

RIG

- S Sloop
K Ketch
Y Yawl
C Cutter
Sc Schooner



**Joshua Slocum e il suo "Spray":
i primi a effettuare il giro del
mondo il solitario**





Larghi, piatti e molto invelati. Velocissimi alle andature portanti, gli attuali Open 60 affrontano gli oceani del Sud a oltre 15 nodi di media in solitario

primo italiano a prendere parte alla regata, si ritirò proprio per un'avaria a un timone. Purtroppo, nel corso della regata si registrò anche la scomparsa in mare dell'inglese Nigel Burgess. Dopo 110 giorni dalla partenza, il primo a comparire all'orizzonte fu "Bagages Superior" il 60 piedi del vincitore Alain Gautier. Il suo acerrimo rivale, Bertrand de Broc - dopo essersi coraggiosamente ricucito la lingua da solo di fronte a uno specchio, a seguito di un incidente per il quale rischiava il dissanguamento - si ritirò perché si accorse che oltre alla parola stava seriamente rischiando di perdere anche la chiglia. Alle spalle del vincitore, arriverà Jean Luc Van Den Heede, un coriaceo e barbuto bretonne. Un ex professore liceale che nel decennio successivo, forse per dimenticare i suoi troppo vivaci alunni, focalizzerà la sua attenzione non più su una regata, ma su un incredibile primato. La sua ossessione, non sarà più inculcare la matematica alle nuove generazioni, ma detenere il record del "Global Challenge", ovvero, stabilire il miglior tempo nel compiere il giro del mondo senza scalo controvento. Un'impresa estenuante, in cui i soli avversari sono il calendario e il cronometro. Un tentativo di record che occuperà per oltre dodici anni la vita di Van Den Heede. Coronerà il suo sogno, dopo quattro fallimenti consecutivi, solo nel marzo del 2004 (SoloVela n.24 - aprile '04), polverizzando il primato che era stato di Robin Knox-Johnson dall'68 (313 giorni) e di Philippe Monnet dal 2000 (151 giorni), e stabilendo con "Adrien" - il suo cutter d'alluminio sverniciato - un primato non facilmente migliorabile: 122 giorni e 14 ore. Niente male per un attempato "prof" di "mat".

IL TERZO ATTO DELLA VENDÉE GLOBE

Nell'autunno del 1996, una nuova flotta di ben sedici solitari si lancia nuovamente alla conquista del Grande Sud. I favori sono tutti

per Yves Parlier col suo avveniristico monoscafo in carbonio "Aquitaine Innovations". Anche stavolta il bilancio è disastroso, e i pronostici vengono sconvolti. Molte sono le scuffie, tanti i ritiri, innumerevoli le avarie e purtroppo, si registra nuovamente una vittima. E' uno dei favoriti, Gerry Roufs, il canadese. A vincere è il francese Christophe Auguin che col suo "Geodis" batte anche il precedente primato portandolo a soli 105 giorni. Al traguardo giungeranno solo in sei tra cui mancherà sia il favorito Parlier, ritiratosi per avaria ai timoni al largo dell'Australia, sia l'amazzone degli oceani, la francese Isabelle Autissier. Ultima degli arrivati, ma moralmente prima, si classifica Catherine Chabaud. La prima donna della storia a terminare "La grand boucle".

L'ULTIMA VOLTA

Nel novembre 2000, si gira il quarto atto del seguitissimo giro senza scalo. La regata è cresciuta ancora, come lo sono gli interessi degli sponsor e i relativi budget. I capitali investiti sono lievitati parallelamente all'audience di cui l'evento ormai gode. Per una singola partecipazione, si parla di cifre superiori ai tre milioni di Euro, con programmi d'allenamento pluriennali. Al via si presentano in 24: spiccano 3 team francesi; 2 inglesi, tra cui l'astro nascente Ellen McArthur; e un americano. Gli italiani sono due, Bianchetti e De Gregorio. Si ritirano in nove, ma ben 15 skipper terminano l'impresa. Il più veloce è nuovamente un francese, Michel Desjoyeaux col suo tecnologico "PRB" che non solo scende sotto la soglia dei 100 giorni, ma arriva a stabilire un risultato cronometrico che molti ritengono irripetibile: 93 giorni e tre ore. Un tempo spaventoso, che abbatte il precedente primato di oltre 10 giorni e che rende giustizia all'enorme evoluzione strutturale avvenuta su questi scafi. Ma a scaldare i cuori degli appassionati, è l'incredibile prestazione della ventenne inglesina Ellen Mc Arthur. La sua rimonta, lascia tutti estasiati. Quando taglia il traguardo per seconda, l'intero mondo della vela si ferma per applaudirla. Centinaia di migliaia di persone l'aspettano entusiaste al traguardo, la vincitrice morale è lei, come avvenne trent'anni prima con Bernard Moitessier.

OGGI, NEGLI OCEANI

Ora, si sta girando l'ultimo atto di questa avvincente epopea. I nostri eroi stanno solcando le gelide acque dei Quaranta Ruggeri e dei Cinquanta Urlanti. Ma l'esito di questa quinta sfida non è ancora storia, è solo cronaca e deve ancora essere interamente vissuta. ■