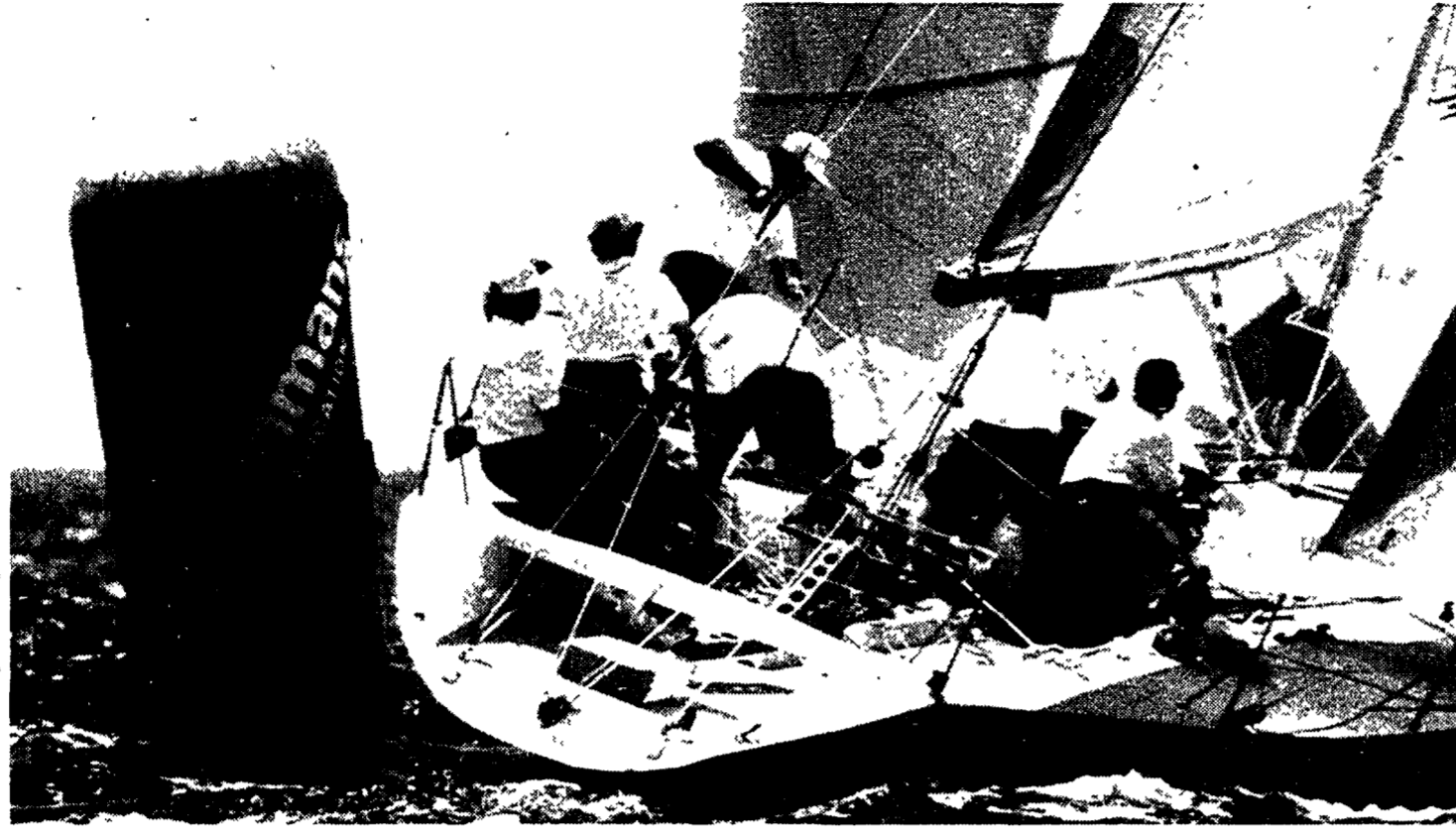


**L'INTERVISTA.** Parte la nuova stagione, l'ex skipper del Moro parla dei suoi programmi

**La notte delle stelle  
Premiato a Portofino  
Il mago della veloria**

■ Paul Cayard non è stata l'unica stella del «Trofeo Ermenegildo Zegna» di Portofino, vinto dopo un'appendante regata dallo yacht Despeinada di Italo Borini. Il premio «Una vita per la vela» che viene assegnato ogni due anni ad un personaggio di rilievo mondiale, è stato consegnato a Lowell North, soprannominato «The Pope». Nato nel '28 nel Missouri, North ha aperto la sua prima veliera nel 1958 a San Diego, è stato medaglia di bronzo alle Olimpiadi del 1964, medaglia d'oro nelle Olimpiadi, nella classe Star, del 1968. Come timoniere, infine, ha partecipato alla Coppa America del 1977 su «Entreprise». Ogni amante della vela conosce il nome di North: il suo gruppo «veste» ogni equipaggio e la sua veliera conta 54 sedi in 20 diversi Paesi. Dal 1980 in poi le vele North sono state utilizzate da ogni difensore e da ogni sfidante della Coppa America. «Presto mi ritirerò su una collina australiana per fare deltaplano» ha detto durante la premiazione a Portofino. Uno scherzo o una nuova intuizione? Chi può dirlo.



**Com'è  
profondo  
il mare**

VALERIA VIGANÒ

«A L DI SOPRA del lago soffia il vento e muove la superficie dell'acqua. Così si manifestano i visibili effetti dell'invisibile». Fu Shi, un sapiente cinese vissuto 4500 anni fa, creò il Libro dei Mutamenti in base all'osservazione dei fenomeni naturali, degli effetti di cielo e terra, acqua e fuoco, delle montagne e del vento e dei laghi. Il re Wen tremila anni dopo diede la forma scritta che ancora conosciamo dell'I Ching, non immaginando che la poetica filosofica che vi è racchiusa sarebbe arrivata fino a noi. Nell'oracolo cinese l'elemento dell'acqua è il pericolo, l'abisso ma anche nel simbolo del lago, rappacificazione e letizia. Il cielo è la creazione, il vento penetrazione.

Fu Shi probabilmente non vedeva il mare, conosceva l'acqua però e la vastità e il rischio che le appartengono. E usando le manifestazioni della natura come simbologie desume saggezza oracolare e compenetrazione dell'essere umano dentro il corso dell'esistenza. L'uomo che conosce le leggi del cosmo nel quale vive saprà modellarsi e non contrapporsi violentemente a fenomeni troppo grandi per lui. E da questi tratti insegnamento mediante l'osservazione.

Probabilmente nello stesso periodo, o forse qualche secolo più tardi, il molto audace o molto paziente (a seconda delle interpretazioni) Odisseo solcava i mari caldi dell'Egeo per tornare a casa. Affronta avventure e insidie e abbonda nel suo viaggiare mitologico tra tempeste e un mondo che appare sconfinato alla sua navigazione. Il greco si oppone a venti e canti di sirene, cerca la terra e terra trova, più volte, e più volte rimanda l'attracco definitivo.

Il solcare laghi e mari con una vela, con più vele, è una classica iconografia, trattata in molti libri di viaggi, di filosofia, di narrazione. Dall'arsura maledetta di Coleridge e del suo Ancient mariner, alle storie di tutto il Settecento inglese, da Melville ai racconti di Stevenson, dal fantastico mondo di Salgan al contemporaneo elogio della lentezza marinara di Nadolny.

Il navigare a vela, contiene tutto ciò che è stato scritto ed è oggetto di riflessioni e simbologie naturalistiche. E anche se oggi a bordo delle barche ci sono strumentazioni sofisticate, quel navigare è la quintessenza della scelta di adattarsi alle leggi della natura, sfruttandone la potenza, la grandezza, la solitudine e l'apparente astensione. È il richiamo dell'infinito dell'orizzonte, della profondità trasparente e buia di ciò che sta sotto di noi. È il mantenersi sul pelo dell'acqua, riconoscendo dalle increspature della superficie i segni del futuro imminente. È il destare ogni senso per necesse dalle correnti dei venti, dall'odore dell'aria, dalla vista di pesci e uccelli, il senso della posizione che si occupa sulla terra. È ascoltare il fruscio delle vele, lo scocchiarlo dell'albero e sentire l'ondeggiamento che richiama alla relatività che ci appartiene. È l'equilibrio di forze opposte che si scontrano e si fondono, si urtano e si placano l'una a causa dell'altra.

Nei piccoli porti d'estate, al calare della sera, le luci delle barche con le vele ritirate si dirigono verso il luogo del riposo. La chiglia che fende il mare piatto produce un rusucchio lieve, e le facce dei passeggeri mostrano sempre un po' di stanchezza. Per il troppo sole e il troppo vento, per la salsedine che colpisce oggi come colpiva il capitano Cook in mari più esotici. E nelle baie naturali, le barche rimangono per la notte attaccando spesso al tramonto, dando una misura all'acqua che non ce l'ha. Quanto è migliore spettacolo, nel turchese di calette incontaminate vedere una barca a vela, ancorata ben lontana da riva e senza gommoni puzzolenti che trasportano nafta e vacanzieri sulla spiaggia? Niente può paragonarsi a certi legni impregnati e certi ottoni, alla matena prima naturale delle barche a vela che solcano lente i piccoli golfi, che magari si osservano dall'alto nel bianco che brilla illuminato dal sole e scandiscono un tempo che ha un sapore un po' lontano. Se ogni motoscafo dalla figura invadente e ogni abominevole yacht con la moquette e gli specchi fumé che corrono a tutta birra, coprendo le distanze il più rapidamente possibile e accaparrandosi isole e sabbia finissima con le loro sagome tozze che buttano l'ancora a riva e con le eliche fanno il pelo ai poveri bagnanti, potesse essere sostituito da meno fumosi e numerosi mezzi a vela, il nostro mare e non solo il nostro si vedrebbe restituire la sua essenza.

Ritornando al saggio I Ching, che fornisce le risposte oracolari alle domande sul comportamento più giusto in determinate circostanze e designa situazioni esistenziali dell'io e dell'altro, del gruppo e della collettività, spesso vi si trova scritto come solenne monito: «proprio è attraversare la grande acqua». La grande acqua può rappresentare una decisione, un passo importante, un momento tipico che noi siamo chiamati a capire e agire. La grande acqua è uno spazio mentale, un salto di qualità, una scelta. Rappresenta ciò che di naturale occorre saper attraversare, le esperienze, le prove, il viaggio del cambiamento. Perché da un viaggio metaforico, o magari un viaggio in vela, senza la spinta velocistica del mondo moderno, si torna sempre un po' diversi.

**Paul Cayard a vele spiegate**

In Italia è amato e ammirato. L'avventura in Coppa America nel '92 con il Moro lo ha trasformato in un eroe, anche se il trofeo è rimasto in America. Paul Cayard è il prototipo dello skipper: simpatico, aitante, affascinante, disponibile. A San Diego sta preparando la Coppa America '95, guiderà un'imbarcazione francese. Ma come può approda in Italia. A Portofino ha gareggiato nella Coppa Zegna. Un'ottima occasione per parlare di mare e di barche

DAL NOSTRO INVIATO  
MARCO FERRARI

■ PORTOFINO Bello, aitante, atletico e giovivo come un canottiere di Guy de Maupassant. Solo che le sue acque non sono quelle della Senna e i suoi luoghi preferiti non sono Argenteuil, Chatou e Bezons. No, per trovare Paul Cayard bisogna frequentare San Diego, West Palm Beach, Porto Cervo, La Rochelle e Portofino. Ma il trentaquattrenne skipper californiano qualcosa di francese conserva, oltre i suoi mustaches: il cognome, l'origine e soprattutto il passaporto. Così è stato facile per i cugini d'oltralpe trasferirlo in una loro bandiera. L'obiettivo dichiarato è la Coppa America edizione '95. A bordo della «Vaporetto Polti», impegnata nella regata di primavera «Trofeo Ermenegildo Zegna», il regatante più famoso del mondo sembra godere giorni di relax in attesa di tornare a Parigi e trasferirsi quindi a San Diego, dove vive, per preparare l'atteso avvenimento.

**A che punto è l'allestimento della imbarcazione per la Coppa America '95?**  
Abbiamo già iniziato gli allenamenti con l'équipe che isserà bandiera francese. L'imbarcazione si chiamerà «Défi France» e, da circa due settimane, è in allestimento nei pressi di La Rochelle. Dovremmo iniziare a navigare a San Diego nel mese di giugno. È stato un miliardario francese, Jacques Dewailly, il re dei riscaldamenti, a prendere la decisione di allestire un consorzio per la Coppa America ed io ho accettato la guida del timone. Abbiamo scelto di prendere il «Moro di Venezia 5», la barca che è arrivata in finale a San Diego e che venne battuta da «America 3», per prepararci al meglio. Il consorzio transalpino l'ha acquistata dalla Montedison e la userà come «lepre» in attesa della nuova barca.

**Che tipo di barca sarà «Défi France»? Si distaccherà molto o**

**assomiglierà al «Moro»?**  
È ovvio rispondere che sarà più veloce, almeno queste sono le nostre speranze. Ma non posso aggiungere altro perché i segreti di una vela fanno parte della sfida. Posso soltanto dire che, come sul «Moro», useremo molla elettronica, computer per verificare la posizione dell'imbarcazione nella regata, la distanza dagli altri equipaggi, le condizioni atmosferiche, le previsioni del vento ecc. L'armamento velico, per regolamento, è invece completamente manuale anche se cercheremo di introdurre numerose novità tecniche. L'equipaggio è già stato scelto dal consorzio francese, io sono soltanto uno degli ultimi arrivati.

**Anche l'abbigliamento da competizione ha la sua importanza: è per questo che, come ogni personaggio sportivo di oggi, adesso appone la sua firma su una scarpa?**  
Mi sono accorto che, durante le regate, dobbiamo compiere manovre veloci in condizioni difficili, con l'acqua in coperta e in precario equilibrio. Visto che non trovo delle calzature adatte, ho deciso di progettare io. Dalla collaborazione con il gruppo Della Valle è nata la mia Tod's con una suola speciale di caucciù e una perfetta resistenza all'acqua: con i piedi asciutti non si rischia di cadere e soprattutto si maneggiano meglio

le vele. Ho fatto adottare le mie scarpe all'equipaggio francese, così un pezzo di Italia mi accompagnerà alla Coppa America. È un po' poco ma è pur sempre qualcosa.

**Lo è dispiaciuto non poter gareggiare nel '95 con i colori italiani?**  
Simpatici come gli italiani non c'è nessuno. Infatti, se sono in Francia è per poter restare il più vicino possibile all'Italia. Ma credo che, dopo Tangentopoli e lo choc provocato dalla morte di Raul Gardini, sarebbe stato impossibile allestire una squadra azzurra. Occorrono circa 50-60 miliardi di lire per essere competitivi e prepararsi alla vittoria. Spero comunque che l'Italia sia pronta per l'edizione 1998 ed io ho avuto segnali incoraggianti in questa direzione. Sarà pronto a riprendere in mano un timone azzurro per quella data.

**Si pensava che, con aerei, treni veloci e autostrade, il mare perdesse di importanza e di interesse anche dal punto di vista sportivo. Invece la vela sta vivendo il suo boom, è diventata industria, ha conquistato la tv, è diventata una pratica di massa. A cosa si deve questa esplosione?**  
Non si può rovesciare il mondo: il pianeta è ricoperto di acque per più del 70 per cento della sua superficie. Quindi è semplicemente utile, nella vita, saper andare in barca. Ci sono intere popolazioni

che vivono in mare e praticano ancora la vela, nonostante sia finita l'epoca delle grandi navigazioni. Il mondo è mare, la stona è mare.

**Gli incidenti di Imola, la morte di Senna e Ratzberger hanno riproposto il rapporto tra uomo e mezzo veloce. Nella vela conta più l'abilità del pilota o l'efficienza dell'imbarcazione?**  
Ci sono alcuni paralleli tra Formula 1 e vela, nel senso che il mezzo nautico ha un'importanza particolare, soprattutto in competizioni particolari come la Coppa America dove c'è una ricerca di perfezione tecnica. Ci sono, a mio giudizio, una decina di skipper e equipaggi che possono vincere proprio perché partono con una barca buona. Invece in categorie diverse, come la «star», vince certamente chi è più bravo come velista.

**Una volta gli sponsor si indirizzavano solo verso gli sport più popolari, adesso sembrano aver scoperto la vela: è così vantaggioso investire in questa disciplina?**  
Le colpe erano soltanto nostre, dei velisti e degli organizzatori che non presentavano a dovere il nostro sport. Insomma, non abbiamo mai fatto spettacolo. Poi, nel '92 è arrivata la tv. Ma abbiamo ancora margini di miglioramento.

**Cosa consigli alle migliaia di giovani che praticano la vela? Un profondo amore per il mare.**



**Carta  
d'identità**

Nato a San Francisco trentaquattro anni fa, Paul Cayard in effetti è di origine francese. Ha sempre avuto la passione per il mare, tanto che a 14 anni, spinto da un vicino di casa ha cominciato a regatare con gli Optimist. Nel '78 arriva alle Star come prodiero. Nel '82: passa timoniere e due anni dopo è secondo nel mondiale Star che nell'88 vince. In Coppa America ha gareggiato nell'83, nell'87 e nel '92 sul Moro di Venezia.

**Un festival di regate e di campioni**

■ ROMA. A tutta vela. Quella d'altura s'intende, sempre più affascinante, sempre più seguita e vissuta da un popolo di amatori e di praticanti. Il popolo che si occupa di bome, rande e timoni s'è allargato a macchia d'olio così come quelli che da semplici navigatori da villeggiatura, sono diventati improvvisamente protagonisti di gare più o meno impegnative. L'esercito dei velisti conta ormai squadroni e compagnie ben attrezzate e le regate registrano sempre il pieno. È proprio questo crescente interesse verso uno sport, sotto certi aspetti, aristocratico, ma comunque possibile anche per chi non il portafoglio sbordante di carte di credito, ha spinto la Rothmans ad entrare in questo mondo con una partecipazione sempre più concreta. Singole regate, circuiti, Coppe, convegni e tante altre iniziative sono ormai targate con il marchio biancoblu dall'azienda inglese. I primi timidi passi sono stati mossi nel 1989, in punta di piedi «tanto per capire e tastare il polso a questo

ambiente» come ci ha spiegato Fabrizio De Carli direttore generale della Rothmans Italia, fino a diventare ora un supporto di primo piano della vela d'altura.

Il programma della nuova stagione agonistica, illustrato da Alberto Acciari della Makis, l'agenzia che gestisce il marchio, qualche giorno fa alla stampa specializzata nel corso di un incontro, è ricco e copre per intero la stagione.

**One Ton Racing circuit**  
Oltre quattro mesi di gare, con alcuni appuntamenti di prestigio come vedremo poi nel dettaglio. Anche il campo dei partecipanti è molto valido: alcune manifestazioni, come l'ormai tradizionale Sardinia Cup, vedrà in mare barche e squadre nazionali. Ma vediamo come si articolerà la stagione Rothmans.

Il programma per l'assegnazione del titolo di campione si svolgerà in cinque prove. Alle regate saranno ammesse imbarcazioni appartenenti alla classe One Ton, il cui rating è fissato a 30,5 piedi e

con una classifica a parte le nuove imbarcazioni ILC 40'. Il via venerdì prossimo a Sopot, Polonia, alla quale faranno seguito la prova di Kiel, Germania, dal 3 al 5 giugno, quella italiana in Sardegna di Poltu Quatu dall'8 al 10 luglio, di Marsiglia (Francia) dal 12 al 14 agosto e infine quella conclusiva di Riva di Traiano dal 22 al 24 settembre. Il campo dei partecipanti si presenta alquanto ricco, hanno già dato la loro adesione le italiane Brava Q8, la Cannonball e Shardana, la francese Corum, la polacca Gemini, le tedesche Thomas I, Punkt e Pinta, vincitrice dell'edizione passata, la spagnola Bribon, la giapponese Chacha e la greca Okyalos.

**One Ton Cup**  
È la regata più importante del circuito, una vera e propria Coppa del mondo per One Tonner. La prima edizione risale al 1899, quando «Cercle de la Voile» di Parigi decise di mettere in palio la Coppa per il vincitore di una regata internazionale con restrizione

ad una tonnellata, che venne disputata a Meulan, paesino sulle rive della Senna. Naturalmente, nel corso degli anni, i regolamenti e le stazze delle imbarcazioni sono cambiati fino ad arrivare al 1984, quando furono stabilite delle regole, che sono in vigore ancora oggi. La regata si svolgerà in sette prove: quattro standard sulla distanza delle 10 miglia, una durata di 24 ore, una di 12 ore e infine una a triangolo di circa 27 miglia. Campione in carica è la Pinta, imbarcazione della Germania.

**Sardinia Cup**  
Senza l'altro il fiore all'occhiello della stagione velistica d'altura italiana. Si svolge ogni due anni in alternanza con un'altra grande manifestazione internazionale l'Admiral Cup, e vede in gara le migliori imbarcazioni che vanno dagli 11 ai 22,5 metri. Solitamente riservata a squadre nazionali, l'edizione di quest'anno è stata aperta anche ad imbarcazioni di club privati. Dalla prima edizione, 1978, la Sardinia Cup è andata

sempre modificando la sua formula di regata, in accordo con le trasformazioni dettate dallo sviluppo delle tecnologie e della competitività della vela. Nell'altro d'oro, le barche italiane hanno fatto la parte del leone, aggiudicandosi quattro delle otto edizioni, due vittorie sono state conquistate dalla Germania, una a testa dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra.

**Coppa dei Campioni**  
Questa di quest'anno è la terza edizione. Avrà una fase nazionale, che vedrà di fronte tutti gli equipaggi italiani che hanno conquistato nel corso della stagione agonistica un titolo di campione italiano o nazionale nelle varie classi d'altura e una fase internazionale. In quest'ultima ogni concorrente sfida tutti gli altri. Infine i vincitori della fase nazionale e quella internazionale daranno vita ad una spettacolare sfida finale che assegnerà la Coppa. Il fatto più interessante di questa manifestazione è che gli equipaggi sono composti da amatori e non da professionisti. □ Pa.Ca.

GLI APPUNTAMENTI ROTHMANS 1994	
13/15 maggio	Sopot (Polonia) <b>ONE TON RACING CIRCUIT</b>
3/5 giugno	Kiel (Germania) <b>ONE TON RACING CIRCUIT</b>
8/10 luglio	Poltu Quatu (Italia) <b>ONE TON RACING CIRCUIT</b>
12/14 agosto	Marsiglia (Francia) <b>ONE TON RACING CIRCUIT</b>
17/27 agosto	Marsiglia (Francia) <b>ONE TON CUP</b>
4/11 settembre	Porto Cervo (Italia) <b>SARDINIA CUP</b>
22/24 settembre	Riva di Traiano (Italia) <b>ONE TON RACING CIRCUIT</b>
25 settembre/2 ottobre	Alghero (Italia) <b>COPPA DEI CAMPIONI D'ALTEURA</b>