

Giro del mondo a vela L'ultima tragedia con la morte del marinaio inglese Tony Phillips ha riportato d'attualità i rischi sulla rotta dei coraggiosi: negli ultimi sedici anni 54 persone nelle maxi-regate hanno pagato con la vita la sfida al mare

Gli oceani crudeli

Quando nell'Oceano Indiano in particolare il barometro continua la sua discesa, un navigatore guardando il cielo con il suo sole smorto o addirittura plumbeo e il mare delle onde lunghe che brillano in un grigiore non naturale, non può fare a meno di pensare a quei preparativi

Lo skipper del veliero ed i suoi uomini che dalla coperta hanno scrutato cielo e mare, sentono dentro un certo malessere che non è affatto paura bensì la certezza che si sta avvicinando uno sconvolgimento atmosferico ossia un cataclisma che, da quelle parti, può essere un violento uragano, oppure un tifone, possono un maremoto che nel suo baratro improvviso potrebbe inghiottire un transatlantico.

Il mare diventa ancora più lungo. Le onde si alzano come colline con inquietante frequenza. Il vento fischia forte. Le raffiche dei *Quaranta Ruggenti* oppure dei *Cinquant'Uraliani* in un diverso settore dell'Indiano scatenano l'inferno. Il veliero fatica. Subisce beccheggiamenti e un ruolo terrificante. La barca ansimante imbarca acqua che spazza la coperta. Gli alberi si piegano, scricchiolano. Le sartie fanno sentire la loro lugubre musica.

Ebbene tutta questa, dannazione ed altro ancora stanno affrontando, dal 28 ottobre, i monosci superstiti ed i loro uomini della *Whitbread Round the World Race* giunta alla sesta edizione. Questa regata venne lanciata nel 1973 dal *The Royal Naval Sailing Association* sotto le bandiere della birra (The *Whitbread Trophy* e del whisky (The *Long John Trophy*) che valevano per le due classifiche finali, quella in tempo compensato (la più quotata) e l'altra, in tempo reale, un contenitore per le barche più veloci.

Dopo la partenza da Portsmouth sulla Manica, le tappe erano quattro. Cape Town nel Sudafrica, Auckland nella Nuova Zelanda, Punta del Este in Uruguay quindi la volata di ritorno, risalendo l'Atlantico sino a Portsmouth. Erano 27 mila miglia manne circa.

La prima edizione della *Whitbread*, che poi è un Giro del mondo a tappe con monosci dotati di equipaggio, rimane la più gloriosa per la vela italiana che si piazzò al 5° posto con *Giulia* uno sloop lungo 45 piedi di Giorgio Falck che, però, fece lo skipper nella prima tappa (Portsmouth-Città del Capo) e nella terza tappa (Sydney Rio de Janeiro), quella di Capo Horn. Allora Auckland e Punta del Este erano sostituite da Sydney in Australia e Rio in Brasile.

Nella classifica finale l'Italia, con le tre barche tra le prime 10, ottenne il primo posto nella *Classifica per Nazioni* davanti a Gran Bretagna e Francia due colossi degli oceani. Il primo *Giro del Mondo* per equipaggi si concluse con il successo di *Scopula II* il ketch di 64 piedi (metri 19,45) appartenente al messicano Ramon Carlin un ricco venditore di frigoriferi che aveva ingaggiato un esperto equipaggio di professionisti statunitensi, britannici australiani, neozelandesi messicani.

Scopula II vinse in compensato mentre in reale primaggio il ruvido sergente dei paracadutisti inglesi (16 Brigata) Chay Blyth con *Great Britain II* un ketch in vetroresina lungo piedi 69,2 (metri 21 circa) che impiegò 144 giorni e 11 ore.

Il *Giro del mondo 1989-90* presenta diverse novità. Ha cambiato percorso le tappe sono diventate sei: Portsmouth-Punta del Este Uruguay di 6281 miglia marine, Punta del Este-Fremantle Australia di 7650 miglia, Fremantle-Auckland Nuova Zelanda di 3434 miglia, Auckland-Punta del Este di 6555 miglia, Punta del Este-Portsmouth Usa di 5475 miglia infine Fort Lauderdale-Portsmouth di 3837 miglia. Sono dunque complessivamente, 32.932 miglia marine e, per motivi poco chiari, è stato scartato il porto di Città del Capo anche se nel Sudafrica i concorrenti della *Whitbread* avevano sostato dal 1973 in poi.

Altra novità vale solo una classica, quella in tempo reale per facilitare la comprensione

della corsa. Secondo la lunghezza delle barche e realtivo rating sono state divise in classe A B C D, ed hanno aggiunto tre monosci da crociera come se questa regata nei crudeli oceani che chiedono spesso vittime umane non fosse ormai per velisti professionisti e non per vacanzieri da Mediterraneo.

Le imbarcazioni iscritte erano 23 e fra queste l'italiano *Gatorade* di Giorgio Falck uno sloop lungo metri 24,38 disegnato da Bruce Farr che nel precedente *Giro del Mondo* si chiamava *Enterprise New Zealand* con Digby Taylor al comando.

La prima tappa della *Whitbread* 1989-90 ha registrato il successo di Peter Blake il veterano neozelandese con il suo *Stenlager 2* che alle 5 del mattino di giovedì 28 settembre spuntò da un gelido pampiro da Sud Est entrò per primo a Punta del Este una specie di

La regata intorno al mondo di vela ha vissuto un'altra giornata drammatica dopo l'incidente mortale di lunedì scorso. In pieno Oceano Indiano altri due uomini hanno rischiato il peggio. Il maxi inglese *With Integrity* ha recuperato in extremis un marinaio caduto nelle gelide acque oceaniche. Più gra-

ve invece l'incidente occorso sul *Ment* a Michel Pizzini, il secondo dello skipper Pierre Fehlmann. Legato vicino all'albero con una cintura di sicurezza, è stato investito da un'onda violentissima che lo ha sbattuto a poppa. Pizzini ha riportato una commozione cerebrale e la frattura di due costole.

GIUSEPPE SIGNORI

Porto Rotondo o di Porto Cervo per i ricchi ed i vip di Montevideo.

Mesi e piedi sul molo del locale *Yacht Club Blaise* lasciandosi per la soddisfazione i baffi biondi disse: «Farr mi ha consigliato bene facendomi scegliere questo ketch invece del solito sloop spero di farcela stavolta malgrado Fehlmann e il suo *Ment*». Fra gli esperti che seguono questa *Whitbread* si è aperta una di-

scussione. «Meglio il ketch ossia un due alberi, oppure lo sloop con un albero solo?»

Ment di Pierre Fehlmann è uno sloop, *Stenlager 2* di Peter Blake un ketch sono i due favoriti vedremo come finirà questa corsa già così tragica. Due morti a terra durante la sosta a Punta del Este una vittima dell'oceano in burrasca al largo di Capo di Buona Speranza al di sopra del 50° parallelo e non ancora nell'Indiano

sto in reale con *Drum of England* lo sloop del cantante Simon Le Bon.

Sul *Falck* Novak è il vero comandante Alex Grichchenko stava ai suoi ordini. Forse questa situazione anomala ha influito sui nervi sul morale sull'orgoglio del povero Alex che hanno trovato impiccato ad un albero di un parco di Punta del Este. È stata la prima vittima la seconda il giovane svedese Jan Gustavsson prodiere del ketch *The Card* che sempre a Punta del Este andò a schiantarsi con una moto, contro un altro albero.

Il «gentleman» britannico Anthony «Tony» Phillips un londinese cugino del capitano Mark Phillips marito della vivace rivola principessa Anna d'Inghilterra è il terzo morto. Si trovava a bordo di *Creighton's Naturally* affidato a Tony Allen uno sloop lungo metri 24,40 appartenente alla classe delle barche da crociera



Il «maxi» svizzero *Ment*, attualmente 4° in classifica nella regata

rono a trarli a bordo e per Bart Van den Dwey fu la salvezza, invece Tony Phillips malgrado ogni cura, s'addormentò dolcemente entrando nel buio senza fine.

Pochi giorni prima nell'Indiano un marinaio dello sloop *Fortuna Lights* lungo metri 23,50 e al comando del rade Jan Santana che rappresenta la Spagna, precipitò in mare. Moderni aggeggi, come una «salvagente elettronica», inoltre la collaborazione di Pierre Fehlmann lo skipper di *Ment*, riuscirono a salvarlo malgrado un vento di 35 nodi e l'acqua gelida dove il velista spagnolo rimase circa 15 minuti.

Sul *Gatorade*, invece, che Giorgio Falck per la seconda tappa ha affidato a Pierre Sicri, ci sono stati tre feriti costretti in cuccetta. Lo sloop italiano ha scelto la rotta più a sud, fra il 50° e il 60° parallelo, in cerca di venti forti favorevoli. Però in quelle acque antartiche galleggiano, magari invisibili, lastri di ghiaccio ed iceberg che sembrano montagne candide.

È una rotta per coraggiosi ma anche estremamente insidiosa. Dopo oltre due settimane dalla partenza da Punta del Este conduceva la corsa il ketch neozelandese *Fischer & Paykel* lungo metri 25,01 comandato da Grant Dalton, meno mitico di Peter Blake ma altrettanto esperto dell'Indiano, dei suoi venti, delle sue onde gigantesche, dei suoi ghiacci Dalton si trovava a circa 2500 miglia da Fremantle lo incalzavano l'inglese *Rothmans*, il ketch di Lawrence Smith che fu un asso nelle classi olimpiche, inoltre *Ment* di Fehlmann, *Stenlager* di Blake e *Fortuna* di Santana.

L'italiano *Gatorade* si trovava più lontano, in dodicesima posizione, sempre preceduto dal sovietico *Fazisi* alla sua prima esperienza nel *Giro del Mondo*. Se la *Whitbread* 1989-90 sarà ricordata per i suoi tragici incidenti, pure la prima edizione (1973-74) ebbe tre vittime.

Durante la seconda tappa, nell'Indiano Paul Waterhouse, caporale dei dragoni inglesi, venne strappato da un'ondata dal *Tauranga* di Erik Pascoli inutile ogni ricerca. Durante una notte, mentre soffiavano i *Quaranta Ruggenti* Dominique Guillot, skipper del francese *33 Export*, che si trovava al timone fu scaraventato in mare. Il glorioso *33 Export* continuò la corsa con il co-skipper Millet, amico del povero, pittoresco simpatico Dominique Guillot.

Infine nel Pacifico, terza tappa, il *Great Britain II* pesa Bernie Hoskin della 16 Brigata paracadutisti Chay Blyth, il sergente che comandava il ketch non arrestato la barca, voleva vincere la *Whitbread* in tempo reale e ci riuscì.

Il brutale Blyth limitò i capitani dei «clippers» del secolo scorso impegnati nella *Corsa del The O* nella *Corsa della Luna* che, pur di arrivare in fretta sotto la Torre di Londra, non si arrestavano per raccogliere un marinaio caduto nell'Indiano o nel Pacifico. Gli oceani sono crudeli ma anche gli uomini.

Negli ultimi 16 anni le regate oceaniche, che sono ad alto rischio, hanno voluto un tributo di almeno 54 velisti, ecco perché dovrebbero essere riservate soltanto ai professionisti e non ai «gentlemen», al dilettantismo.

Per il momento, dopo quelli ricordati nella prima *Whitbread* ed in quella che stanno disputando ci limitiamo, stavolta, a ricordare in sintesi il francese Daniel Gilard, skipper del catamarano *Jet Services V*, scomparso nell'oceano durante la regata La Baule-Dakar del 1987. Gilard aveva 38 anni.

Mistosa fu la morte, nelle acque delle Antille, di Alain Colas, un discepolo di Eric Tabarly, nella *Route du Rhum* del 1978. Colas, un eroe delle *Transat britanniche* (la *Ostar*), si trovava in testa.

Appunto durante una di queste *Transat* in solitario, dalla Manica a Newport, Stati Uniti, scomparve nel nulla l'inglese McMillen, ufficiale della *Royal Navy* accadde nel 1976. Dieci anni dopo venne il turno del bresciano-napoletano Beppe Panada e dell'ingegnere milanese Kramar (fratello della nota giornalista Sylvia Kramar) finiti nell'oceano durante la «TwoStar» francese.

Il piccolo, grande Loic Caradec, un ingegnere, un asso del multiscali, appena entrato nel Golfo di Guascogna in tempesta, finì in un baratro, con il suo *Royale II*, durante la *Route du Rhum* del 1986, un anno nero per gli oceanici.

Durante l'ultima *Quebec-St. Malo* nei pressi dell'Irlanda, cadde in mare Olivier Mousy, chiamato San Bernardo, perché il francese aveva salvato negli oceani più di un collega. Si trovava a bordo del trimarano *Louise-Mont-Saint-Michel* con la modella parigina Florence Arthaud che non riuscì a recuperarlo. Eppure la bella Florence è una velista in gamba avendo imparato da Francois Boucher, uno dei francesi più forti, altro allievo di Eric Tabarly che, a sua volta, è naufragato due volte con il trimarano *Côte-d'Or II* assieme al fratello ma riuscì sempre a salvarsi.

Corsa Swing. La stella filante e i consumi incantati.

A MORE. Per i nati dal primo all'ultimo dell'anno gli astri prevedono nuovi incontri che avranno interessanti sviluppi. È il momento di chiudere vecchie relazioni che non funzionano più e salire su una Opel Corsa Swing.

Controllate la vostra istintività, il fatto che possa anche filare a 154 km/h non deve farvi dimenticare che è sempre meglio mantenere la calma. Guidate serenamente in ogni vostra avventura, dalla vostra parte avete Venere e i faro-
geni di Corsa Swing. FORMA. Siete un po' stanchi del solito tran-
tran e avete bisogno di rilassarvi. Plutone vi consiglia di aderire al comodo poggiatesta di serie. Non c'è bisogno di intraprendere diete stressanti per contenere i consumi, Corsa Swing può percorrere anche 100 chilometri con 5 litri di carburante a 90 km/h. Con un po' di sport vi sentirete meno irrequieti, vi sarà facile tenere tutto sotto controllo grazie ad una felicissima consolle centrale. AFFARI. Mercurio e Giove, favorevoli, vi consentono di concludere trattative che parevano impensabili, a partire da lire 9.412.000*. Grazie all'appoggio di Marte, i Concessionari Opel vi faranno un'offerta ricca di soddisfazioni: 6 milioni di finanziamento senza interessi, rimborsabili in



Oggi Opel offre in alternativa la marmitta catalitica senza sovrapprezzo su Omega, Vectra, Kadett e Corsa iniezione. Respirare a pieni polmoni tutta l'emozione e il divertimento di guida, rispettando l'ambiente, non costa nulla.

24 mesi, solo 250.000 lire al mese, su Corsa 1.0, 1.2, 1.5 Diesel e Turbo-

diesel. Prendetela in considerazione adesso, e valida solo fino al 31 Dicembre.

Prezzi di listino suggeriti di 12.100 del modello Corsa City 1.2 1000 cc. L'offerta, non cumulabile con altre iniziative promozionali, in corso. Oppure per vedere i prezzi e i termini di finanziamento, visitate il sito Opel. Opel è un marchio registrato di Opel. Opel è un marchio registrato di Opel. Opel è un marchio registrato di Opel.

OPEL
BY GENERAL MOTORS
N°1 NEL MONDO