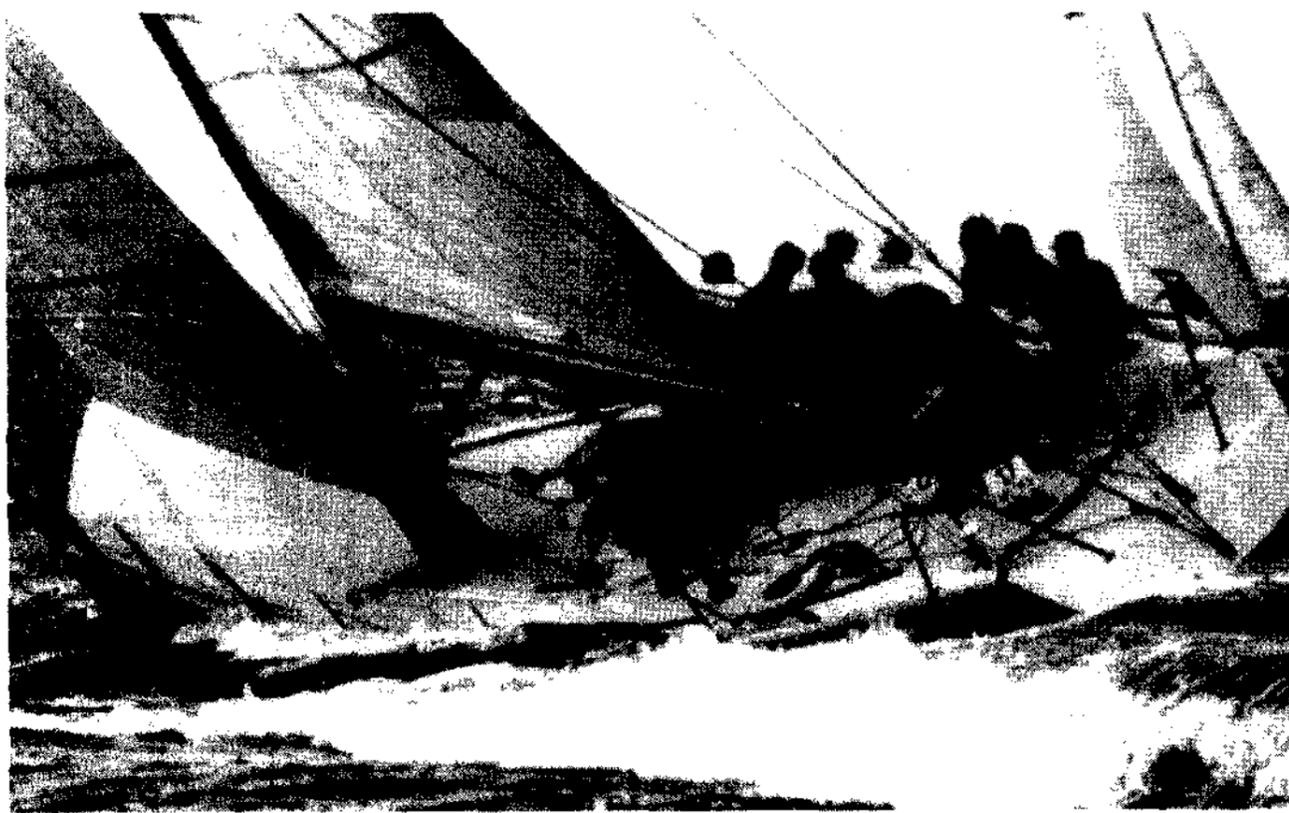


VELA & VELE. Admiral's Cup e Giro d'Italia, gli scafi azzurri dall'Atlantico all'Adriatico



Il team norvegese sul King Harald impegnato nell'Admiral's Cup

Dave Caulkin/Ap

Fulmini in alto mare
E il veliero Ussi
«vince» a rimorchio

DALLA NOSTRA INVIATA
SUBANNA RIPAMONTI

■ **DA BORDO DELL'USSI.** Siamo sulla barca dell'Unione stampa sportiva che quest'anno per la prima volta ha partecipato a Merit Cup, il giro d'Italia a vela organizzato da Cino Ricci e sponsorizzato dal marchio delle sigarette giallo-arancione. Lo skipper di Azzurra, ruvido e schietto come una frustata di vento, lo aveva detto: l'idea dei giornalisti in regata non lo convinceva affatto, ma la zavorra di professionisti della carta stampata se l'è presa a bordo proprio suo figlio, Franco, aiutato da un gruppo di ragazzi del suo equipaggio. Pur di imbarcarsi, si fa anche questo.

E adesso eccolo il Ricci junior, al timone di una barca che sembra l'armata Brancaleone della vela. L'equipaggio su cui può contare è ridotto all'osso, ad ogni tappa sale un nuovo giornalista e qui, su Ussi, la parola giornalista viene pronunciata con un tono che non lascia dubbi sulla valutazione: è sinonimo di fesso. Quando va bene, il fesso sa dove mettere le mani se qualcuno gli dice di cazzare o lasciare una scotta. Nei casi più disperati si sono ritrovati qualche peso morto sotto coperta, impegnato a combattere col mal di mare e improvvisamente rivitalizzato all'arrivo, mentre cercava di tagliare la corda fregandosi una cerata. Insomma, una pessima figura per i signori della stampa.

giava tranquillo verso le Tremiti, i ritardatari erano rimasti indietro di parecchie miglia, tre puntini bianchi persi all'orizzonte. In mezzo c'era Ussi, inchiodata da una bonaccia più irremovibile di un'ancora.

I giornalisti guardano le stelle. Franco e i suoi due compagni, Lorenz e Miki, hanno sguardo fisso sui nuvoloni che si addensano tutto intorno e iniziano il conto alla rovescia per capire quando arriverà la burrasca. C'è chi dice che in mare è meglio aver paura che buscarle, ma in regata questa saggezza non conta: fino all'ultimo non si possono ridurre le vele, non si può accendere il motore e scappare dal temporale in arrivo. Qui però, arriva solo una pioggia di acqua e fulmini, senza un filo di vento. Siamo fermi e impotenti mentre si scatena l'inferno. È un attimo: un fulmine sfiora la barca, la scarica passa attraverso l'asse del timone e Franco, che stringe la barra, si becca in pieno una sventola che lo stordisce. La mano contratta resta serrata come una morsa sul timone, la vista è accecata dal flash, come se qualcuno avesse avuto la pessima idea di lanciare un bengala nel pezzetto.

In mezzo alla bufera

Adesso Miki è seduto di fianco al timoniere, gli prende la mano, cerca di distenderla e di sciogliere la contrazione. Franco, occhi azzurri come quelli di suo padre, che ora non hanno nessuna dolcezza, si ritrae. Non c'è tempo per pensare alla mano, dove corre a prua, fare un rapido bilancio dei danni e il conto è abbondantemente in rosso. Il fulmine si è portato via le luci in testa d'albero, la strumentazione di bordo è in tilt, la radio è muta e da quel momento, l'unico strumento che garantisce i collegamenti è un telefonino cellulare. Dall'altro capo risponde il «Duro», al secolo Massimo Caminati, un ragazzo dell'equipaggio rimasto a terra. E lui che dà la posizione delle altre barche e che comunica un approssimativo bollettino meteo. Il motore è l'unica cosa che funziona ancora, anche se si è rotto l'alternatore: se si spogge non si riparte più. A quel punto squilla ancora il cellulare e papà Cino dà gli ordini via satellite: «Preparate la barca, vi mandiamo un traino». Franco smadonna, ma resta al timone mentre la nave Tremiti ci rimorchia fino a Pescara. Ussi arriva per prima al traguardo, grazie ai motori della marina militare, ma quel piazzamento da campioni della sfida è un pugno nello stomaco per tutto l'equipaggio. Giornalisti compresi.

Giochiamo coi delfini

Per fortuna c'è il mare, che è bello e saggio e fa dimenticare anche i momenti più duri. C'è il vento di terra, che alla sera porta nelle vele l'odore dei pini, ci sono i delfini che giocano in cerchio attorno alla barca e di notte, nelle notti serene, Ussi soica tranquilla le acque lasciandosi dietro una scia di plancton illuminata dalla luna. Alla fine, le emozioni che restano sono queste, anche se la pelle brucia per le ore di bonaccia, passate ad aspettare un refolo di vento, sotto un solo che scarnifica. Si fa in fretta a dimenticare la paura delle notti di tempesta, col vento a cinquanta nodi che vuole spazzarti via e che fa tremare anche i solidi ragazzi dell'equipaggio: con una mano attaccati alle sartie e con l'altra impegnati a farsi il segno della croce.

Più difficile rimuovere la disavventura, che in questa regata ha reso famosa Ussi: un fulmine che ha sfiorato la barca e in una frazione di secondo l'ha messa fuori combattimento.

Le quindici barche di Merit Cup erano arrivate verso sera nel golfo del Gargano, quando le luci di Vieste iniziavano a illuminare la costa. Il gruppo di testa veleg-

minate a tratti dal fiacco raggio del faro, il Fastnet si riempie di tragica fama. Alcune barche affondano, altre vengono abbandonate al destino abbracciandosi disastrosamente alla pietra emergente. L'acqua, la burrasca, cabellano il passaggio della regata, il veliero inglese *Ariadne*, con John Grimalkin al timone, unico sopravvissuto dell'equipaggio, vaga incerto sulla cresta dell'onda, si perde nelle nebbie del dopo tempesta con la barca mal ridotta, l'albero scricchiolante e un meste carico, il compagno di regata, il francese Lorelei, morto di dopo aver salvato la vita a sette marinai inglesi.

Eroi e vittime della sfida al mare, echi della leggenda che galleggiano ancora intorno alle rupi del Fastnet e che sono ora i fantasmi dei regatanti dell'Admiral's Cup. Sabato la flotta concorrente ha ripreso il mare sabato di pomeriggio a Plymouth, nel Devon, alle prime ore di oggi, magari consegnando alle tre barche italiane un inedito successo. In questi giorni gli scafi nazionali, con skipper stranieri e tattici oceanici come il californiano Paul Cayard indimenticabile pilota del Moro di Venezia della Coppa America del 1992 - scenduto soltanto da *America cube* nei match race di San Diego - si sono guadagnati, con le posizioni, il ri-

spetto mannaio degli schizzinosi anglosassoni. Non è una conquista da poco, e non è soltanto questione di qualità del «progetto vela» del consorzio italiano o dei capitali investiti, anche i timonieri, l'equipaggio, oltre che gli armatori, sono, negli esclusivi circoli nautici di Southampton, Cowes e dell'isola di Wight, sono guardati con l'ammirazione normalmente riservata ai navigatori solitari, ai protagonisti di oceaniche imprese.

Brava, Capricorno e Mumm arriva al colpo di cannone del Royal Yacht Squadron hanno puntato la prua sul Fastnet, armati di «combattività» per le 605 miglia che li separano dalla meta e dalla possibilità di battere gli unici avversari che li precedono, gli yacht americani. E americano è anche il record della regata, stabilito nell'85 in due giorni, 12 ore e 15', da Nirvana, sloop ancora in gara. Gara apertissima, tuttavia, proprio perché la volata andata e ritorno intorno al faro irlandese è la più preannata delle regate in altura dell'Admiral. Al via di ieri la squadra italiana aveva 88.208 punti, gli Stati Uniti conducevano con 67.250, terza la Germania, campione in carica, con 102.500, poi la Scandinavia (123.500 punti) il Sud Africa (144.750), l'Irlanda (147.750), Hong Kong (170.000) e la Gran Bretagna (177.250).

La meta degli ammiragli

Offshore azzurri
In Norvegia
bronzo mondiale

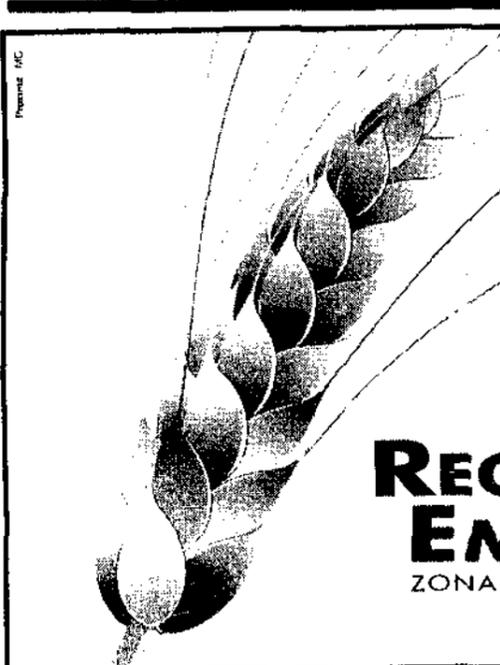
L'equipaggio Mario Invernizzi-Pietro Frassonni su *Caramiche Panaria* ha conquistato la medaglia di bronzo al campionato mondiale offshore classe 6 litri di Bergen (Norvegia). Solo quindici alla vigilia della prova conclusiva, sono riusciti a rimontare di due posizioni grazie al terzo posto ottenuto oggi dietro agli equipaggi John Miller-Adrian Jarvink (Gran Bretagna) e Bo Warelus-Tom Warelus (Finlandia). L'ordine d'arrivo rispecchia la classifica finale del mondiale. L'altro equipaggio azzurro in gara, Carlo Zucchini-Gianfranco Campolucci, che nella prova di oggi si è ritirato, si è classificato quinto assoluto. Il *Ceramiche Panaria* di Mario Invernizzi, un monococono motorizzato Sestak, dopo la conquista del titolo continentale del Golfo Persico (sei gare disputate in coppia con Luciano Togni, che si sono concluse a metà giugno) è al suo secondo risultato di rilievo in campo internazionale in questa stagione. Nel mondiale della 4 litri, dove non figurava tra gli iscritti nessuno equipaggio italiano, vittoria a pieni punti degli inglesi Colin Stoneman-Mark Bridges.

Ancora poche ore e il Fastnet dirà chi ha vinto l'Admiral Cup: la flotta italiana, Brava, Capricorno, Mumm a'mia, insegue quella americana per il primato finale. Storia di uno scoglio che ha fatto e infranto le leggende del mare.

ELISABETTA MASSO

■ **COWES** (isola di Wight), Mito ma anche tragedia: così, il mare, disegna le sue leggende, sceglie le sue vittime. È l'uomo, piccolo navigante o grande mannaio, non saette di cimentarsi con l'onda e la bufera, non cessa di rincorrere le tremende emozioni e gli effimeri successi del primato sui flutti. Battaglia sempre aperta, tanto più accesa nei crocevia oceanici, davanti alle rupi che segnalano il confine della sfida, il punto della lotta sovrumana, del possibile non ritorno. Un tempo erano le Colonne d'Ercole e comunque lo sconosciuto orizzonte: oggi sono rimasti nei racconti del mare e nelle imprese sportive al limite del possibile, ma non soltanto il Cabo de Hornos. Buona Speranza, il triangolo delle Bermuda sono soltanto alcuni degli angoli del globo dove l'avventura è sempre in agguato.

Così è anche il Fastnet, l'ultima boa dell'ultima regata dell'Admiral's Cup, dove oggi virano gli yacht che si contendono il primato dell'altura. E dove ancora non si è spento il ricordo della tragedia, di quella regata travolta dalla bufera, della flotta di velieri risucchiata dalla rabbia del mare. E quindici marinai scomparsi nell'impari scontro scatenato dall'uragano sotto lo scoglio del Fastnet, davanti al bianco faro che si erge freddo e immobile per segnalare che lì finisce la Manica, finisce il mare d'Irlanda, finisce la terra. Quell'agosto del 1979 trecento barche si sono staccate dall'isola di Wight per raggiungere e doppiare lo scoglio del Fastnet: 600 miglia marine, una gara sconvolta dalle onde a forza 9, dal vento a 60 nodi. La regata diventa un dramma, sotto le rocce spazzate dalle onde infrante, illu-



FESTA

NAZIONALE

REGGIO EMILIA
ZONA AEROPORTO

25 Agosto
18 Settembre

l'Unità '95