


To Michele,

Adelina



# CON QUESTA BARCA INTORNO AL MONDO



Erik Pascoli si appresta a salpare per la più grande regata di tutti i tempi su un "due alberi" che porterà il nome di EPOCA in quattro continenti. Vi presentiamo i protagonisti della eccezionale avventura e l'ambiente in cui vivranno per otto mesi: cosa mangeranno, come dormiranno, quali difficoltà dovranno affrontare.

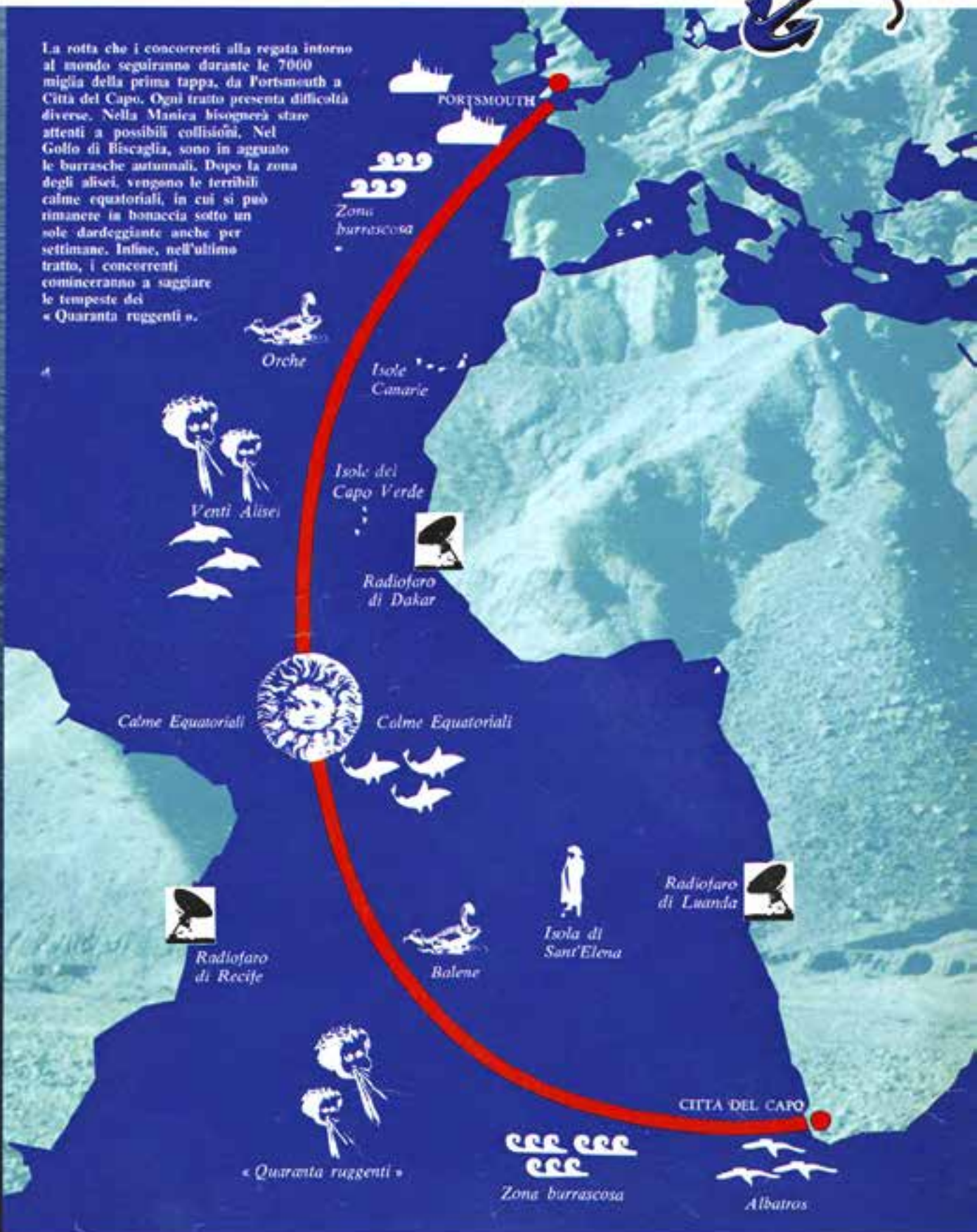
Servizio di LIVIO CAPUTO - Fotografie di SERGIO DEL GRANDE

## Tutti i segreti del "Tauranga"

L'ora X sta per suonare. A mezzogiorno di sabato 8 settembre, diciannove yacht di sette nazioni prenderanno il via da Portsmouth per la prima regata intorno al mondo (v. *Epoca* 1181 e 1188): quattro tappe, cinquantamila chilometri, otto mesi di navigazione, una delle più straordinarie avventure del nostro secolo. Tra i partenti ci sarà anche il *Tauranga*, la barca di Gennaro de Flammineis patrocinata da *Epoca* e comandata da Erik Pascoli, che vediamo qui in navigazione, diretta appunto in Inghilterra. Nei prossimi mesi seguiremo il *Tauranga* passo per passo, raccontando sia le sue vicende nautiche, sia i problemi psicologici e umani che insorgeranno nei rapporti tra i membri dell'equipaggio durante il lungo periodo di virtuale isolamento. In questo inserto vi presentiamo, uno per uno, i protagonisti della storia, l'ambiente in cui vivranno, e i retroscena della preparazione dell'impresa, che ha richiesto sei mesi di fatiche. Il *Tauranga* è uno Swan 55, barca in vetroresina armata a yawl (due alberi, in cui l'albero di mezzana si trova dietro la timoneria), costruita in Finlandia su progetto degli architetti Sparkman e Stephens. Ha una lunghezza fuori tutto di m. 16,87, un dislocamento di 17 tonnellate e pesca m. 2,49. Per la sua naturale robustezza, era la barca ideale per affrontare le tempeste dei Mari del Sud, e Pascoli non ha avuto bisogno di apportarle modifiche sostanziali: ha cambiato la superficie velica accorciando il boma e riducendo la superficie della randa (la vela principale a poppavia dell'albero maestro), ha rinforzato le crocette e ha «ripulito» il ponte per rendere più veloci e più sicure le manovre. Ma se l'armamento è rimasto pressoché immutato, la barca ha richiesto nondimeno una quantità di complessi lavori, come l'installazione di un impianto di riscaldamento, che hanno potuto essere completati in tempo soltanto grazie all'entusiastica collaborazione di un gruppo di tecnici e operai di Santa Margherita Ligure, e alla continua assistenza della Lega Navale. Il *Tauranga* parte con un equipaggio-base di nove uomini, ai quali potranno aggiungersene di volta in volta, a seconda delle esigenze delle varie tappe, altri due. Pascoli sarà lo skipper, Guy Piazzini il «secondo», Zara Pascoli la vivandiera, Paolo Chanaz e Patrick Diebolt i due capi-guardia. Gli uomini saranno suddivisi in due gruppi, che si alterneranno alle manovre ogni quattro ore, per un totale di dodici ore di lavoro al giorno. Sarà duro per tutti, al limite della resistenza umana.



La rotta che i concorrenti alla regata intorno al mondo seguiranno durante le 7000 miglia della prima tappa, da Portsmouth a Città del Capo. Ogni tratto presenta difficoltà diverse. Nella Manica bisognerà stare attenti a possibili collisioni. Nel Golfo di Biscaglia, sono in agguato le burrasche autunnali. Dopo la zona degli alisei, vengono le terribili calme equatoriali, in cui si può rimanere in bonaccia sotto un sole dardeggiante anche per settimane. Infine, nell'ultimo tratto, i concorrenti cominceranno a saggiare le tempeste dei « Quaranta ruggenti ».



Orche

Venti Alisei

Zona burrascosa

Isole Canarie

Isole del Capo Verde

Radiofaro di Dakar

Calme Equatoriali

Calme Equatoriali

Radiofaro di Recife

Balene

Isola di Sant'Elena

Radiofaro di Luanda

CITTA' DEL CAPO

« Quaranta ruggenti »

Zona burrascosa

Albatros

# Erik Pascoli: "Sognavo un equipaggio della Marina"

Senza avere mai partecipato ufficialmente a una regata, Erik Pascoli - torinese, 31 anni - è il più famoso navigatore italiano. Da quando, nel 1965, lasciò improvvisamente il suo mestiere di rappresentante di commercio, ha percorso a vela quasi 50.000 miglia, ed ha attraversato l'Atlantico sei volte, di cui tre in solitario, con una barchetta di 7 metri e 60 chiamata *Rondetto*. « Sono arrivato al punto che ogni antagonismo tra me e il mare è scomparso », dice. « Quando sono in barca, perfino il piede che tocca il ponte e i polpastrelli che sfiorano una sartia mi trasmettono un messaggio. Ho imparato a riconoscere l'onda "diversa" tra mille altre e a fiutare una tempesta a cento chilometri di distanza. »

Dopo essere tornato dalle Antille nel 1971, ha scritto un libro sulle sue imprese nautiche (*Da Portsmouth a Portsmouth*) e ha cercato, attraverso articoli e conferenze, di diffondere tra gli italiani la sua filosofia di un graduale ritorno alla natura e alla vita semplice. Per sbarcare il lunario, teneva corsi di vela a Mentone e consegnava barche a clienti in diversi porti del Mediterraneo. La sua prima reazione al programma della regata intorno al mondo fu sorprendentemente negativa. « Io mi consideravo un operaio del mare », racconta. « Non me la sentivo di imbarcarmi in un'impresa a carattere industriale, che mi sembrava di là delle mie possibilità finanziarie ». Ma presto il desiderio di cimentarsi in qualcosa di nuovo e più grande prevalse. Il suo amico Giorgio Marchi gli preparò il progetto di un « 23 metri » in acciaio, che per le sue caratteristiche rivoluzionarie sarebbe entrato senz'altro nella ristretta cerchia delle barche favorite. « Per costruire l'imbarcazione, che avevo già battezzato *Congora*, mi servivano 150 milioni. Mentre ne cominciavo la costruzione per conto mio in un cantiere di Torino, andai in giro a cercare un abbinamento pubblicitario. Non cavai un ragno da un buco, e a sei mesi dalla partenza mi ritrovai senza barca e pieno di debiti. Mi ha salvato Gennaro De Flamminis, che conoscevo appena, offrendomi il *Tauranga*. Per questo, gli devo riconoscenza eterna. »

Le difficoltà, tuttavia, erano appena agli inizi. « Era chiaro », racconta ancora Erik, « che il *Tauranga* aveva bisogno di una serie di lavori. Ma prima di toccare una barca è necessario conoscerla a fondo, viverci sopra per qualche tempo. Invece, era ormai febbraio e io non avevo più un minuto da perdere. Bisognava fare calcoli, scegliere materiali, prendere contatti, e tutto nello stesso tempo. Chi non ha mai affrontato una spedizione del genere non può rendersi conto di che sforzo organizzativo richiede. Per la prima volta da quando vado per mare, mi è tornata utile l'esperienza manageriale fatta in quella che io chiamo la mia vita precedente. »

Il passo successivo fu la selezione dell'equipaggio. Fino a quel momento, Erik aveva navigato quasi sempre da solo, e non disponeva perciò, come gli altri maggiori skipper italiani, di un gruppo di uomini suoi. La sua prima idea fu di rivolgersi alla Marina, ma il Ministero gli rispose che il regolamento non consentiva di mettergli a disposizione dei militari per un periodo tanto lungo. Neppure la Federazione Italiana Vela e la Lega Navale furono in grado di indicare un numero sufficiente di persone « disponibili »;

un gruppo di ex-ufficiali, su cui Pascoli faceva molto assegnamento, fu costretto a rinunciare per precedenti impegni. Allora, con l'aiuto di Guy Piazini, Erik ha fatto appello direttamente alla « base ». « Nel giro di poche settimane », racconta « ho ricevuto circa ottanta domande d'imbarco, di cui una buona metà da svizzeri e francesi. Quaranta candidati li ho scartati sulla carta, gli altri 40 li ho incontrati, messi alla prova e selezionati. Volevo partire con un equipaggio fisso di dieci persone per evitare i cambi, che sono costosi e nuocciono all'efficienza dell'insieme. Ci sono quasi riuscito, e sono contento. Mi rendo conto che undici persone, per una barca come il *Tauranga*, sono molte; ma le considero il minimo indispensabile per farla camminare nel modo che intendo io. »

Durante la regata, Erik ha il programma di « decentrare » nei limiti del possibile il lavoro, lasciando ciascuno libero di esprimersi secondo il suo talento e di dare il suo personale contributo all'impresa. Ma all'atto pratico la cosa gli riesce difficile. Avendo sempre dovuto fare tutto da sé, la sua reazione naturale di fronte ad ogni situazione nuova è di risolverla alla propria maniera. E, come dicono gli anglosassoni, in mare la parola del capitano è sempre legge.

Erik Pascoli durante una manovra (qui accanto) e in un insolito primo piano scattato nel quadrato del « Tauranga » (foto grande). Pascoli racconterà le sue avventure in esclusiva per i lettori di « Epoca ».





# Chi sono i compagni d'avventura di Erik

## Guy Piazzini: il "secondo" di ferro



Guy Piazzini, « secondo » di bordo, è, con i suoi 42 anni, il più vecchio membro dell'equipaggio del Tauranga. Sotto molti aspetti, è anche il più esperto: ha già al suo attivo una vittoria nella « Città del Capo-Rio de Janeiro » e buoni piazzamenti nella « Transatlantica » per solitari e nella « Los Angeles-Tahiti ». In origine, sperava di partecipare alla regata intorno al mondo con una sua barca, ma gli vennero meno i finanziamenti, e fu costretto a cercare un imbarco con un altro concorrente. L'accordo con Erik Pascoli fu facile: i due si erano conosciuti l'anno scorso e avevano subito simpatizzato. Guy ha fornito un importante contributo alla organizzazione, procurando metà dell'equipaggio e ottenendo gratuitamente le provviste per l'intera competizione.

Nato a Parigi da genitori ticinesi, Guy ha sempre avuto una predilezione per la vita avventurosa. Appena terminati gli studi, intraprese una serie di spedizioni etnologiche in Africa e in Asia e passò più di due anni nel cuore del Borneo, a studiare gli usi e i costumi dei Dayak. « Il villaggio dove ci stabilimmo », racconta, « distava circa tre mesi di piroga dalla costa e non era mai stato visitato dall'uomo bianco. Fu una esperienza indimenticabile, fondamentale per la mia formazione ».

Proprio in Indonesia Guy mise piede, per la prima volta, su una barca a vela, quando noleggiò un praho dai pescatori di Flores. Al ritorno in Europa si comprò un Vaurien, poi costruì con le sue mani un 6,50 a tre cuccette, quindi cambiò altre 15 barche. Adesso possiede un 13 metri, chiamato allusivamente Cambronne.

Fino a circa un anno fa, Guy gestiva a Parigi, in collaborazione con la moglie Simone, una impresa di restauro di immobili, ma ora fa il velista « a tempo pieno ». « È una professione in cui non si guadagna nulla », dice, « ma credo che nessun'altra attività contribuisca altrettanto a formare il carattere ». Piazzini ha già rischiato più di una volta di perdere la vita in mare: durante la « Los Angeles-Tahiti », per esempio, la barca su cui si trovava subì un guasto alle pompe, durante una tempesta, e rischiò di colare a picco. Ciononostante, egli ritiene che l'avversario da battere nella regata non sarà la furia dell'oceano, ma la fatica mentale. « Ricordiamoci », dice, « che dei 13 concorrenti partiti per il giro del mondo in solitario uno solo è arrivato. Tutti gli altri hanno, per una ragione o per l'altra, ceduto ».

## Patrick Diebolt: l'infermiere che sa tutto



Patrick Diebolt, 29 anni, insegnante di educazione fisica a Briançon e capo-quarto sul Tauranga, è una di quelle persone che sanno sempre esattamente dove vogliono arrivare. Ha voluto partecipare alla regata intorno al mondo e ha ricevuto addirittura tre offerte d'imbarco. Adesso vuole contribuire a portare l'imbarcazione italiana alla vittoria e a questo scopo ha escogitato un suo personale piano di battaglia: « Alcuni nostri avversari », spiega, « hanno barche più veloci di noi, ma ho l'impressione che non sappiano amministrarsi: partiranno come furie e arriveranno a metà del viaggio con le attrezzature logore ed i nervi a pezzi. Noi dovremo mantenerci calmi e soprattutto navigare con estrema precisione. Se eviteremo errori di rotta, potremo competere con i favoriti ».

Figlio di insegnanti, Patrick è nato a Casablanca e si è trasferito in Francia soltanto a 12 anni. Cominciò a gareggiare con le derive: a 20 anni era già istruttore nazionale di vela, e a 22 poté dedicarsi alle regate d'altura. A un certo punto, incontrò l'industriale lionese Gormand, che dopo essere rimasto paralizzato alle gambe cercava una attività che gli facesse riacquistare il gusto della vita e gli permettesse di rimanere vicino ai cinque figli adolescenti. La trovò nella vela... « Monsieur Gormand », ricorda Patrick, « si accomodava accanto a me nel pozzetto e seguiva con gli occhi i suoi ragazzi che maneggiavano drizze e scotte. Credo che siano stati i momenti più felici della sua vita ». Dopo la scomparsa dell'industriale, la barca è rimasta affidata a Patrick che l'ha usata per fare del charter e come nave-scuola per giovanissimi.

Patrick è il marinaio perfetto: non c'è situazione che non sappia affrontare, non c'è riparazione che non sappia eseguire. « Sono già rimasto disalberato quattro volte », spiega, « e tre volte ho rischiato di andare a fondo. Ho dovuto per forza imparare ad arrangiarmi ». Per prepararsi al giro del mondo, ha letto tutti i libri pubblicati sull'argomento. Pensa che l'impresa non sia proibitiva se l'equipaggio manterrà concentrazione e buona salute. In parte questo dipende da lui: durante il servizio militare ha fatto parte della sanità, e a bordo, in mancanza di un medico, avrà funzioni di infermiere. « Un'operazione non saprei farla », dice. « Ma per il resto - dalla riduzione di una frattura all'estrazione di un dente - credo di poterla cavare ».



## Paolo Chanaz: cento volte in testa d'albero



Paolo Chanaz, secondo capo-quarto, dichiara: « Partecipo a questa impresa soprattutto per progredire nel mio mestiere, che è di attrezzare barche secondo le esigenze dei clienti. Armare il Tauranga per il giro del mondo è stata per me un'esperienza non meno importante della regata stessa: durante la gara avrò occasione di vedere come le modifiche e le innovazioni che abbiamo introdotto reggeranno alla prova ».

Paolo, che è nato a San Paolo del Brasile nel 1946 da genitori valdostani, incominciò ad andare a vela a soli 6 anni; a 11, già incrociava tutto solo nelle acque davanti a Santos al timone di un dinghy. Al ritorno in Italia, si iscrisse alla facoltà di biologia di Roma, ma presto optò per una attività che gli permettesse di coltivare la sua grande passione per il mare. Ha attraversato più volte il Tirreno in solitario, a bordo di imbarcazioni che normalmente richiedono almeno tre uomini di equipaggio.

È stato proprio Paolo a presentare Erik Pascoli a Gennaro De Flammineis, il proprietario del Tauranga. « Quando seppi che Gennaro aveva offerto la barca ad Erik per il giro del mondo », racconta, « presentai subito la mia candidatura. Erano tre anni che risparmiavo per prendere parte a una gara simile. Ma quando Erik mi accettò, ebbi una crisi di coscienza: sono sposato con due figli piccoli, e mi sembrava ingiusto abbandonarli per tanto tempo. È stato proprio mia moglie Giovanna a convincermi a partire ».

Se Paolo ha fatto un buon affare imbarcandosi sul Tauranga, Pascoli ne ha fatto uno ancora migliore includendolo nell'equipaggio. Oltre che capo-quarto, Paolo è responsabile della manutenzione della barca. Una volta ogni cinque giorni, qualunque siano le condizioni del mare, si fa issare in testa d'albero per controllare le condizioni delle palegole. « Nella fase preparatoria » spiega « ho cercato di ridurre al minimo i punti da controllare, ma ciononostante penso che ad ogni tappa dovremo effettuare notevoli modifiche alle attrezzature ».

Paolo non ha paura dell'Oceano. « L'importante » dice « è di non perdere mai la testa, di riflettere sempre prima di agire ». Se la cosa dipendesse soltanto dalla velocità, sarebbe sicuro di arrivare fino in fondo; ma ha già sofferto di ulcera gastrica e ha paura che la salute non regga. « Il mio carattere » spiega « mi porta a impegnarmi a fondo in ogni cosa, a dare tutto senza risparmio: qui, invece, saranno favoriti quelli che sapranno dosare le loro energie ».

## Zara Pascoli: il lavoro più ingrato



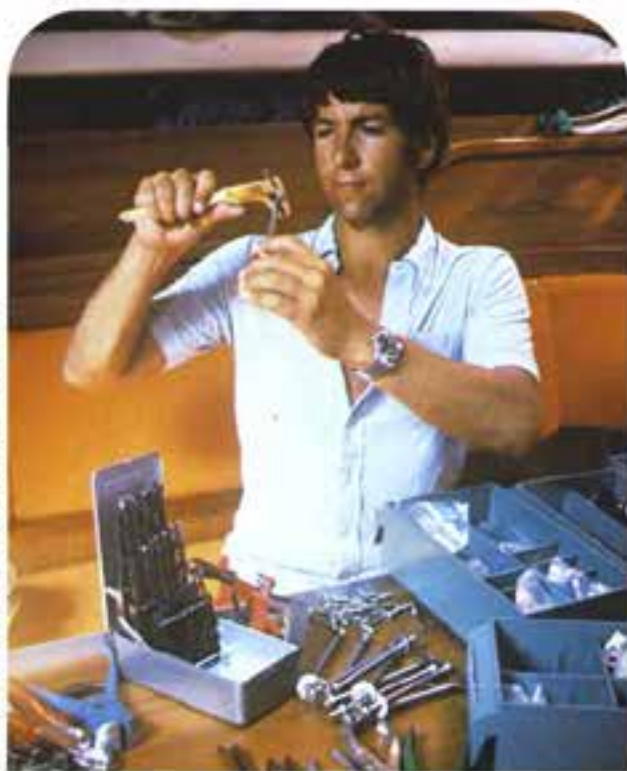
Per quanto la sua esperienza di mare non abbia nulla da invidiare a quella di altri membri dell'equipaggio, Zara Pascoli, 27enne ex studentessa di economia e commercio, non toccherà né drizze né scotte. Le sue funzioni saranno quelle di direttrice dell'« Hotel Tauranga »: amministrerà le provviste, preparerà i tre pasti quotidiani, cucirà quel che ci sarà da cucire e cercherà di tenere la barca in ordine, anche durante le tempeste. Accudire a otto uomini nello spazio ristrettissimo a disposizione su uno yacht è un compito assai poco invidiabile; e anche se a Zara saranno risparmiati i turni di notte, è possibilissimo che alla fine la più stanca sia proprio lei.

Zara, che è nata a Bergamo da genitori dalmati, è al fianco di Erik dal 1968. Da allora, ha vissuto quasi sempre in mare, soprattutto a bordo del Rondetto, il « Folkboat » con cui Pascoli ha attraversato più volte l'Atlantico e ha incrociato per un paio d'anni nel Mar dei Caraibi. Tuttavia, neppure lei ha mai affrontato una avventura lunga ed estenuante come il giro del mondo. Non ha paura, ma non si nasconde che il viaggio presenta molte incognite, e si rende anche conto che la sua posizione di unica donna a bordo è piuttosto delicata e difficile. Per otto mesi, salvo le brevi soste agli scali di tappa, non avrà un momento di privacy, non avrà un angolo in cui isolarsi. Inoltre, molti degli inevitabili malumori finiranno in qualche modo con lo scaricarsi su di lei; e l'equipaggio, che oggi la chiama scherzosamente « mamma », potrebbe finire col considerarla matrigna.



## Chi sono i compagni d'avventura di Erik

Serge Bays: il marinaio d'acqua dolce



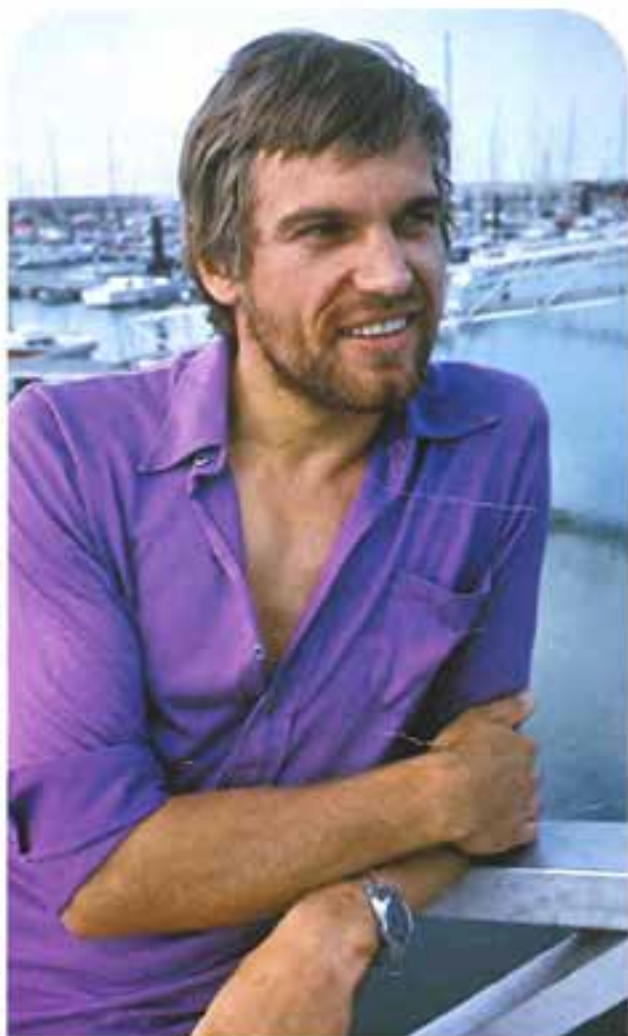
« Marinaio d'acqua dolce » è tuttora considerato in Italia un insulto. Ma Serge Bays, 27 anni, ingegnere di Losanna, ritiene che ogni discriminazione tra « marini » e « lacustri » sia ingiustificata. « È vero », ammette, « che io ho fatto quasi tutte le mie esperienze nautiche sul lago di Ginevra. Ma va detto che su questo lago possono spirare ben 36 venti uno diverso dall'altro, e che talvolta vi si alzano tempeste che, con le dovute proporzioni, non hanno nulla da invidiare a quelle del Golfo del Leone ».

Serge, un ragazzone biondo, robusto e di umore sempre allegro, è figlio di un ricco industriale, ma da anni ha raggiunto l'indipendenza economica. « Pur senza essere un contestatore del sistema », dice, « non ho simpatia per la società dei consumi. Se ho dei quattrini, preferisco spenderli per fare dello sport - nautica, alpinismo, volo a vela - che per la cena al ristorante a tre stelle. Per questo, non temo affatto i disagi che ci aspettano durante gli otto mesi del giro del mondo ».

Serge ha fatto buona parte della sua carriera velistica sulle derive, e soltanto recentemente è passato ai « cabinati ». Nel 1972, avrebbe dovuto partecipare alle grandi regate internazionali come timoniere di uno sloop che egli stesso ha aiutato a disegnare. Ma l'annuncio della regata intorno al mondo sconvolse tutti i suoi piani. Appena un amico lo informò che Piazzini cercava un equipaggio, prese il primo aereo per Parigi e si presentò a Guy tenendo sottobraccio il rotolo dei suoi progetti per una nuova barca. « Sapevo », sogghigna, « che non entravano affatto, ma pensavo che mi avrebbero subito qualificato come un competente ». Infatti, fu ingaggiato. Quando poi Guy rinunciò alla sua barca e unì le proprie forze a quelle di Erik, dovette partecipare a una nuova prova di selezione a Santa Margherita.

Per fare il giro del mondo, Serge ha lasciato un ottimo posto in uno studio di architetto e ha venduto tutto ciò che aveva. Ma, nessuno dei suoi amici gli ha dato del matto per questo, e comunque vada a finire, è certo che non si pentirà: « Sul piano nautico, una esperienza come questa vale dieci anni di regate normali. Sul piano umano, se posso esprimere un desiderio, vorrei che sul Tauranga l'atmosfera si facesse più distesa. Conosco gli usi del mare, dove la parola del comandante è legge. Ma noi non siamo marinai come gli altri: siamo persone che sono state educate a pensare con la propria testa e cercare di trasformarci in automi sarebbe senz'altro controproducente ».

Jean-Luc Cirou: il nonno fu a Capo Horn



Quando Jean-Luc Cirou commette un errore, i compagni gli gridano: « Ricordati di tuo nonno! ». L'avo di Jean-Luc era infatti uno dei leggendari « Cap Horniers », i capitani che, prima dell'apertura del Canale di Panama, assicuravano i collegamenti tra Atlantico e Pacifico per la difficile rotta che anche il Tauranga dovrà seguire durante la terza tappa del giro del mondo. A bordo, talvolta, c'è chi gli propone scherzosamente di evocare il fantasma del nonno in una seduta spiritica per chiedergli consiglio.

Jean-Luc, 25 anni, fuo da decathlonista, è arrivato alla vela abbastanza tardi, dopo avere tentato senza molto successo vari mestieri. Uno zio, parrucchiere per signora, voleva prenderlo con sé nel suo negozio, ma dopo due anni il ragazzo fuggì disgustato. Andò in Marocco come istruttore sportivo e qui, in un villaggio turistico, conobbe quella che doveva diventare sua moglie. Con lei ritornò a Parigi e per un po' lavorò come commesso e rappresentante di articoli di cancelleria. Ma la nostalgia della vita all'aria aperta è stata più forte; e quando ha ricevuto la proposta di fare il giro del mondo, non ha esitato un momento ad accettare.

Timido e introverso, Jean-Luc assolve i suoi compiti a bordo parlando il meno possibile. Durante la regata, spera di accumulare sufficiente esperienza per inserirsi stabilmente nel mondo della nautica. Il mare lo conosce bene, e non gli fa paura; ma da quando, in Marocco, vide un compagno perdere un dito per un banale errore di manovra, è diventato prudente. « Morire », dice, « non è nulla. Ma rimanere mutilato e a carico della famiglia, sarebbe una cosa terribile ».

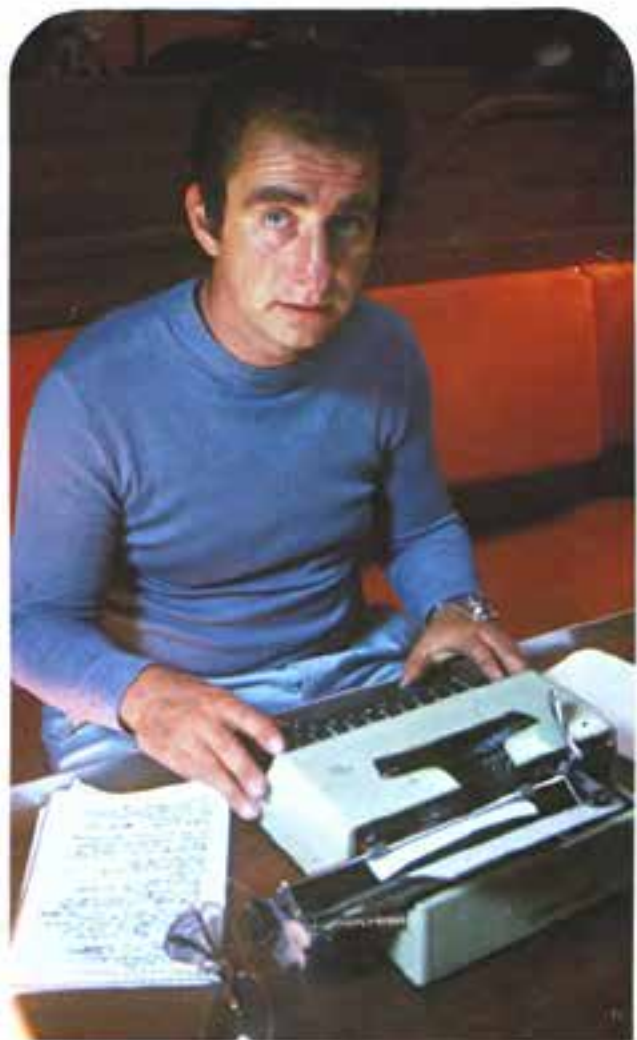


Per Thierry Vanier, 24 anni, il « cucciolo » del Tauranga, la regata intorno al mondo rappresenta una specie di parentesi tra la giovinezza e la maturità. Ha appena terminato gli studi di ingegneria, e al ritorno in Europa dovrà andare sotto le armi, naturalmente in Marina. « È il momento » dice « per provare a me stesso quanto valgo: come uomo e come marinaio ».

Ottavo di dieci figli di un commerciante di St. Adresse (Le Havre), Thierry ha sempre avuto la mentalità del primo della classe: da quando, all'età di cinque anni, salì per la prima volta su una barca a vela, si è fissato come traguardo di diventare il migliore timoniere prima di St. Adresse, poi della Normandia, adesso addirittura di Francia. Da sette anni partecipa puntualmente a tutte le regate della Manica e quando decise di partecipare al giro del mondo, cercò per prima cosa di imbarcarsi con il favorito Eric Tabarly. Sul Tauranga fa del suo meglio per trasmettere ai compagni il suo esasperato perfezionismo: nessun errore sfugge al suo sguardo attento. I suoi grandi nemici sono i nervi: appena entra in tensione, comincia a tirarsi i capelli e a mangiarsi le unghie, che ha ridotto a quasi irrimediabili mozziconi. Perciò, più ancora delle tempeste dei mari del Sud, teme le calme equatoriali: « Quando c'è la bufera e bisogna salvare la barca », dice « non c'è tempo per litigare; ma quando si procede a mezzo nodo, una discussione sul tipo di vela che conviene usare può finire a cazzotti ».

Durante la fase di preparazione, Thierry si è fatto la fama del don Giovanni di bordo. Non ha paura dei lunghi mesi di vita francescana che gli si preparano? « In una regata come questa » dice « credo proprio che non ci sia posto per il sesso. I turni di guardia saranno talmente massacranti che questa sarà l'ultima delle nostre preoccupazioni ».

Thierry è il grande specialista di vele del Tauranga. Sarà lui a curarne la manutenzione, ed è molto dispiaciuto che non sia stato possibile imbarcare una piccola macchina da cucire. Nelle ore di riposo è il più affezionato « cliente » dell'impianto stereofonico di bordo. Ma il suo maggiore divertimento sta nell'aiutare Pascoli a fare il punto astronomico. Si tratta di calcoli piuttosto complicati, per cui una laurea in ingegneria è proprio quel che ci vuole. « In realtà » dice « lo faccio per tenermi in esercizio. Fare il giro del mondo è una gran bella cosa, ma, al ritorno, dovremo guadagnarci tutti il pane ».



Non ho difficoltà ad ammetterlo: io sono un marinaio della domenica. Sulle imbarcazioni a deriva me la cavo, a dire il vero, decorosamente, ma la mia esperienza di navigazione d'alto mare consiste soprattutto in crociere su barche comandate da altri e in qualche regata nel Tirreno con il vento che non ha mai sorpassato forza 6. L'unico mio vanto è di avere navigato nelle acque più disparate, dall'Atlantico settentrionale al Golfo di Aqaba, dal Mar dei Caraibi all'Oceano Pacifico; ma, mentre la cosa fa impressione se raccontata in un salotto, sul piano pratico è di assai scarsa utilità.

Ciononostante, quando un giorno della scorsa primavera il direttore mi convocò per annunciarmi che dovevo partecipare, con l'equipaggio di Erik Pascoli, a una parte della regata intorno al mondo, non me ne meravigliai troppo. Nei dodici anni trascorsi a Epoca mi son fatto, per circostanze spesso fortuite, la fama del rompicollino: e in fondo, dopo essere stato alla guerra del Vietnam e alla ricerca dei cannibali nella giungla amazzonica, qualche settimana o qualche mese di mare non mi sembravano, neppure a quarant'anni suonati, una impresa proibitiva.

Ebbene, sbagliavo. Dopo due settimane di allenamenti, mi sono convinto che, sul piano fisico e ancor più su quello psichico, questo sarà l'impegno più arduo della mia carriera. Per la prima volta, parto per un servizio senza la certezza di riuscire ad assolvere il mio impegno. Spero soltanto, dopo circa ottanta « quarti di notte », di rimanere abbastanza lucido per raccontarvi come è andata la prima tappa.

vuto essere abbandonate. Su preghiera dello skipper dell'*Adventure*, ci incarichiamo di ritrasmettere il funesto messaggio a *British Soluier*, che a sua volta ne informerà le autorità militari inglesi. Bernie Hosking è, dopo Paul Waterhouse e Dominique Gaillet, il terzo morto della regata intorno al mondo; probabilmente, come gli altri, è caduto vittima del logorio nervoso e della mancanza di sonno che propiziano le distrazioni e gli errori. E veramente una corsa disumana.

**10 gennaio.** Abbiamo passato la linea del cambiamento di data e Patrick ha avuto la singolare ventura di celebrare il suo trentesimo compleanno due volte. Gli facciamo grandi feste ed egli ci ripaga vincendo finalmente la sua battaglia personale con l'impianto di riscaldamento. Almeno per ora, il tempo si mantiene più elemente del previsto, ma non c'è da farsi eccessive illusioni. Ho deciso di andare molto a sud, per seguire la rotta ortodromica, e tra poco entreremo nella zona degli *iceberg*. Perciò, mettiamo a punto la manovra per un eventuale abbandono della barca. In caso di naufragio ciascuno dovrà caricare sui canotti di salvataggio un certo numero di oggetti indispensabili, dal sestante alle torce elettriche ai sacchi a pelo. Ma nessuno si fa eccessive illusioni: a queste latitudini, e con temperature che si avvicinano gradualmente allo zero, le possibilità di sopravvivenza, se dovessimo perdere il *Tauranga*, sarebbero minime.

**17 gennaio.** Dopo che ieri l'altro tanto *Grand Louis* quanto *Kriter* hanno avvistato i loro primi *iceberg* ieri sera è toccato a noi, proprio mentre al timone John, battendo i denti per il freddo, cantava *It's a lovely way to spend a summer* (Com'è bello viaggiare in estate...). L'enorme massa di ghiaccio si stagliava nettamente contro l'orizzonte mentre gli sfilavamo accanto a una distanza di circa cinque miglia. Adesso, sottovento, scopriamo un secondo *iceberg* ancora più grande e non resistiamo alla tentazione di accostare per osservarlo meglio. Lo spettacolo è insieme affascinante e terrificante: le pareti di ghiaccio, piene di caverne e di gole che cambiano colore a seconda dell'angolo da cui si guardano, si innalzano a picco per un'altezza di oltre cinquanta metri. Nonostante il violento moto ondoso e la forza del vento, l'*iceberg* rimane immobile come un'isola e soltanto la corrente lo spin-

A sinistra in alto: l'incontro con l'*Endurance*, la nave da guerra britannica che ha assistito le imbarcazioni della regata nel passaggio di Capo Horn. A sinistra: la tempesta è vicina.



## TAURANGA

Una serie di immagini del passaggio del « Tauranga » dal terribile Capo Horn. Sono tratte da un documentario della Southern Television. La barca, sommersa da un'onda, si coricherà su un fianco.

ge lentamente verso nord-est. Ogni tanto, dal lato sottovento, giunge il boato dei lastroni che si staccano dalla massa e precipitano in mare. Siamo adesso a 58° 10' sud e per realizzare il mio piano dobbiamo scendere verso il polo di altre 250 miglia, ma la cosa non è pazzesca quanto sembra a prima vista. Più si va a sud, infatti, e più gli eventuali *iceberg* saranno grossi e visibili: nella zona cosiddetta marginale abbondano invece i cosiddetti *growlers*, grossi frammenti di ghiaccio semisommersi e assolutamente invisibili che, con i loro spigoli, possono squarciare la carena di una barca come la punta di uno scalpello.

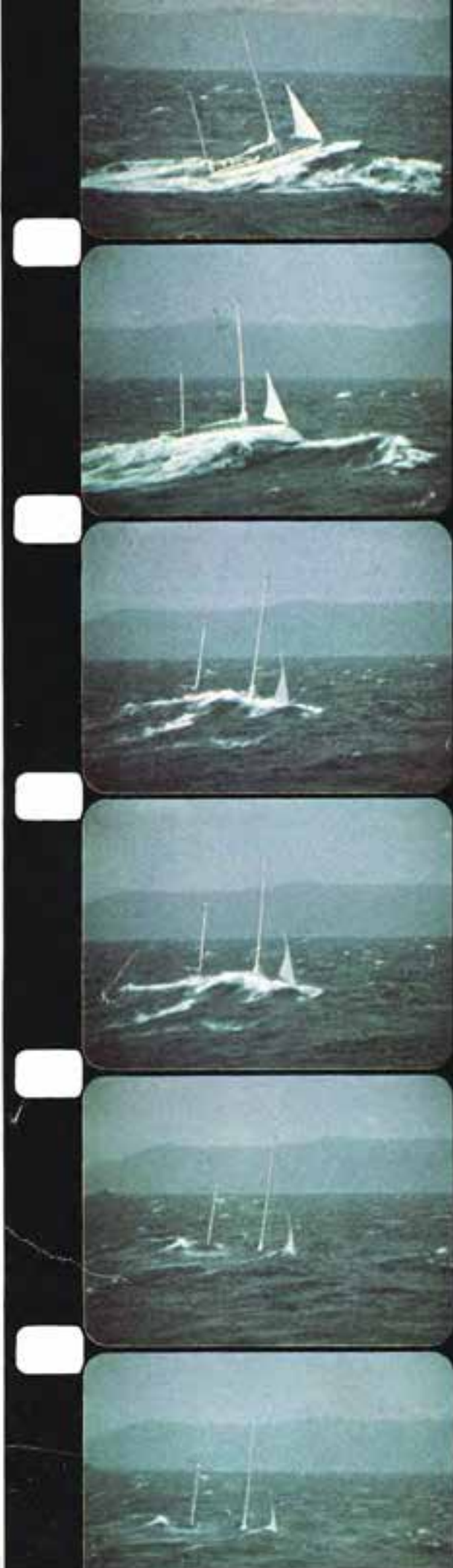
**23 gennaio.** Siamo arrivati a 63° sud e fa un freddo cane. Abbiamo già avvistato una decina di *iceberg* e ne abbiamo segnalato la posizione alle altre barche, ma da un paio di giorni non ne vediamo più. Abbiamo ricevuto invece la visita di un branco di globicefali, piccole e orribili balene molto numerose in questi mari. La navigazione è eccezionalmente tranquilla per l'Oceano australe.

**24 gennaio.** Dopo avere « scoppiato » uno *spinnaker* in inizio di regata, oggi abbiamo detto addio anche al nostro ultimo genoa 2. Non abbiamo nulla da rimproverare: queste vele muoiono di morte naturale, dopo 20.000 miglia di glorioso servizio. E come se avessero fatto dieci stagioni di regate nel Mediterraneo.

**28 gennaio.** Altri cinque giorni di navigazione veloce e priva di eventi ci hanno portato a poche centinaia di miglia da Capo Horn. Abbiamo seguito una rotta assai redditizia, a mezza via tra le calme dell'estremo sud e i « cinquanta urlanti », e ci ritroviamo in buona posizione, ancora in lizza per uno dei posti d'onore. Tutto andrebbe bene se Edo non continuasse a soffrire di vari malanni e John, che pure ha ripreso con molta buona volontà i suoi turni al timone, potesse partecipare anche alle manovre di prua.

**29 gennaio.** Un mare maestoso di nord-ovest ci spinge ora a 8-9 nodi verso lo Horn e la barca è molto difficile da tenere. Mentre sono seduto al tavolo di carteg-

segue





gio, sento il rumore sordo di un frangente che ci investe e il *Tauranga* viene scosso con forza terribile. Salto fuori e trovo, dietro la ruota, Edo accasciato che si preme le costole; il pozzetto è a metà pieno d'acqua, la barca al traverso dell'onda. È il primo avvertimento dell'«impacabile sentinella dei mari australi».

30 gennaio. Quando le tenebre si diradano, vediamo terra: le ultime propaggini della Cordigliera delle Ande, bianche di neve, spiccano contro un cielo d'indaco prima di andare a «morire» nel mare più terribile del mondo. Mi sorprende a domandarmi se la regata sia una ragione sufficiente per giustificare la nostra presenza in questi luoghi segnati da tante tragedie del mare o se siamo soltanto degli intrusi, che stanno usurpando qualcosa di cui non sono ancora degni. Penso ancora a Paul, a Dominique, a Bernie; forse è proprio il loro sacrificio che convincerà gli dèi a farci passare indenni. Insieme a noi, è giunto

sotto Capo Horn il *British Soldier*, e per radio scommettiamo su chi dei due doppiierà per primo il fatidico promontorio. Passata l'isola Idefonso, il vento di poppa si rinforza e verso metà pomeriggio incontriamo la nave appoggio *Endurance*, inviata qui dalla Marina britannica per assisterci in caso di bisogno. Ci salutano con un brano di Verdi e noi rispondiamo con grida entusiastiche, levando al cielo boccali pieni di champagne. Il mare è talmente piatto, la brezza così moderata e la gioia procurataci dall'appuntamento con l'*Endurance* è così intensa, che non facciamo molto caso a un nuvolone nero calato dalla Terra del Fuoco, che sta avanzando a gran velocità nella nostra direzione. In due, tre minuti al massimo, il mostro ci piomba addosso, ed il vento salta in un attimo da 15 a 60 nodi. Sono costretto a interrompere da un momento all'altro una conversazione radio con il comandante dell'*Endurance*, per correre in coperta, dove l'equipaggio sta lottando disperatamente con le vele ribelli. Dobbiamo metterci in tre per riportare in coperta il genoa caduto in acqua, la randa a metà ammainata fustiga le sartie e John, solo a poppa, non riesce a venire a capo della mezzana. Già il mare è diventato tutto bianco e il rischio del vento nelle attrezzature

rende le nostre voci incomprensibili. Ormai abbiamo a riva il solo *yankee 3*, ma Patrick fatica egualmente a tenere in rotta la barca, che ad ogni ondata parte paurosamente all'orza. Sostituisco allora il fiocco con la tormentina e per un poco la situazione migliora. Ma a causa dei bassi fondali, il mare aumenta quasi a vista d'occhio e comincia a frangerci tutto intorno con paurosi boati.

Scendo un attimo sottocoperta per riportare alcuni dati sulla carta lasciando nel pozzetto Patrick, John, Michel e Dudu che, nonostante le condizioni proibitive, continuano imperterriti a brindare. A un tratto, sento la barca partire all'orza, accelerare, mettersi in alto, sbandare paurosamente e poi scendere lungo il fianco verticale di un'onda quasi fosse un ascensore. Faccio appena in tempo a chiudere bene il boccaporto che il frangente si rovescia su di noi in tutta la sua potenza, abbattendoci su un fianco fino a far entrare l'albero in acqua. Per un momento, mentre la scaletta d'uscita strappa le ritenute e mi cade addosso con tutti i cassetti, penso che faremo il giro completo. Invece il *Tauranga* si raddrizza lentamente e, con fatica, il timoniere riesce a riportarlo con la poppa al vento. Ma a bordo la confusione è indescrivibile: il poz-

zetto è pieno d'acqua fino all'orlo e soltanto per un miracolo nessuno dei suoi occupanti si è perduto in mare. Edo, che era seduto nel quadrato, è stato proiettato dalla parte opposta ed ora giace per terra privo di sensi, mentre Zara, che a sua volta ha battuto la schiena contro la radio e quasi non riesce a muoversi, cerca di prestargli soccorso. I maccheroni e la salsa di pomodoro che erano sul fuoco sono sparsi dappertutto.

Mi precipito fuori per prendere il timone e consentire a Patrick, che è l'infermiere di bordo, di assistere gli infortunati. John si piazza di fronte a me rivolto a poppa per avvertirmi dell'arrivo di nuovi frangenti, e Dudu, secchio alla mano, si tiene pronto a svuotare il pozzetto. «Orza un po'». «Va bene così». «Attento, ne arriva una brutta». Per un quarto d'ora riusciamo a scivolare indenni tra un'onda e l'altra, ma a meno di due miglia da Capo Horn vedo d'un tratto un'espressione di terrore dipingersi sul volto di John e Dudu. «Porca miseria», esclama il primo, «da questa non ci salva nessuno». Poi, un autentico muro di acqua verde e gelida, alto come l'albero di mezzana, si abbatte su di noi schiacciandoci letteralmente sul fondo del pozzetto. Sbatto con violenza il petto contro la ruota del timone, sento l'acqua far pre-

segue

## denti belli, sì..... ma sani col dentifricio Valda f3

Se il dentista consiglia di lavare i denti almeno due volte al giorno c'è una ragione: perché la "vera" bellezza dei denti è la salute. Salute in bocca. E' una valida ragione per usare ogni giorno il dentifricio Valda f3 ad azione "igienepreventiva": anticarie, an-

tibatterico, detergente ed anti-tartaro, veramente efficace per prevenire le affezioni dei denti, delle gengive e della bocca. Il dentifricio Valda f3 realizzato dai Laboratori Farmaceutici Valda, si trova solo in farmacia come tutti i prodotti Valda.



Valda f3

l'unico dentifricio dai 3 fluoruri ad azione "igienepreventiva"

19

marzo

festà del papà

**JULIA**  
per dare  
"carattere"  
alla festa  
del papà



# **l'appuntamento quotidiano**

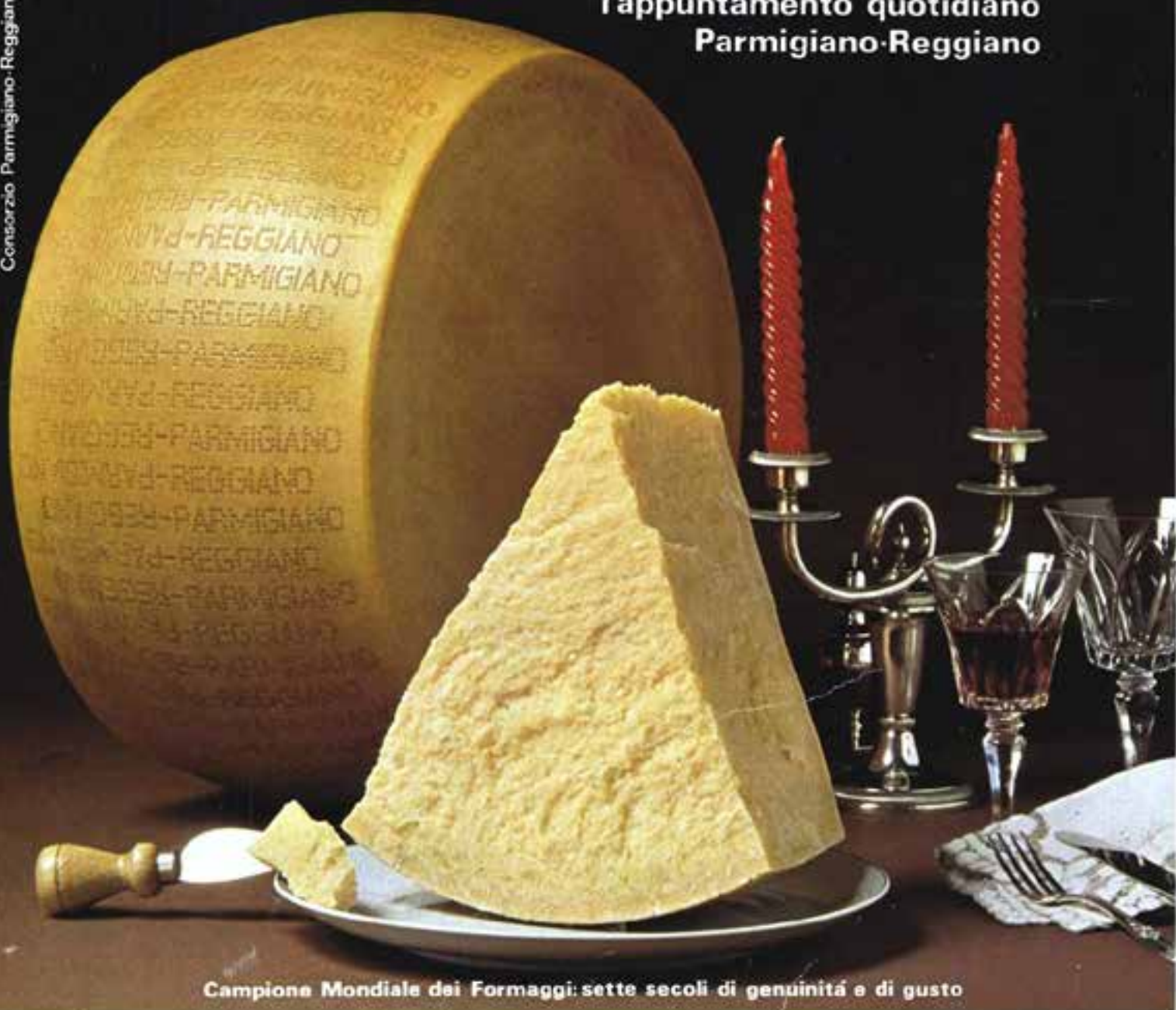
# **PARMIGIANO-REGGIANO**

**Per te che ami il meglio della qualità**

a tavola e nelle pause della giornata  
un appuntamento con Parmigiano - Reggiano  
il formaggio dal gusto genuino, ineguagliabile  
L'alimento ricco di proteine nobili  
facilmente assimilabili, di calcio  
di fosforo e di vitamine

**Per te, per tutti  
l'appuntamento quotidiano  
Parmigiano-Reggiano**

Consorzio Parmigiano-Reggiano



**Campione Mondiale dei Formaggi: sette secoli di genuinità e di gusto**



## TAURANGA

sa sul mio corpo e cercare di strapparmi via mentre lo scafo parte come una catapulta in una direzione che non riesco a controllare. Quando riemergeo dall'acqua, vedo John già aggrappato al timone che tenta di riportare la barca in rotta. Se adesso ci arrivasse addosso un secondo frangente, saremmo probabilmente perduti e neppure l'Endurance, che continua a seguirci da vicino, potrebbe portarci soccorso. Per fortuna il mare ha esaurito momentaneamente la sua spinta, e dieci minuti dopo, alle 00,30 GMT del 31 gennaio, siamo al sicuro a ridosso di Capo Horn. Ma lo scotto che abbiamo dovuto pagare è tremendo: Edo giace immobile nella sua cuccetta, seriamente ferito al capo e alla schiena, e chissà quando potremo recuperarlo; John è di nuovo contuso alla schiena; Dudu soffre di una slogatura dei legamenti del ginocchio e della caviglia e non riesce quasi a muoversi. Mi domando angosciato come riusciremo a difendere la nostra posizione con soli quattro uomini validi.

31 gennaio. Nel tentativo di mettermi in contatto con l'Endurance, mi accorgo che la nostra radio è fuori uso. Durante la sbandata, l'acqua che si trovava in sentina deve essere entrata nell'apparecchio dal lato posteriore provocando un corto circuito. Scambiamo con la nave appoggio due razzi verdi, per segnalare che non abbiamo bisogno di ulteriore assistenza. Il mare è ora abbastanza calmo e navigando di bolina riusciamo ad attraversare senza incidenti lo stretto di Le Maire, raggiungendo finalmente le acque libere dell'Atlantico.

3 febbraio. Da ventiquattro ore il vento soffia, sempre più forte, proprio dalla direzione nella quale vogliamo andare. A metà della notte, Patrick mi sveglia per avvertirmi che il mare ricomincia ad assomigliare a quello di Capo Horn, che non è più possibile bolinare e che, per evitare guai maggiori, ha ammainato tutto e rivolto la poppa al mare. Per non perdere in poche ore tutto il terreno guadagnato ieri con tanto sforzo, filiamo di poppa prima alcune cime e poi l'ancora galleggiante che avevo riservato per i casi estremi. Ma l'ancora non resiste allo sforzo e poco dopo la tela si strappa e recuperiamo solo lo scheletro. Non ci rimane che issare la tormentina e metterci, per cinque interminabili ore, alla cappa, in

attesa che la tempesta si plachi.

5 febbraio. Da due giorni abbiamo ripreso la marcia, sempre di bolina, con la barca molto sbandata. I pochi superstiti dell'equipaggio sono stremati dai continui cambi di vele e Edo in cuccetta geme per il violento beccheggio. A sostenerci è soltanto la speranza di trovare presto un clima più mite.

9 febbraio. Un'altra burrasca, con onde forse più alte di quelle di Capo Horn, ma per fortuna assai meno ripide, ci ha investito in pieno e ci ha spinti forse un po' troppo verso le coste sudamericane. Con la radio fuori uso, non sono più al corrente della posizione degli avversari, ma ho la spiacevole sensazione che stiamo perdendo terreno.

10 febbraio. Abbiamo incontrato, con due giorni di anticipo sulle mie previsioni, l'aliseo di nord-est. Adesso rischiamo di avere venti contrari fino alla fine, e a furia di tirare bordi le 600 miglia che ancora ci separano da Rio potrebbero diventare 1.500. Mentre il cielo prende l'aspetto caratteristico di questo regime di venti, decido di portarmi ancora più sotto costa, nella speranza di trovare qualche brezza termica; ma quando avvistiamo il faro di Mostardas, per evitare i fondi infidi rimettiamo a malincuore la prua verso est.

15 febbraio. Durante la notte è arrivato finalmente un po' di vento da ovest, ma la nostra gioia dura poco. Con il sorgere del sole sopravviene la bonaccia, e per sedici ore rimaniamo assolutamente immobili sotto il sole dardeggiante; l'acqua è così calma e limpida che ci si potrebbe specchiare, ma noi, stanchi e delusi, riusciamo solo a pensare alle nostre speranze di buon piazzamento che se ne stanno andando in fumo.

18 febbraio. Altri tre giorni di calma, appena inframmezzati da qualche ora di lievi brezze, hanno portato al massimo la nostra esasperazione. Ma bene o male arriviamo all'altezza di Isola Grande, a 70 miglia da Rio, e ora il cielo si è coperto di nubi che dovrebbero portare un po' di vento.

19 febbraio. Finalmente, alle 5,30 del mattino, tagliamo il traguardo, situato davanti alla famosa spiaggia di Ipanema. Siamo rimasti in mare 51 giorni, lunghi quanto una vita. Ma il mio scopo, quello di arrivare a Rio nonostante le tante disavventure, è raggiunto; e così la squadra italiana, formata dal Tauranga, dal Giala e dal CS & RB, può mantenere quel primo posto brillantemente conquistato a Sydney e che ora faremo il possibile per difendere fino in fondo.

Erik Pascoli

(servizio a cura di Livio Caputo)

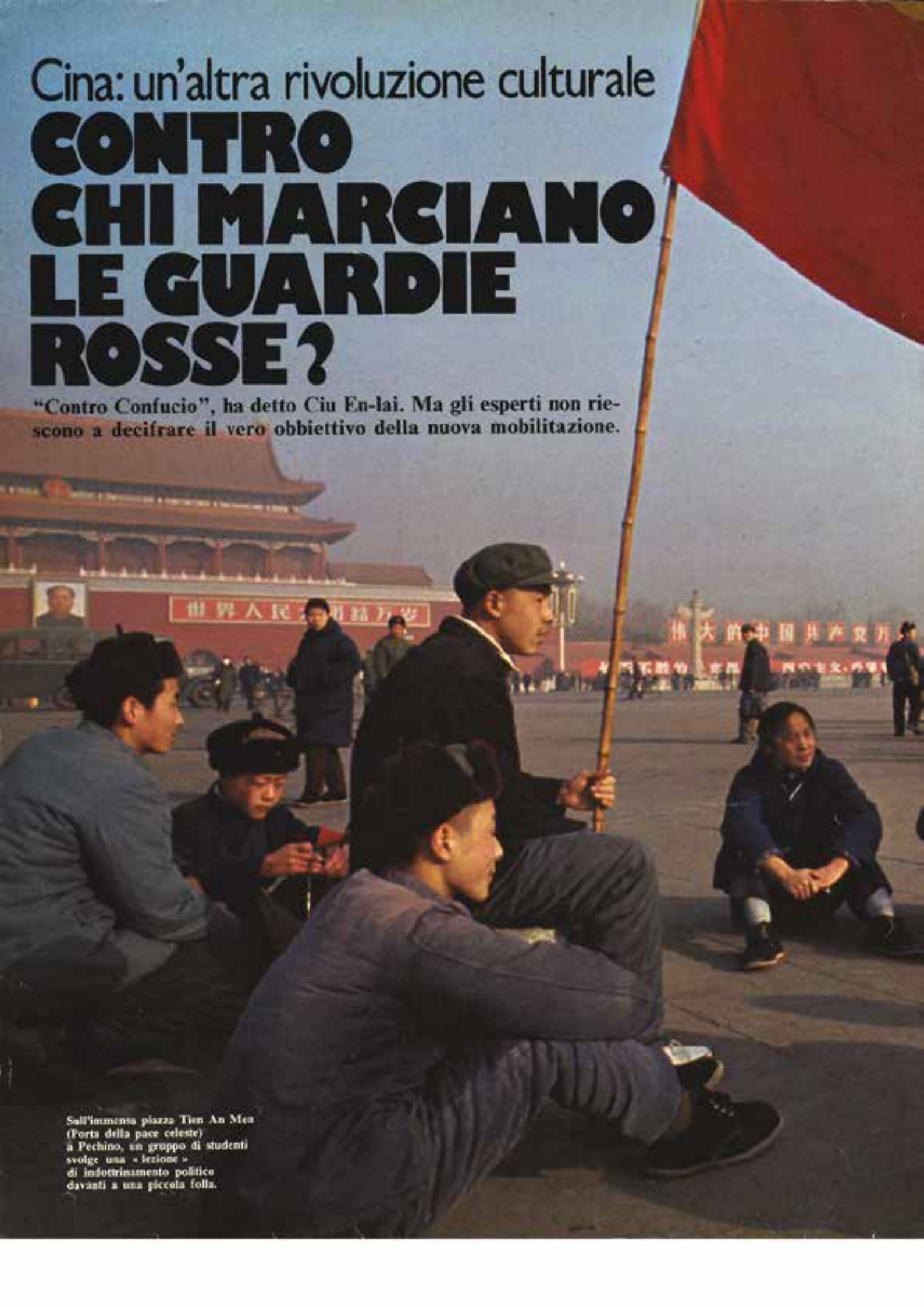
# AMAR ISSIMO<sup>®</sup> Sanley



## Un intruglio diabolico

# Cina: un'altra rivoluzione culturale **CONTRO CHI MARCIANO LE GUARDIE ROSSE?**

“Contro Confucio”, ha detto Ciu En-lai. Ma gli esperti non riescono a decifrare il vero obiettivo della nuova mobilitazione.



Sull'immensa piazza Tien An Men (Porta della pace celeste) a Pechino, un gruppo di studenti svolge una « lezione » di indottrinamento politico davanti a una piccola folla.





**Hai fatto una vera e propria  
collezione di etichette.  
Non c'è dubbio: la sai lunga  
sul whisky...**

**...E ora passa a Cluny.**

Se te ne intendi di whisky, devi passare a Cluny. Un whisky distillato in Scozia, sempre con lo stesso metodo, fin dal 1857. Un whisky imbottigliato e messo in vendita solo dopo essere invecchiato, per almeno cinque anni, nelle botti dello sherry. Capito, adesso, perché Cluny è più scuro degli altri whiskies? Cinque o dodici anni, Cluny è un whisky che gli intenditori non si lasciano sfuggire. A proposito, la prima volta bevilo senza ghiaccio, poi deciderai tu...

**Solo il miglior whisky merita di essere invecchiato.**

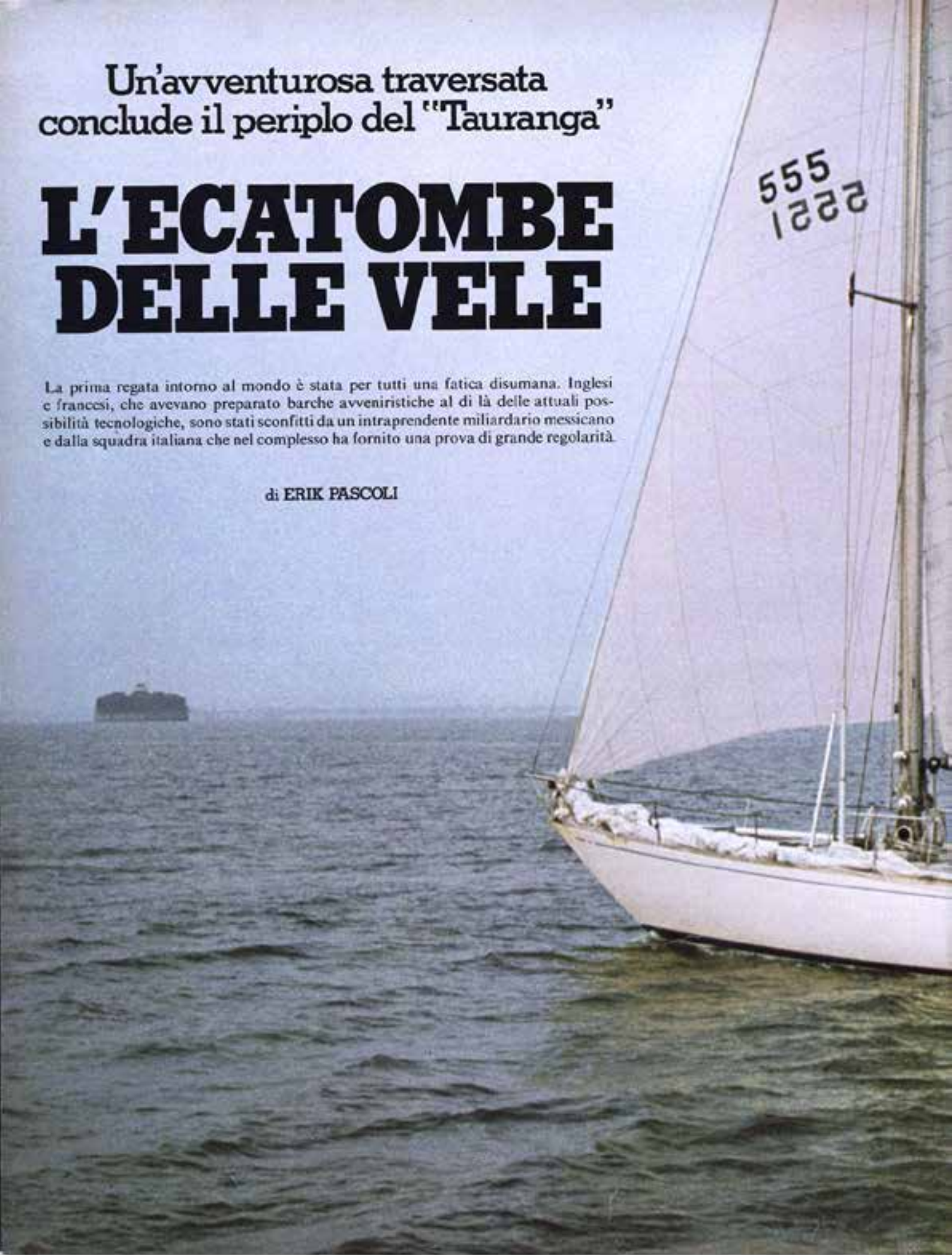
Distribuzione  
**D&C**  
Bologna.

Un'avventurosa traversata  
conclude il periplo del "Tauranga"

# L'ECATOMBE DELLE VELE

La prima regata intorno al mondo è stata per tutti una fatica disumana. Inglese e francesi, che avevano preparato barche avveniristiche al di là delle attuali possibilità tecnologiche, sono stati sconfitti da un intraprendente miliardario messicano e dalla squadra italiana che nel complesso ha fornito una prova di grande regolarità.

di ERIK PASCOLI





## TAURANGA

Portsmouth, aprile

La prima regata intorno al mondo è terminata. Alle ore 18,09'02" del 18 aprile, il *Tauranga* è sfilato nuovamente davanti all'antico forte di Southsea, da cui Sir Alec Rose ci aveva dato la partenza sette mesi e dieci giorni fa. Soffiava una tenue brezza di sud-est e in teoria avremmo dovuto passare la linea del traguardo sotto *spinnaker*, ma di *spinnaker* leggeri non ne avevamo più. L'ultima tappa, da Rio de Janeiro a Portsmouth, quaranta giorni quasi tutti di bolina, ha infatti dato il colpo di grazia al gioco di vele del *Tauranga*, logorato da più di cinquantamila chilometri di navigazione. Una dopo l'altra, le vele che ci sarebbero servite di più per cercare di migliorare in *extremis* la nostra posizione si sono strappate, scucite o addirittura disintegrate. La stessa randa era ridotta quasi a brandelli. Invano abbiamo passato giornate intere a rammendare; alla fine, dopo essere rimasti a ridosso dei primi fin quasi all'ingresso della Manica, abbiamo dovuto accontentarci del nono posto sia nella classifica di tappa sia in quella generale.

Come si prevedeva, quest'ultima frazione è stata la più breve e in un certo senso la più tranquilla, perché il vento non ha mai superato forza 7 e soltanto nella fase finale abbiamo dovuto risalire un mare veramente cattivo. L'equipaggio, rinnovato per due terzi a Rio e riportato a undici persone, era fresco e pieno di entusiasmo e Yves Olivaux, l'espertissimo navigatore francese, ci ha tracciato una rotta impeccabile. Ma il *Tauranga* stesso era stanco, come una vettura di formula 1 alla fine della stagione dei Gran Premi. A parte le vele, anche la radio, rovinata a Capo Horn, non funzionava più. I frenelli del timone si sono rotti due volte, richiedendo laboriose riparazioni. Per prevenire guai, abbiamo dovuto esercitare una continua sorveglianza sulle drizze e sul sartame. Verso la fine, siamo stati addirittura costretti a ridurre le razioni alimentari, perché allo sco-

L'equipaggio del «Tauranga» manifesta la sua gioia nel momento di tagliare il traguardo di Portsmouth dopo sette mesi e dieci giorni di navigazione. Sullo sfondo, uno degli antichi forti che segnano la linea d'arrivo.



po di alleggerire la barca avevamo imbarcato solo un minimo di provviste.

Adesso siamo qui, nella stessa darsena che nel settembre scorso vide i nostri ultimi febbrili preparativi di partenza, a ripensare alla straordinaria avventura vissuta e a trarne la lezione. Degli undici partenti di allora, siamo rimasti soltanto in quattro: Patrick Diebolt, Jean Noel Durand, Zara e io, più Guido Piazzini che però ha saltato la tappa di Capo Horn prima di ricongiungersi a noi a Rio per la frazione finale. La mia

speranza di fare tutto il giro con il medesimo equipaggio si è dunque rivelata illusoria. Per molti, soprattutto per, i più giovani, la prova è risultata troppo dura: ho visto individui che credevo di ferro sgritolarsi giorno dopo giorno, letteralmente sfibrati nel morale e nel fisico dall'accumularsi della fatica, dei disagi e dello stress provocato dalla convivenza forzata in uno spazio tanto ristretto. Io stesso non so, oggi come oggi, se me la sentirei di ricominciare da capo. È stata un'esperienza meravigliosa, ma da fare una sola volta in una vita.

Del resto, ragionando con il senno di poi, non so se quella dell'equipaggio unico fosse una buona idea. È vero che il *Soyula*, lo Swan 65 del miliardario messicano Ramon Carlin, risultò primo in classifica generale, ha fatto tutto il giro con gli stessi uomini. Ma si trattava di una barca a conduzione familiare, in cui quasi

metà dell'equipaggio era costituito da parenti del proprietario, e con una organizzazione alle spalle che ha consentito loro di riposare adeguatamente durante gli scali. L'*Adventure*, secondo classificato (e vincitore di ben tre frazioni su quattro), ha invece cambiato l'intero equipaggio, comandante compreso, ad ogni tappa. Su *Grand Louis*, terzo, c'è stato egualmente un notevole ricambio. Anche noi abbiamo finito con il cambiare molti uomini; ma in maniera casuale, scegliendo i sostituti per coloro che scendevano tra i pochi candidati disponibili agli scali, senza avere la possibilità di sottoporli a una selezione preventiva. Siamo così partiti per la tappa più lunga e difficile, la Sydney-Rio de Janeiro, con un equipaggio di sole otto persone, di cui due sono state messe quasi subito fuori combattimento da vari incidenti.

Quando abbiamo lasciato Ports-

mouth nel settembre scorso, i grandi favoriti della regata erano il *Pen Duick VI* di Eric Tabarly, il *Great Britain II* di Chay Blyth, e il *Burton Cutter* di Leslie Williams, tre mostri di oltre venti metri di lunghezza costruiti appositamente per il giro del mondo con impiego di materiali speciali ed enorme dispendio di milioni. Invece, *Pen Duick VI* ha disalberato due volte, perdendo settimane di tempo per le riparazioni, *Great Britain II* è arrivato sesto in classifica generale e *Burton Cutter* ha dovuto addirittura saltare due tappe per il cedimento di una fiancata. I primi due posti sono toccati a barche in vetroresina con scafi di serie, che alle soluzioni avveniristiche avevano preferito attrezzature già collaudate. La conclusione è che la tecnologia nautica ha voluto fare, in questa occasione, il passo più lungo della gamba: nell'intento di creare delle superbarche,

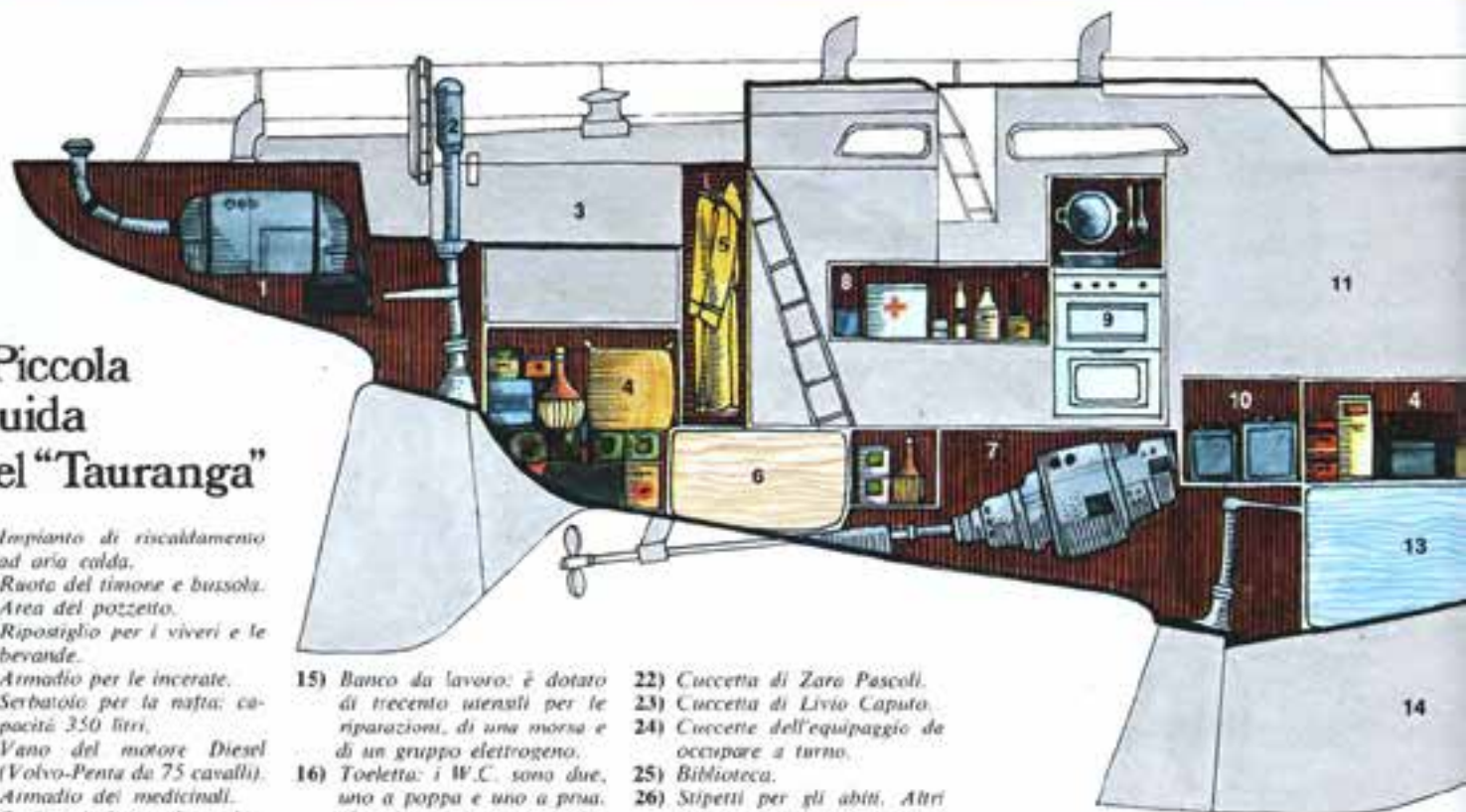
# La difficile arte dello stivaggio

## Piccola guida del "Tauranga"

- 1) Impianto di riscaldamento ad aria calda.
- 2) Ruoto del timone e bussola.
- 3) Area del pozzetto.
- 4) Ripostiglio per i viveri e le bevande.
- 5) Armadio per le incerate.
- 6) Serbatoio per la nafta: capacità 350 litri.
- 7) Vano del motore Diesel (Volvo-Penta da 75 cavalli).
- 8) Armadio dei medicinali.
- 9) Cucina: è dotata di tre fornelli e un forno a gas, di una ghiacciaia e di un lavandino a due vasche. Da uno dei rubinetti esce acqua dolce, dall'altro acqua di mare.
- 10) 4 batterie elettriche da 400 ampère.
- 11) Area del quadrato.
- 12) Cabina dell'equipaggio.
- 13) Serbatoi di acqua dolce: contengono 800 litri.
- 14) Otto tonnellate di zavorra (piombo).

- 15) Banco da lavoro: è dotato di trecento utensili per le riparazioni, di una morsa e di un gruppo elettrogeno.
- 16) Toiletta: i W.C. sono due, uno a poppa e uno a prua. (Con barca sbandata quello sottovento è inservibile.)
- 17) Ripostiglio per cime, scotte, bozzelli, paranchi e materiale vario di riserva.
- 18) Deposito delle vele: sono in tutto 29, tra cui cinque spinnaker.
- 19) Pozzo dell'ancora.
- 20) Cuccetta di Erik Pascoli.
- 21) Cuccetta di Guy Piazzini.

- 22) Cuccetta di Zaro Pascoli.
- 23) Cuccetta di Livio Caputo.
- 24) Cuccette dell'equipaggio da occupare a turno.
- 25) Biblioteca.
- 26) Stipetti per gli abiti. Altri stipetti simili si trovano sotto le cuccette del quadrato.
- 27) Tavolo da carteggio.
- 28) Impianto radio.
- 29) Strumenti elettronici di navigazione.
- 30) Divani del quadrato.
- 31) Tavolo da pranzo a sospensione cardanica.





A sinistra: il « Tauranga » procede di bolina nell'Atlantico centrale, con vento forza 6. Per buona parte del percorso la barca ha navigato sbandata di 15-20 gradi, con notevole disagio dell'equipaggio. Soprattutto la parte conclusiva, in cui il « Tauranga » ha dovuto risalire il Golfo di Biscaglia e la Manica contro vento senza potere più disporre delle vele adatte, è stata assai faticosa. Sopra: incontro con un peschereccio al largo del Portogallo. Sotto: Erik Pascoli fa il punto. Il « Tauranga » ha navigato con precisione, avvistando le coste inglesi esattamente nel punto previsto.



capaci di infliggere alle altre distacchi spettacolari, si è finito con il trascurare il fattore solidità, che invece è risultato decisivo soprattutto nei mari australi. Ecco perché la piccola flotta italiana, partita con imbarcazioni « normali », come *Tauranga*, *Guia* e *CS&RB*, ha potuto arrivare compatta al traguardo e strappare il successo collettivo, mentre gli squadroni inglesi e francesi hanno perso ciascuno un componente per la strada e sono rimasti con un pugno di mosche.

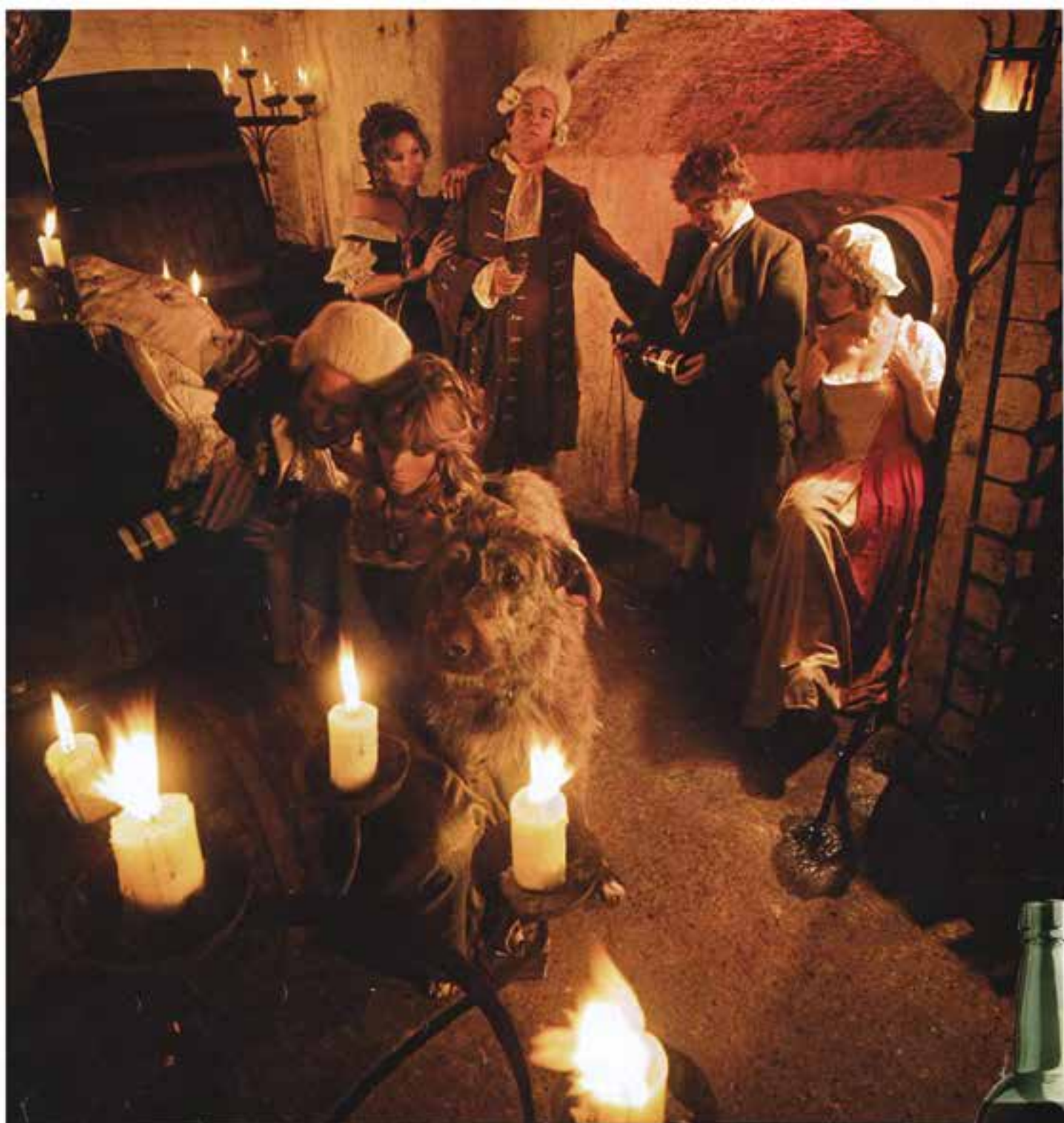
Enorme importanza ha avuto in questa regata il fattore danaro. Ramon Carlin, titolare di una delle grandi fortune dell'America latina, ha avuto la possibilità di cambiare l'intero gioco di vele a ogni tappa e quando, dopo la Capetown-Sydney, è rimasto senza radio, è saltato su un aereo diretto in America per procurarsene subito un'altra. La Marina britannica, che ha patrocinato l'Ad-

venture, deve avere speso l'equivalente del costo di una torpediniera. Anche per questa ragione, non so se dopo questo primo giro del mondo potrà essercene presto un altro. Bisognerà forse limitarsi a organizzarne uno ogni dieci anni, e con mezzi più grandiosi di quelli impiegati in questa occasione. Nei mari australi, per esempio, una nave da guerra dovrebbe seguire da vicino le barche durante l'intero percorso, pronta a prestare assistenza a chi si trovi in difficoltà. Se, per disgrazia, una delle imbarcazioni concorrenti fosse affondata in una tempesta o si fosse schiantata contro un iceberg, nessuno si sarebbe salvato, perché se anche l'equipaggio fosse riuscito a trabordare sulle zattere di salvataggio, sarebbe poi perito di fame e di freddo prima di poter essere raccolto. Come ormai tutti sanno, le vittime della regata sono state tre: il nostro povero Paul Waterhouse, Dominique Guillet del *33 Export* e Bernie Hoskins del *Great Britain II*. La loro scomparsa è stata per tutti noi un colpo terribile, e uno dei miei pochi rimpianti è di non avere vinto neppure una coppa da offrire ai genitori di Paul, venuti a incontrare il *Tauranga* al suo rientro in Inghilterra.

Nonostante questi lutti, il bilancio del giro del mondo deve essere considerato positivo. La regata ha offerto alla nautica una occasione unica per sperimentare nuove soluzioni e nuovi materiali, ed ha permesso a circa trecento uomini di fare una esperienza eccezionale, di cui potranno fare tesoro per il resto della loro vita. Se, una volta ritornati alle nostre case, sapremo trasmettere il messaggio di questa corsa a tutto l'ambiente nautico, i benefici si faranno sentire per molti anni.

Anche noi del *Tauranga* abbiamo tratto dall'avventura insegnamenti preziosi. Nel preparare la barca, abbiamo forse sottovalutato le difficoltà cui andavamo incontro. Avremmo dovuto, per esempio, rinforzare fin dal principio l'asse del timone, che ci ha procurato tanti fastidi durante la seconda tappa facendoci perdere almeno due posti in classifica generale, e avremmo dovuto alleggerire di più la barca, anche a prezzo di ridurre il comfort. Confesso che non mi aspettavo di subire tante avarie. Avendo letto, prima di partire, tutti i libri sull'argomento, sapevo che avremmo incontrato venti a 150 chilometri l'ora e onde di quindici metri. Ma una cosa è immaginarsi, un'altra è provarli di persona. Ci sono state alcune ore, nell'Oceano Indiano e al passaggio di Capo Horn, in cui il *Tauranga* è stato veramente in balia degli elementi, e sarebbe bastato un piccolo errore per provocare una catastrofe.

Altra lezione: in una regata di



Il 23 Aprile 1737, William Offley cominciò a pensare che non sarebbe mai riuscito a bere tutto il porto che produceva.

Da quel giorno cominciò a venderlo.  
Da quel giorno il porto di William Offley  
ha cominciato la sua strada per il mondo.  
Ora lo trovate anche in Italia  
nei tre tipi: ruby, white e tawny.  
Bevetelo come aperitivo, per concludere  
un buon pranzo o per rendere più  
piacevole una sera con gli amici.

**Porto Offley**



IMPORTATO DALLA MARTINI & ROSSI

## TAURANGA

questa lunghezza è inutile « tirare » sempre allo spasimo, rischiando di logorare anzitempo gli uomini e il materiale. Effettuare le manovre a tempo di record è utile più sul piano psicologico che su quello pratico. Bisogna cercare invece di dosare gli sforzi, e soprattutto di scegliere sempre la rotta migliore. Sotto questo profilo, ho almeno un rimprovero da farmi. Dopo aver doppiato il Capo Horn in ottima posizione, nel risalire l'Atlantico verso Rio de Janeiro ho voluto giocare d'azzardo e mi sono tenuto troppo sottocosta, finendo in una zona di calme e di venti contrari. Ma anche la sfortuna ha giocato una grossa parte: il *Tauranga* è finito puntualmente in bonaccia nella fase conclusiva di tutte quattro le tappe, mentre altri hanno tagliato il traguardo a piena velocità, e così tutti i sacrifici fatti in precedenza sono risultati vani.

Per finire, voglio dedicare due parole a mia moglie Zara, che è stata la prima donna a completare questo giro del mondo a vela. Per tutta la regata ha assolto, senza mai lamentarsi, l'ingrato compito di dare da mangiare a dieci uomini affamati e spesso insopportabili. A Capo Horn, due ore dopo che la barca era stata rovesciata su un fianco, sbattendo con violenza Zara contro il tavolo di carteggio, in tavola c'era già un pasto caldo cucinato a regola d'arte. Se tutti abbiamo portato a termine questa impresa in buona salute, lo dobbiamo anche a lei. Erik Pascoli

### LA CLASSIFICA

Delle 18 barche che hanno preso il via da Portsmouth l'8 settembre 1973, 16 hanno completato il giro del mondo.

Ecco la classifica generale delle prime dieci:

- 1 *Soyula* (Messico) - 2 *Adventure* (G.B.) - 3 *Grand Louis* (Francia) - 4 *Kriter* (Francia) - 5 *Gula* (Italia) - 6 *Great Britain II* (G.B.) - 7 *CS&RB* (Italia) - 8 *Second Life* (G.B.) - 9 *Tauranga* (Italia) - 10 *British Soldier* (G.B.).

La quarta e ultima tappa è stata vinta da *Adventure* davanti a *Great Britain II* e *33 Export* (Francia).

FINE

# Radioregistra



**Radioregistratore RR 332:** un solo apparecchio che riunisce una radio AM/FM (con controllo automatico di frequenza) ed un registratore per trasferire su cassetta i programmi radio senza uso del microfono.

## PHILIPS

Partecipate all'estrazione di prestigiosi complessi Hi-Fi acquistando un radioregistratore Philips.  
Basta registrare in diretta il vostro programma preferito e inviare la cassetta a Philips - Piazza IV Novembre, 3 - Milano.  
Riceverete norme dettagliate del concorso al momento dell'acquisto di un radioregistratore Philips.





Londra, aprile

**L**e pareti sono tappezzate di velluto nero. Il parquet è intarsiato con legni di qualità diversa e scricchiola paurosamente, a garanzia della sua preziosa vetustà. Le sedie di pelle nera, intorno al tavolo di marmo, sono in puro stile Regency, e le due poltrone *bordaux* con la cornice di legno a riccioli varranno almeno 600 sterline l'una, quasi un milione di lire.

La bottiglia sul camino è firmata Picasso. Nella libreria di noce, un'edizione rarissima di Milton e le collezioni di *Connaissance des Arts*, *Les Modes*, *Le Journal des Mademoiselles*. I quadri sono di Wishart, datati 1966 e 1973, e raffigurano adolescenti illanguiditi su prati in penombra: a prima vista, sembrano di un preraffaellita (ma sarebbe un deplorabile errore fare certe confusioni, in questo salotto).

Il giallo delle forszie e il rosa tenero dei giacinti, di cui i vasi sono stracolmi, ricordano con le loro improvvise macchie di luce che anche a Londra è esplosa la primavera. E difatti, a guardar fuori nella silenziosa via di Pelham Place dove le case bianche a due piani si affacciano con le porte laccate di nero, di rosso, di blu, fioriscono già i tulipani.

Il nostro ospite non è pronto. A suo nome, si scusa il maggiordomo dai capelli fulvi che scompare subito al piano superiore, dove qualcuno cammina lentamente proprio sopra le nostre teste, il rito della vestizione non si è ancora compiuto.

« Dolente di averla fatta aspettare », dice una voce compita alle mie spalle, « ma la puntualità è una virtù dei re: io sono soltanto un suddito, e non ho virtù ». Cecil Beaton sorride con ironia. Inappuntabile: l'abito nero di ottimo taglio, i mocassini di morbido capretto, la camicia appena inamidata, il fazzoletto appena sgualcito nel taschino, i gemelli di cordoncino rosso-blu, la cravatta damascata. Un metro e ottanta d'indiscutibile classe, settant'anni



portati con grande disinvoltura. E, naturalmente, il prestigio di un eclettismo non comune: fotografo della corte d'Inghilterra, scenografo, costumista (*My Fair Lady*), arredatore, pittore, critico del costume, autore di ventisette libri. Un personaggio rinascimentale assolutamente sprecato oggi che, se tutto va bene, potrebbe meritarsi una statua di cera nel museo di Madame Tussaud.

Eppure Beaton mentiva quando scrisse la famosa frase « un po' di splendore se n'è andato dalla terra », a conclusione del suo libro *Lo specchio della moda*, in cui passava in rassegna gli stili e l'arte di vivere dalle folle edoardiane a Christian Dior; mentiva, perché almeno una scintilla di quello splendore da lui celebrato e rimpianto è rimasta qui, nel salotto listato a lutto, dove il tempo si è fermato come una sfida al grossolano presente.

« Dunque, Mister Beaton, davvero non c'è speranza? », chiedo, e intanto cerco di raccogliermi dignitosamente sul divanetto viola, come ho visto fare dalle nobildonne inglesi nelle fotografie ufficiali. « Dunque, dopo Dior il nulla? »

« Diciamo, piuttosto, che dopo Dior c'è stato il diluvio. Con il "non senso" di Courrèges e di Mary Quant, lo snobismo è entrato nell'alta moda. Siamo stati sommersi dagli stracci, ci siamo finti poveri e giovani a tutti i costi, in un parossismo di cattivo gusto; ma era un gioco, e nemmeno tanto divertente. Adesso il pendolo sta tornando nella posizione giusta: misura, semplicità, un certo rigore, un certo ordine. Insomma, meno Fellai e più Visconti ». Una pausa, il tocco leggero dell'indice e del pollice sulla manica per togliere un invisibile peletto. « A onor del vero », prosegue, « le donne italiane non hanno mai esagerato in questi anni di sventatezza. E poi, voi avete Mila Schön e Valentino, due creatori di moda mirabili per qualità e fattura. Avete una

Londra: incontro con l'ultimo esteta

## ESISTE ANCORA LO STILE, MISTER BEATON?

«No, dopo Dior è stato il diluvio. Questo è il secolo dell'uomo medio che cerca sicurezza nello standard. Per fortuna i giovani hanno fantasia e rifiutano le etichette».

dal nostro inviato CARLA STAMPA

Foto di Giorgio Lotti



**A sinistra: Cecil Beaton nel suo salotto e (foto della pagina accanto) davanti all'abitazione londinese, al n. 8 di Pelham Place. Il famoso fotografo ha 70 anni. Non si è mai sposato, anche se nel '46 si parlò di un flirt con Greta Garbo.**

tradizione artigianale che si è difesa con i denti dalla prevaricante sciattezza americana». Uno sguardo allarmato a Giorgio Lotti che sta fotografandolo: « Per carità, mai di profilo; riesco malissimo ».

Una volta Beaton disse che i due geni malefici del nostro tempo sono l'instabilità e il conformismo: l'instabilità, perché distrugge la tradizione e non la sostituisce con niente; il conformismo, perché uccide l'immaginazione. Cerchiamo allora di fare il punto sullo stile contemporaneo con l'aiuto dell'ultimo esteta edoardiano.

« Questo è il secolo dell'uomo medio che cerca la sicurezza nello standard; e non è un fatto positivo. Questo è il secolo dell'indisciplina; e non c'è da rallegrarsene, perché disciplina vuol dire professionalismo, consapevolezza delle tecniche, difficoltà affrontate e risolte con coraggio. Ma questo, per fortuna, è anche il secolo dei giovani. La loro fantasia, il rifiuto delle etichette, l'interesse per la natura e per i problemi sociali, l'assoluta spontaneità ci stanno insegnando molte cose. Noi, alla loro età, eravamo molto più egoisti: il nostro piacere, i nostri svaghi, e basta. Noi ci rifugiavamo nell'alcool e ne morivamo. Fino all'età di trent'anni, sono vissuto nella più completa ignoranza degli aspetti crudeli e spiacevoli della realtà. Oggi è diverso. Ecco perché non dispero ». Un'aggiustatina al fazzoletto che spunta dal taschino mezzo centimetro di troppo. « Peccato, però, che i giovani di oggi non conoscano le buone maniere. »

Se questo, dunque, è il tempo dell'uomo anonimo, che valore ha lo stile?

« Il valore di sempre », risponde Beaton, « Il valore dato da ciò che siamo dentro di noi, dalla nostra ricchezza interiore, dalla nostra personalità. Ha stile chi non si preoccupa di quello che dice la gente, si dà le proprie regole e ad esse rimane fedele, capta come una farfalla dalle antenne sensibilissime tutto quello che gli è intorno ». Si distrae per seguire con la coda dell'occhio il fotografo che arpeggia con la sua Leica: « Non userò la lente grand'angolare, spero! Mi diforma il naso », chiede in tono allarmato.

Esistono ancora dei personaggi-guida che possono essere presi come punti di riferimento ideale per uno stile?

« Certamente, ma non sono quelli di cui leggiamo vita morte e miracoli sui giornali. Quelli so-

# APEROL

APERITIVO  
POCO ALCOLICO



Si serve **GHIACCIATO**, con uno spruzzo di selz o lisclio; la dose normale è di 40/45 grammi. APEROL è indicato per la preparazione di cocktails. Diluito, è ottimo dissetante.

COLORATO CON E 102 - E 110 - E 124  
CONTIENE ZUCCHERO E ALCOL

INDUSTRIA DEL LIQUORE  
S.P.A. F.LLI BARBIERI - TRIESTE

CAPACITÀ MEDIA CC. 300

## Aperol si vive tre volte.

Aperol ha tre piacevolissimi momenti:  
quando ne ammiri il colore,  
quando ne scopri l'aroma,  
quando ti abbandoni alla sua malizia...

Aperol: un invito  
ai piccoli piaceri della vita.

# APEROL

# MISTER BEATON

no totalmente fuori moda perché ostentano ricchezze, notorietà e fatti privati con una deplorabile mancanza di gusto. La pubblicità che si fanno è esagerata e volgare. No, il personaggio-guida è sconosciuto ai più».

Quali sono le italiane importanti che soddisfano il suo senso estetico?

« Non vorrei fare dei nomi. Tuttavia, mi sembra che Marella Agnelli sia l'esempio più convincente di uno stile pieno di discrezione, mentre Maria Callas, che è sempre ben vestita, si trucca, si pettina, si carica di gioielli come una qualsiasi signora con molti soldi. E questo non m'interessa. »

Si è acceso improvvisamente un furore che ferisce con una sciabolata di luce il volto cereo di Beaton. « E per il colore », si giustifica Lotti. Il disagio del nostro ospite è appena avvertibile nel sopracciglio alzato: un attimo, quasi un tic nervoso, poi l'espressione si ricomponde.

« Adoro la fotografia in bianco e nero », dice adesso il fotografo Cecil Beaton, « perché stimola l'immaginazione e crea l'atmosfera giusta. Scattai la mia prima immagine con una Kodak rudimentale e il soggetto era la nutrice delle mie sorelle. In seguito, ho continuato a usare strumenti non perfetti tecnicamente, ma adatti al mio modo di lavorare che è l'entusiasmo, la partecipazione personale, l'istinto dell'artigiano ».

Da quarant'anni Cecil Beaton viene chiamato a Corte per ritrarre i reali d'Inghilterra. Elisabetta e i suoi familiari sono soggetti « facili »?

« Credo di aver contribuito in piccola parte a trasformare l'immagine della famiglia reale. La prima volta che fotografai la Regina Madre, la ritrassi mentre camminava in giardino: una vera rivoluzione, dal momento che fino ad allora la signora era stata condannata dalle regole di Corte a posare seduta o in piedi accanto a una colonna. Oggi queste regole non esistono più, almeno per le fotografie. »

In realtà, adesso Elisabetta II viene fotografata in pantaloni, e la principessa Anna deve stare attenta che il vento non le sollevi la sottana perché un obiet-

tivo irriverente è sempre in agguato. I tempi sono cambiati perfino alla Corte di San Giacomo. E sono cambiati anche i « ritrattisti » ufficiali: per esempio, che cosa pensa Cecil Beaton del suo collega Tony Armstrong-Jones, diventato Lord Snowden dopo il matrimonio con Margaret?

Il volto di cera si ritrae nella penombra, fuori dal tiro del riflettore: è difficile capire se quello che s'intravede è un sorriso enigmatico o una smorfia. « Un fotografo di prima classe », si sente sussurrare.

La notorietà del fotografo Beaton è legata ai sovrani e ai personaggi importanti. Immagini raffinate, sempre bellissime, sempre perfette, talvolta un po' oleografiche; ma la realtà è anche il brutto, l'infelicità, la morte. Cecil Beaton ha mai fotografato il brutto, l'infelicità, la morte?

« Nel gennaio '69 la National Portrait Gallery di Londra organizzò una mia retrospettiva con seicento fotografie, per la maggior parte inedite. Andai a vedermele e mi convinsi che le immagini più belle, scattate in cinquant'anni di carriera, non sono mai state pubblicate. Durante la guerra sono stato il fotografo ufficiale del ministero dell'Informazione: ebbene, quella fu per me un'occasione formidabile per fotografare i soldati al fronte, i londinesi tra le macerie, il sovrano imbracciato di polvere e sangue che rincuorava i feriti. Ecco, considero quella foto di Giorgio VI la meglio riuscita della mia vita. »

L'ora concessa per l'incontro sta per scadere. Avevamo convenuto che saremmo stati rigorosamente ai patti, ma c'è ancora qualche minuto.

« Mister Beaton », chiede Lotti, « se lei fosse il soggetto da ritrarre adesso, in questo momento, come si fotograferebbe? »

La domanda coglie di sorpresa il nostro ospite e lo mette di buon umore. « Impossibile, amico mio, impossibile », esclama, scuotendo la testa. « Coprirei le parti della mia faccia che non mi piacciono: cioè, tutte. E allora, che razza di ritratto sarebbe? »

Carla Stampa



UDON 2013

...Quel suo modo di fare violenza



Il suo sguardo diritto, i suoi gesti decisi, il suo buttare indietro i capelli; come stringe una mano o abbraccia una donna; la sua capacità di ottenere dagli altri... e quella nota personalissima della colonia ADAM è il suo vero modo di fare violenza.

EAU DE COLOGNE, OLD LAVANDER, Linea ADAM "Nastro Rosso"; LATHER SHAVING CREAM, emolliente; PRE-ELECTRIC SHAVE, per la più confortevole delle rasature; AFTER SHAVE LOTION, tonificante e distensiva; SAVON DE TOILETTE, fresca fragranza; SPRAY PERSONAL DEODORANT, virile freschezza.

**ADAM**  
nella vostra vita di uomo



## Che cosa bolle in pentola

Dipende, in buona parte, da ciò che la pentola è in grado di bollire. Dalle doti di affidabilità, durata, qualità, resistenza che la pentola è in grado di offrire.

Figuratevi le stoviglie in acciaio porcellanato e inox Westen: calzano attorno alle ricette, al tipo di cottura.

Per tutto il tempo che volete.

Sono prodotte, come tutti gli altri prodotti in acciaio Westen, da specialisti.

Abbiamo messo a punto, in questo settore che è nostro esclusivo, tali tecniche operative che, alla fine, per distrarci, abbiamo dovuto pensare ad altro.

Così abbiamo rinnovato marchio e nome.

Adeguati alle stoviglie di oggi ed alle vasche da bagno di domani.



# WESTEN



Uno dei problemi più difficili che Erik Pascoli ha dovuto affrontare nella preparazione della regata intorno al mondo è stato quello della miglior utilizzazione dello spazio disponibile. Il *Tauranga* è nato come una comoda barca da crociera per dieci persone. Ma i progettisti, Sparkman & Stephens, non pote-

vano prevedere che sarebbe stato impiegato per navigazioni senza scalo della durata di quasi due mesi, con la conseguente necessità di caricare tre tonnellate di acqua e di viveri e una imponente quantità di materiale.

Anzitutto ha dovuto essere sacrificata la cabina di prua, destinata a ripostiglio delle vele. I 29 sacchi, disposti secondo un piano preciso (a sinistra le vele per venti leggeri, a destra le vele per tempo cattivo), la riempiono interamente, e invadono anche il quadrato e la cabina. Le cuccette sono diventate, così, insufficienti per i membri dell'equipaggio; ma poiché non accade mai che tutti possano dormire contemporanea-

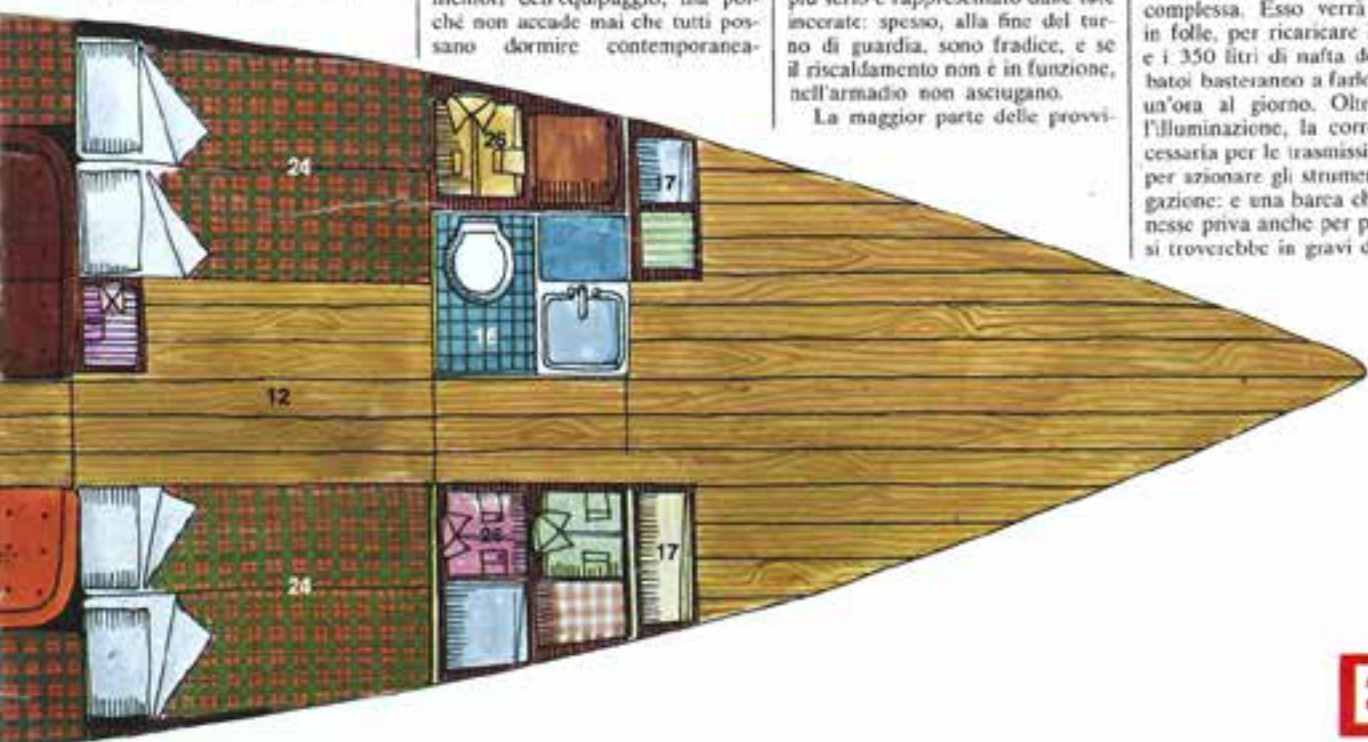
mente, questo inconveniente è secondario.

Ciascuno di noi ha avuto in assegnazione uno stipetto e una fetta di armadio per riporre i 40 chilogrammi di equipaggiamento personale che ha diritto a portare con sé. Il corredo consiste di tre completi tricolori (berretto e pantaloni verdi, camicia rossa e cintura bianca), tre incerate, tre magliette, tre maglioni pesanti e cinque paia di calzature, tra cui un paio di stivali federali di pelliccia per Capo Horn. A questo si aggiunge la biancheria che deve essere abbastanza abbondante in considerazione della impossibilità di fare il bucato con acqua dolce durante la traversata. Il problema più serio è rappresentato dalle tute incerate: spesso, alla fine del turno di guardia, sono fradice, e se il riscaldamento non è in funzione, nell'armadio non asciugano.

La maggior parte delle provvi-

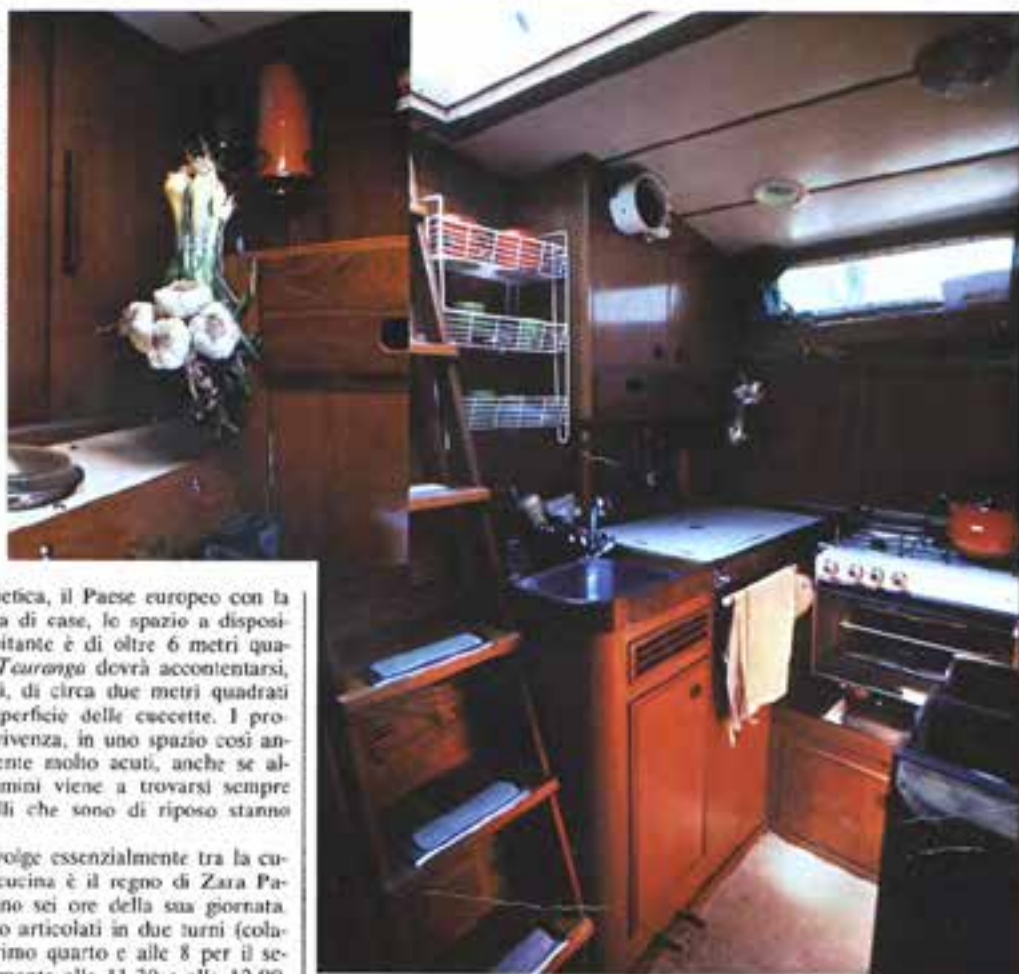
ste è stata stivata sotto le cuccette e sotto il pagliolo. Oltre agli 800 litri d'acqua fresca contenuti nei serbatoi, il *Tauranga* imbarcherà per ogni tappa anche 300 litri di acqua minerale. In tutto, la riserva ammonta a circa due litri di acqua al giorno per persona, più un litro circa tra vino, birra, Coca-Cola e sughi di frutta. Per evitare sprechi che potrebbero risultare fatali, Pascoli ha perciò deciso di togliere l'acqua dai bagni, lasciando in funzione il solo rubinetto della cucina. Ma anche nella preparazione dei pasti bisognerà fare molta attenzione: per esempio, l'acqua in cui sarà cotta la pasta non verrà buttata via dopo l'uso, ma riposta per la prossima spaghetata.

Il motore, come è noto, non potrà essere adoperato durante la regata, salvo che per recuperare un uomo in mare. Alcune barche, perciò, hanno deciso di eliminarlo, ma sul *Tauranga* l'operazione sarebbe stata tecnicamente troppo complessa. Esso verrà utilizzato, in folle, per ricaricare le batterie, e i 350 litri di nafta dei due serbatoi basteranno a farlo girare per un'ora al giorno. Oltre che per l'illuminazione, la corrente è necessaria per le trasmissioni radio e per azionare gli strumenti di navigazione: è una barca che ne rimane priva anche per pochi giorni si troverebbe in gravi difficoltà.



## Due metri quadrati di spazio a testa

Una veduta generale e un curioso particolare della cucina del «Tauranga», dove nei prossimi otto mesi Zara Pascoli preparerà tre pasti al giorno per dieci persone. I piatti sono di plastica, e verranno buttati via dopo l'uso. Le stoviglie saranno lavate con acqua di mare.



Nell'Unione Sovietica, il Paese europeo con la più acuta penuria di case, lo spazio a disposizione di ogni abitante è di oltre 6 metri quadrati. L'equipaggio del *Tauranga* dovrà accontentarsi, per i prossimi otto mesi, di circa due metri quadrati a testa, compresa la superficie delle cuccette. I problemi di una lunga convivenza, in uno spazio così angusto, risultano ovviamente molto acuti, anche se almeno la metà degli uomini viene a trovarsi sempre in coperta, mentre quelli che sono di riposo stanno in prevalenza sdraiati.

La vita di bordo si svolge essenzialmente tra la cucina e il quadrato. La cucina è il regno di Zara Pascoli, che vi passa almeno sei ore della sua giornata. Tutti i pasti, infatti, sono articolati in due turni (colazione alle 7,30 per il primo quarto e alle 8 per il secondo, pranzo rispettivamente alle 11,30 e alle 12,00, cena alle 19,30 e alle 20,00) e comprendono almeno un piatto caldo. La loro preparazione richiede metodo e attenzione.

Anzitutto, Zara deve compilare l'elenco di ciò che le occorre per la giornata, andarlo a cercare nei vari ripostigli in cui è distribuito e disporlo in posizione strategica. La sola operazione di sollevare il pagliolo e rimetterlo a posto richiede, infatti, almeno dieci minuti, e non è consigliabile farla più di una volta al giorno.

Con tempo buono e con venti portanti, il compito della cuoca è semplificato; ma quando la barca procede di bolina e si inclina di 25-30 gradi, cucinare diventa un esercizio di alta acrobazia, perché soltanto il fornello e il tavolo del quadrato sono a sospensione cardanica e rimangono sempre orizzontali. Tutto il resto pende con la barca; e se Zara dovesse posare un piatto, diciamo, sul coperchio della ghiacciaia a sinistra, questo partirebbe immediatamente in picchiata e finirebbe con tutto il suo contenuto sopra il tavolo da carteggio a dritta, suscitando la comprensibile collera di Enk.

Anche mangiare in queste condizioni è un affare serio: chi è seduto sopravvento si ritrova il tavolo all'altezza dei piedi; a chi è seduto sottovento arriva invece fin quasi sotto il naso. Se lo si fissa in questa posizione, c'è il rischio che, quando la barca cambia improvvisamente inclinazione, i piatti volino per aria; se invece lo si lascia libero di oscillare, è assolutamente proibito toccarlo, a pena di vedersi precipitare tutte le stoviglie in grumo.

Per evitare dei pericolosi ruzzoloni, ogni movimento deve essere « pianificato » e bisogna tenersi costantemente aggrappati da qualche parte con una mano. Perfino il togliersi una tuta incrociata bagnata senza macchiare i cuscini del divano esige una agilità da contorsionista; e quel che può sembrare divertente per qualche ora, diventa esasperante se si prolunga per tre o quattro giorni. Ovviamente per sopravvivere su una barca è necessario che tutti i membri dell'equipaggio siano estremamente ordinati. Ma riporre la propria roba ogni volta che ci si spoglia, magari dopo un turno di guardia particolarmente duro, può essere una fatica improba. Allora si butta tutto nella propria cuccetta, che non tarda a prendere l'aspetto di una cuccia per cani.

Nel quadrato si svolge anche quel poco di « vita sociale » che si può fare a bordo: qui ci sono la radio e l'impianto stereofonico, qui la piccola biblioteca con libri di nautica e qualche romanzo italiano e francese, qui l'unico tavolo su cui è possibile scrivere, disegnare o giocare a scacchi. La cabina di prua dovrebbe invece in teoria rimanere chiusa, per non disturbare il riposo di coloro che sono appena smontati di guardia. Il più delle volte, questo risulta utopistico: c'è sempre qualche attrezzo da prendere, qualche vela da riporre, e il passaggio è obbligato.

Tuttavia, come in guerra si impara ben presto a dormire sotto le cannonate, così, dopo qualche giorno di navigazione ininterrotta, si finisce col considerare anche i rumori più molesti una dolce ninna-nanna.



Tre interni del « Tauranga »: nella foto a sinistra, la cuccetta del capitano; qui accanto, una delle due toilettes (al cui rubinetto è stata tolta l'acqua). Sotto: il quadrato, con il grande tavolo a sospensione cardanica. A destra si vede la piccola biblioteca di bordo.





# Come comunicheremo con l'Italia

A destra: la cabina di prua del «Tauranga» trasformata in deposito di vele.

I sacchi sono numerati, per consentire all'equipaggio di trovare subito la vela che il comandante ha ordinato di issare.

Sotto: il radiogoniometro di Pascoli.



A sinistra: lo scaffale con le bandierine per le segnalazioni.

Servono a comunicare, secondo il codice internazionale, con le navi di passaggio.

A destra: Pascoli comunica per radio con l'Italia. Le radio di bordo sono due: a sinistra la «Sailor», di portata limitata; a destra la «Skanti» (400 watt) per comunicazioni transoceaniche.



Una radio rice-trasmittente da 400 watt costa 5 milioni e rotti; uno *starcut-spinnaker* di Hood, un milione abbondante; un set di strumenti elettronici di navigazione, circa tre milioni; un cronometro al quarzo, mezzo milione. Trasformare una barca da crociera come il *Tauranga* in una «macchina» da corsa in grado di affrontare una regata intorno al mondo è un impegno finanziario notevole, che sarebbe stato ancora più gravoso se alcune Case non avessero fornito gratuitamente, o a condizioni molto vantaggiose, il proprio materiale.

Vediamo nei particolari che cosa Erik Pascoli ha dovuto procurarsi per poter competere da pari a pari con i più agguerriti concorrenti stranieri. Anzitutto, le vele. Quando Gennaro de Flamminis glielo ha offerto, il *Tauranga* ne aveva sette. Adesso, sono 29. Oltre alle vele fisse, randa e mezzanina, c'è un assortimento completo di tutto ciò che può servire per una corsa così lunga. Per le andature



di bolina, abbiamo 4 genoa (due leggeri e due pesanti), un fiocco, gli yankee 1, 2 e 3, tre trischette di diverse dimensioni, una tormentina di soli 6 metri quadrati, un *drifter* e un *reecher*. Per le andature portanti, 1 *spinaker* leggero, 2 medi, e 3 *stacut* (uno leggero, uno medio e uno da tempesta), 2 carbonere (una leggera e una pesante), un bolero, un *rallyboy* e due trischette gemelle.

Molti strumenti elettronici, che su uno *yacht* normale sono un lusso, diventano indispensabili in una competizione lunga: per esempio, l'indicatore di deriva, che permette una stima di quanto la barca si stia allontanando, a causa delle correnti, dalla rotta fissata; o l'accelerometro, che consente di misurare gli sbalzi di velocità dovuti al cambiamento dell'assetto velico. Navigare a vela è una scienza: e come tutte le scienze ha bisogno dei suoi strumenti ausiliari.

Il più prezioso dei « giocattoli » del *Tauranga* è la nuova radio a 400 watt, che dovrebbe permetterci di comunicare direttamente con

l'Italia da distanze fino a 10.000 chilometri. La procedura per queste chiamate è complessa. Bisogna annunciarsi, a ore prefissate e su frequenze prestabilite, a Romaradio, che tiene i collegamenti con tutte le navi italiane sparse per il mondo. Quando Romaradio dà via libera, si chiede di essere messi in contatto con un numero telefonico in Italia. Spesso ci si riesce, ma non sempre. Purtroppo, queste trasmissioni assorbono una quantità enorme di energia elettrica, l'energia elettrica a bordo può essere prodotta soltanto facendo girare il motore e la scorta di carburante è limitata. Per forza di cose, i nostri contatti con la terra saranno quindi pochi e brevi. Durante la seconda e terza tappa, che si svolgeranno quasi agli antipodi, il *Tauranga* dovrà poi appoggiarsi a qualche stazione costiera o a navi di passaggio, e chiedere loro di inoltrare i suoi messaggi in Italia. Per l'ascolto, invece, il consumo è modesto, e perciò potremo tenerci al corrente di quel che succede ascoltando ogni giorno un bollettino.

## Vino "antiscosse" e cibi degli astronauti

A destra: stanno per essere caricate sul « Tauranga » le provviste per la prima tappa: 1800 kg. di viveri e bevande. Sul ponte, sono allineati i sacchi delle vele. Qui sotto: l'equipaggio impegnato nelle operazioni finali di carenaggio a Pornic (Francia). In basso: Zara Pascoli si appresta a sfivare bottiglie e scatolame. Ogni angolo è sfruttato per consentire l'imbarco del materiale necessario.



« La cambusa per il giro del mondo dovrebbe essere fatta da un cervello elettronico », dice Guy Piazzini, che insieme con Zara Pascoli ha curato il problema dei rifornimenti sul *Tauranga*. Infatti, in mezzo all'Oceano non ci sono negozi; e se si dimentica qualcosa di importante, o si calcolano male i consumi, le conseguenze si fanno sentire per tutto il viaggio. Mangiare bene durante una regata come questa è essenziale: il cibo non serve solo a procurare all'equipaggio le calorie di cui ha bisogno, ma rappresenta anche uno dei pochi divertivi alla routine quotidiana. Un pasto gustoso innaffiato da un bicchiere di vino, mette di buon umore e stimola il rendimento. Se invece perfino nutrirsi diventa una fatica, l'atmosfera di bordo ne risente. »

Putroppo, la scelta dei cibi è limitata dalla difficoltà di conservazione. Degli alimenti freschi, soltanto patate, cipolle, agrumi ed uova si mantengono per un periodo che va dai 15 ai 30 giorni. I surgelati sono esclusi dalla mancanza di un freezer. Anche i cibi che richiedono lunga cottura, come il riso e le lenticchie, non si prestano, perché la scorta di gas liquido è limitata. Il grosso della cambusa consiste perciò in scatolame, in cibi Buitoni precotti e conservati nella plastica, che è sufficiente riscaldare per pochi minuti, e in cibi liofilizzati Blanchaud derivati da quelli degli astronauti americani. « Questa scelta », dice Piazzini, ci ha assicurato una dieta molto variata. Abbiamo pesce, carne e verdure di tante qualità, che possiamo servire quindici pasti completamente diversi



l'uno dall'altro». Inoltre, ci saranno, per ogni tappa, 1200 tavolette di cioccolata Suchard, 1200 biscotti alla frutta, 200 panettoncini, 200 litri di vino Kiravi, specialmente trattato per resistere al trasporto per mare, 250 lattine di birra, 250 di Coca-Cola, 250 di succhi di frutta e grandi quantità di caffè, tè e Ovomaltina. La provvista di liquori è stata invece ridotta al minimo e sarà amministrata personalmente dal capitano: per ottenere un bicchiere di cognac o di rum, bisognerà dimostrare di stare davvero male.

La cambusa, naturalmente, dovrà essere rinnovata ad ogni tappa. In teoria, si sarebbe potuto comprare di volta in volta il necessario a Città del Capo, Sydney e Rio de Janeiro, ma Piazzini ha preferito non

correre rischi. «Anzitutto», spiega, «non sappiamo che cosa troveremo in quelle città, e non possiamo permetterci di imbarcare alimenti di cattiva qualità. In secondo luogo, non sappiamo se avremo il tempo necessario per fare tanti acquisti: se una tappa ci dovesse andar male, potremmo trovarci nella necessità di ripartire per quella successiva quasi subito».

Per questo, ad ogni scalo, il *Tawanga* troverà ad attenderlo oltre una tonnellata di viveri spediti dall'Europa, pronti per essere stivati. «Se non altro», ride Guy, «sarà uno stimolo di più per arrivare fino in fondo: sarebbe un vero peccato se dovessimo lasciare tanta buona roba a marcire in qualche magazzino degli antipodi.»

# La mostruosa macchina di Eric Tabarly

Finalmente avremo l'occasione di prenderci la rivincita di Trafalgar ha scritto un giornale parigino presentando ai suoi lettori la prima regata intorno al mondo. La maggior parte degli esperti è d'accordo: l'affascinante competizione sarà essenzialmente un duello anglo-francese, con i transalpini leggermente favoriti. Degli altri concorrenti, solo il *Tauranga* di Erik Pascoli e il *Sayula II* del magnate messicano degli elettrodomestici Ramon Carlin possono aspirare alle prime posizioni.

Tanto la Francia quanto la Gran Bretagna presentano cinque imbarcazioni al via. Il capofila dei francesi, e l'uomo da battere per tutti, è il capitano di vascello Eric Tabarly, quarantunenne, vincitore di una « transatlantica » in solitario e di numerose altre regate transoceaniche. Per il giro del mondo, Tabarly si è fatto costruire dai cantieri di Brest un ketch di alluminio lungo m. 22,60 fuori tutto, che presenta una serie di caratteristiche rivoluzionarie: la zavorra è costituita da uranio inerte, che avendo un peso specifico superiore a quello del piombo ha permesso di abbassare il centro di gravità di 15 centimetri e quindi di conferire allo scafo, estremamente leggero, una maggiore stabilità; una parte del sartame e dei verricelli saranno in titanio, che è più duro e più leggero, ma anche dieci volte più caro dell'acciaio inossidabile usato in tutte

le altre barche. Due di questi verricelli, costruiti su ordinazione da una industria aeronautica, saranno dotati addirittura di quattro rapporti invece dei due abituali.

Sul ponte ci saranno tre pozzetti, uno a poppa, uno al centro e uno a prora dell'albero maestro, per offrire un certo riparo all'equipaggio durante le tempeste. I suoi quattordici marinai costituiscono - inutile dirlo - la crema del mondo velistico francese. Ma c'è un particolare del *Pen Duick VI* che lascia tutti un po' perplessi: Tabarly ha insistito per avere un timone a barra anziché a ruota, contrariamente a quella che è la prassi sulle imbarcazioni di più di dieci-dodici metri. Al di sotto dei nove nodi, la barra è effettivamente più precisa della ruota; ma, a velocità superiori, esige uno sforzo fisico spaventoso, che non tutti sono in grado di sostenere.

Tabarly ha avuto l'appoggio finanziario della Marina militare e di una serie di industrie che, al suo ritorno, avranno diritto di usare il *Pen Duick VI* per scopi pubblicitari. Altri tre concorrenti francesi, Jack Grout, Georges Faux e Dominique Guillet, si sono abbinati rispettivamente con una marca di spumanti, una industria tessile e una fabbrica di birra. Soltanto André Viant, un impresario edile di Brest, affronterà la impresa senza chiedere sussidi a nessuno.

## LE BARCHE CHE PRENDERANNO IL VIA DA PORTSMOUTH

- TAURANGA (Italia) - yawl m. 18,87  
cap. Erik Pascoli
- PEN DUICK VI (Francia) - ketch  
m. 22,50 - cap. Eric Tabarly
- NAI-UT (Germania) - yawl m. 13,75  
cap. Herbert Lupke
- SECOND LIFE (Gran Bretagna)  
ketch m. 21,65 - cap. Rod Ainslie
- KEEWAYDIN (Svezia) - ketch m. 24,10  
cap. David Sundbaum
- OTAGO (Polonia) - ketch m. 16,75  
cap. Zdzislaw Pienkawa
- 33 EXPORT (Francia) - yawl m. 17,40  
cap. D. Guillet e J. P. Millet
- COPERNICUS (Polonia) - ketch m.  
13,75 - cap. Zygfryd Perlicki
- PETER VON DANZIG (Germania)  
yawl m. 18,00 - cap. Achim Meyer
- WINDWARD SPIRIT (Gran Bretagna)  
ketch m. 24,50 - cap. L. Williams
- ADVENTURE (Gran Bretagna)  
cutter m. 16,70 - 4 uff. di Marina
- MOKSHA (Francia) - ketch m. 15  
cap. Georges Faux
- GREAT BRITAIN II (Gran Bretagna)  
ketch m. 21,75 - cap. Chay Blyth
- BRITISH SOLDIER (Gran Bretagna)  
yawl m. 18,00 - 4 uff. dell'Esercito
- SAYULA II (Messico) - ketch m. 19,60  
cap. Ramon Carlin
- GUIA (Italia) - sloop m. 13,75  
cap. Giorgio Falck
- GRAND LOUIS (Francia) - schooner  
m. 18,60 - cap. André Viant
- CG & RB (Italia) - ketch m. 15,20  
cap. Dionigi Malingri
- KRITER (Francia) - ketch m. 20,75  
cap. Jack Grout



Foto Jonathan Eastland

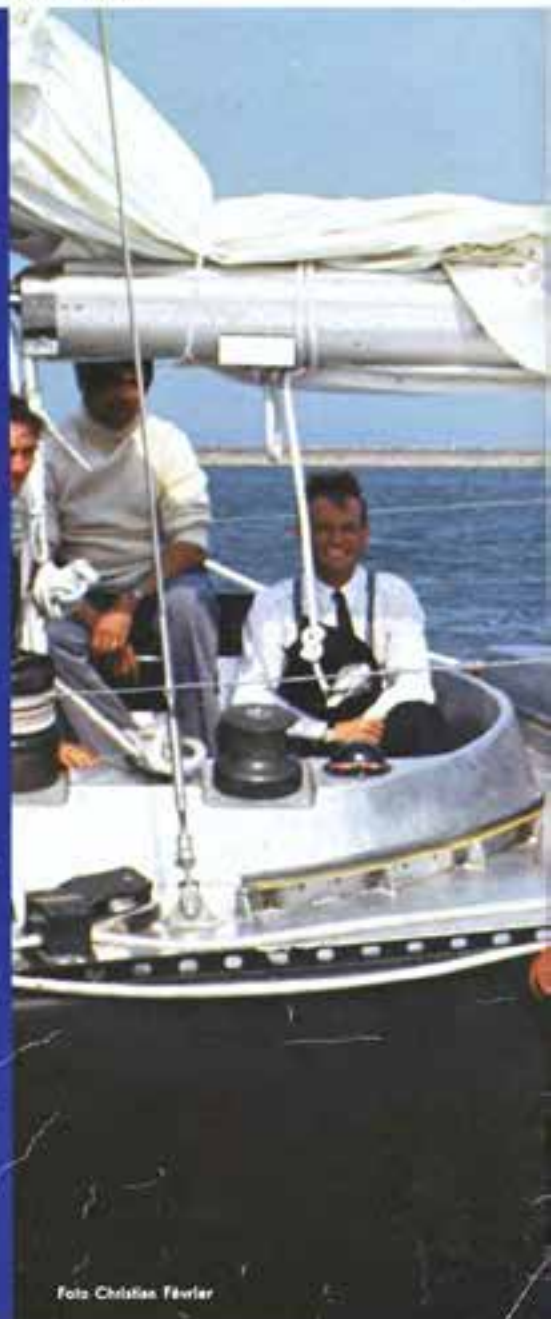


Foto Christian Fawler



Le ammiraglie della flotta britannica sono due: il *Great Britain II* di Chay Blyth e il *Windward Spirit* di Leslie Williams. È difficile immaginare due personaggi più diversi l'uno dall'altro. Blyth, un onaccione con la forza di un buco, gran bevitore di whisky e gran bestemmiatore, ha già al suo attivo due imprese che hanno fatto epoca: una traversata atlantica a remi in compagnia del capitano John Ridgeway, e un giro del mondo in solitario per la rotta dei capi da est a ovest, ossia contro i venti dominanti nell'emisfero australe.

Per il giro del mondo che si appresta a compiere ora, Chay Blyth ha fatto le cose in grande: ha venduto la sua vecchia barca, il *British Steel*, all'Esercito e si è fatto disegnare da Alan Gurney un nuovo *ketch* di 22 metri, leggerissimo e sagomato quasi come una canoa, che ha fatto scrivere a una rivista specializzata: « O affonda, o arriva primo ». Non per nulla, Blyth ha voluto che il suo equipaggio fosse composto di tutti paracadutisti.

Leslie Williams, gran signore inglese, architetto navale di brillante ingegno, comanderà invece la più grande barca in lizza, un *ketch* tutto in alluminio con la massima stazza di regata consentita, capace di 15-16 nodi. Poiché il regolamento, nonostante tutti gli accorgimenti, favorisce le imbarcazioni maggiori, molti ritengono che Williams sarà il

principale rivale di Eric Tabarly. Del suo equipaggio farà parte anche un italiano: Marco Chiara, figlio dello scrittore.

Delle 19 barche al via, 17 sono state costruite negli ultimi quattro anni. Le eccezioni sono il *Keewaydin*, una barca svedese di legno del 1913, ancora armata con due vele quadre, e il *Peter Von Danzig*, che è del 1936. Undici dei diciannove comandanti hanno scelto l'armatura a *ketch*, che differisce dallo *yawl* perché ha l'albero di mezzana leggermente più alto. Gli *yawl*, oltre al *Tauranga*, sono quattro. Infine, ci sono uno *sloop* (monoalbero con boma a picco), un *cutter* (simile allo *sloop*, ma con due vele di strallo) e una goletta (due alberi a vele auriche, in cui l'albero di prua è più corto di quello di poppa).

Complessivamente, l'8 settembre partiranno da Portsmouth 175 persone, di cui 161 uomini e 14 donne. Tenendo conto che numerose barche cambieranno l'equipaggio ai tre scali, al giro del mondo prenderanno parte circa quattrocento persone. Esse non si battono per un premio in danaro, ma per un globo d'argento intarsiato d'oro, sostenuto da tre delfini e attorniato da tre vele, del valore di non più di due milioni di lire, messo in palio dalla fabbrica di birra inglese Whitbread. « Credo », ha detto André Viant « che sia il più brutto trofeo che io abbia mai visto. Ma darei dieci anni della mia vita per vincerlo. »

Nella pagina accanto: il « Great Britain II » di Chay Blyth, una delle barche favorite.

Sotto: Eric Tabarly, ufficiale della Marina francese, al comando del rivoluzionario « Pen Duick VI »: costruito in alluminio, con la zavorra in uranio e il cartame in titanio, è costato quasi mezzo miliardo di lire.



## Due italiani coraggiosi



Oltre al *Tauranga*, prenderanno il via da Portsmouth altre due barche italiane: il nuovissimo *Koofa 50* di Doi Malingri, battezzato *CS & RB*, e il *Guia* di Giorgio Falck, la barca che ha ottenuto il maggior numero di successi nel Mediterraneo negli ultimi due anni e che ha subito notevoli modifiche in vista del nuovo impegno. Entrambi gli *skippers* hanno equipaggi molto esperti, ma, per le caratteristiche delle loro imbarcazioni, hanno limitate speranze di successo.

Malingri, 36 anni, torinese, è arrivato alla vela soltanto sei anni fa, dopo essere stato rocciatore, pilota di aerei e istruttore di sci. « In principio », racconta, « cercavo soltanto uno sport da praticare in compagnia di moglie e figli. In seguito, è diventato una mania, adesso è una professione. » Dopo essere stato capocentro della scuola velica di Caprera, dal 1969 Malingri ha partecipato a molte grandi regate internazionali. Il suo miglior piazzamento è stato un quarto posto nella « Città del Capo-Rio de Janeiro » del gennaio 1973.

« La nostra », ci ha detto, « è l'unica barca italiana costruita tenendo presenti le esigenze della regata intorno al mondo. Ma il *Koofa 50* deve diventare anche una barca di scie, e perciò, più della velocità, abbiamo raccomandato al progettista Robert Clark di curare la sicurezza. Ne è venuto fuori un *ketch* lungo m. 15,20 fuori tutto, con un dislocamento di 16 tonnellate, che nella versione senza motore preparata per la regata mondiale è assolutamente stagno. Purtroppo il varo è avvenuto soltanto a fine luglio, e non abbiamo avuto il tempo di curare la messa a punto in ogni particolare. La nostra ambizione non è di arrivare primi, ma di arrivare in fondo e di sottoporre così la barca al collaudo dei mari più difficili del mondo. Anche per questo, avremo un equipaggio limitato, di sole 6 persone, che si conoscono tutte da molto tempo e vanno d'accordo ».

Giorgio Falck, direttore tecnico delle acciaierie Falck di Milano, 22 anni di esperienza velica alle spalle, affronta la regata con spirito più aggressivo. « So », ci dice, « che molti considerano il *Guia* troppo

leggero per una impresa del genere. Mi rendo anche conto che il regolamento favorisce le barche più grandi: noi impiegheremo, ad ogni tappa, almeno una settimana in più dei vincitori. Ma se avremo venti favorevoli potremo anche dire la nostra ». Dalla lettura di tutti i libri sull'argomento, Falck ha ricavato l'impressione che le barche che hanno fatto il giro del mondo abbiano sempre avuto i loro talloni d'Achille nel timone e nell'alberatura. Perciò, ha curato in modo particolare queste due parti, facendo installare sul *Guia* sia una timoneria interna, sia una ruota per l'installazione di un timone di emergenza. Personalmente, egli parteciperà solo alle tappe dispari, la prima e la terza. Ma per la navigazione nei « Quaranta ruggenti » ha ingaggiato Jérôme, uno *skipper* francese profondo conoscitore dei Mari del Sud, che offre le più assolute garanzie. Anche sul *Guia* ci saranno solo sei uomini di equipaggio, tre fissi e tre ruotanti.



A sinistra: Doi Malingri: comanda il « CS & RB », un « ketch » in vetroresina della Nordcantieri. Sotto: Giorgio Falck e il suo equipaggio sul « Guia » ad una regata. Sulla tuga si vede la nuova cupola alfermica della timoneria interna.



**EPOCA**

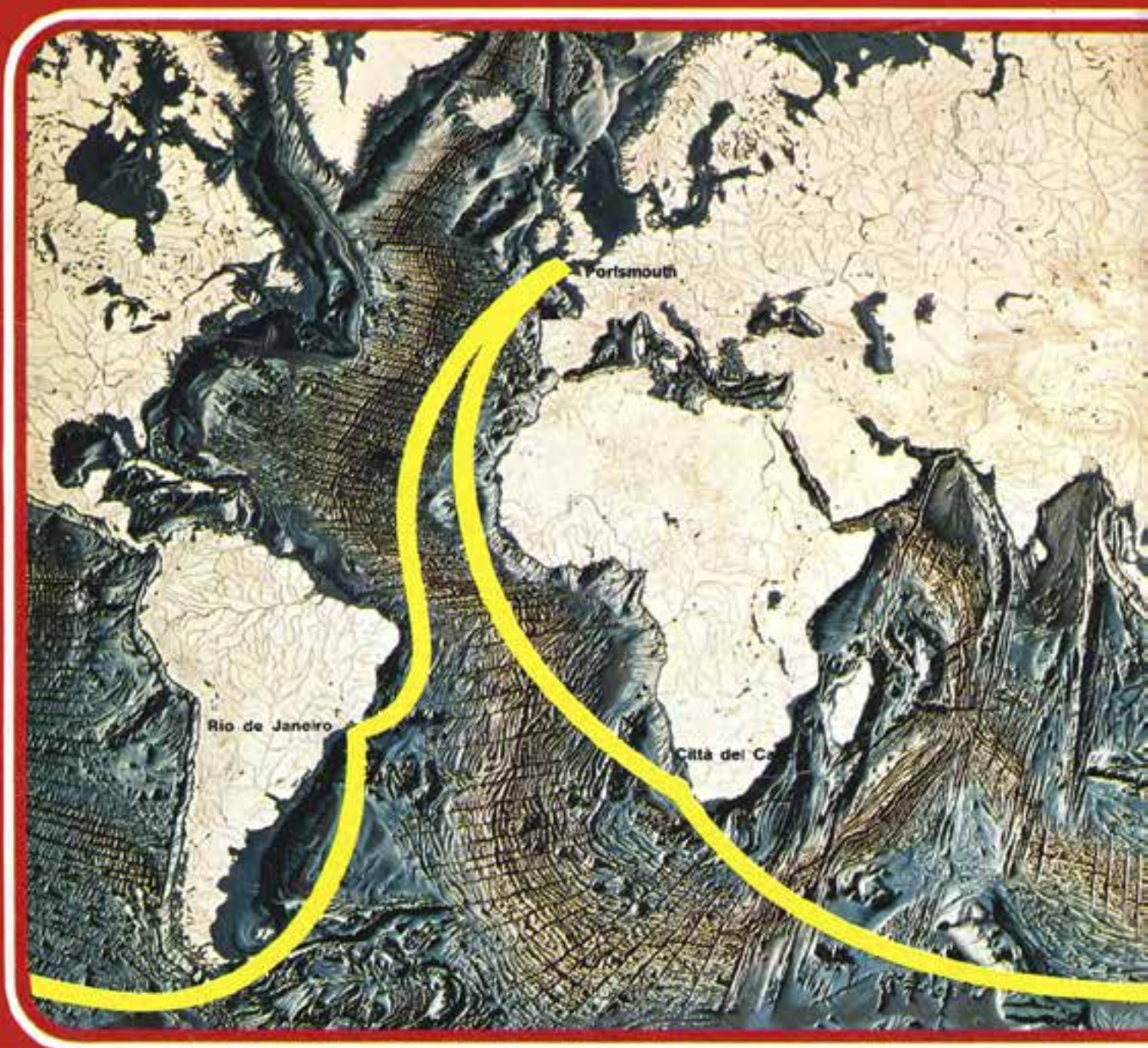
# OTTO MESI DI PASSIONE

Vi riveliamo i segreti della fantastica regata intorno al mondo cui Erik Pascoli si appresta a prendere parte sotto il patrocinio di "Epoca".

Servizio di Livio Caputo - Fotografie di Giorgio Lotti







## Sulla rotta dei leggendari Clipper



**L**'8 settembre partirà da Portsmouth, in Gran Bretagna, la prima regata velica intorno al mondo. Come ormai sapete Erik Pascoli, forse il più esperto ed ardito dei navigatori oceanici italiani, vi prenderà parte per conto di *Epoca* al comando del *Tauranga*, uno *Swan 55* messo a sua disposizione dall'industriale napoletano Gennaro De Flammineis. La gara si articola in quattro tappe: da Portsmouth a Città del Capo, da Città del Capo a Sydney, da Sydney a Rio de Janeiro, e da Rio de Janeiro a Portsmouth. Se si potesse tracciare la rotta col righello, sarebbero circa 50 mila chilometri. Ma tenuto conto della possibilità di incontrare venti contrari e della necessità di modificare di tanto in

tanto il percorso per cercare un po' di brezza o evitare una tempesta, la distanza si allungherà almeno del 10 per cento. I 22 concorrenti rimarranno in mare circa otto mesi, con sole tre pause di una decina di giorni ciascuna, e non rivedranno le coste inglesi prima dell'aprile del 1974.

Basta guardare la carta per rendersi conto che il percorso prescelto è l'unico possibile se non si vuole passare dal canale di Panama, che con le sue chiuse avrebbe falsato tutto lo spirito della competizione. Bisognava solo decidere se effettuarlo da Ovest a Est, o da Est a Ovest. I primi viaggi a vela intorno al mondo, ad opera di Ferdinando Magellano e Francis Drake, vennero compiuti da Est a Ovest, e cioè in

senso inverso a quello della regata. Ma furono proprio le esperienze negative di questi grandi esploratori, che si trovarono spessissimo a navigare in condizioni proibitive, a indurre già nel Settecento gli armatori a fare girare le loro navi nella direzione opposta, per approfittare dei venti e delle correnti dominanti nell'Emisfero australe. Per quasi due secoli la cosiddetta « rotta dei Capri » sulla quale le navi più veloci erano i *clippers* (il Buona Speranza in Africa, il Leeuwin in Australia, lo Horn nell'America del Sud) fu una delle maggiori arterie del commercio mondiale.

Il primo a fare il giro del mondo da solo, sempre in senso antiorario, fu l'inglese John Slocum nel 1895, che compì l'eccezionale



Il « Tauriaga », il « ketch » di 17 metri con il quale Erik Pascoli prenderà parte alla storica gara, qui in navigazione sotto « spinnaker ».

impresa a bordo di una vecchia barca da pesca. Segui Vito Dumas, il quale affrontò i « Quaranta ruggenti » (i mari del Sud dove l'assenza di ostacoli fra un Oceano e l'altro crea un continuo vortice di venti e di onde) su un ketch di neppure dieci metri, con una attrezzatura rudimentale. Negli ultimi anni abbiamo assistito alle prodezze dei Chichester, dei Moitessier, dei Knox-Johnston, dei Blyth. Quest'ultimo, sergente paracadutista dell'esercito britannico, fu l'unico a ritentare l'originario percorso « contro vento »: portò a termine il viaggio, senza un solo scalo, nel fantastico tempo di 292 giorni.

I concorrenti della *Whitbread Round the World Race* avranno enormi vantaggi rispetto ai « soli-

tari »: barche più grandi e meglio attrezzate, equipaggi eccellenti e perfettamente addestrati, una certa assistenza da parte dell'organizzazione. Ma essi non dovranno soltanto arrivare, dovranno anche cercare di arrivare primi; e una delle difficoltà maggiori sarà proprio quella di rimanere in tensione per tante settimane, di giorno e di notte, con il buono e con il cattivo tempo, spingendo sempre le imbarcazioni al limite delle loro possibilità. Il fatto di poter navigare, per buona parte della regata, con andature portanti permetterà di tenere medie più elevate, ma renderà anche più faticoso il compito dei marinai e soprattutto determinerà una spaventosa usura del materiale. In certi punti della competizione, le

barche si troveranno a oltre cinquemila chilometri dal porto più vicino, su rotte oggi assai poco battute dalle navi. Se subiranno un'avaria, gli equipaggi dovranno arrangiarsi a ripararla da soli, con mezzi di fortuna (magari in condizioni atmosferiche spaventose e senza la possibilità di trovare un ridosso) e terminare poi la tappa alla bell'e meglio. Eric Tabarly, vincitore di una « Transatlantica » e di una San Francisco-Tokio in solitario, prevede che, in un caso del genere, la durata di una traversata potrebbe anche raddoppiare. E c'è almeno una situazione che comporta il rischio di un naufragio: la rottura del timone quando, con il mare in tempesta, la barca viene a trovarsi al traverso delle onde. ■

**Il percorso della regata tracciato su una mappa dei fondi marini. La corsa si articola in quattro tappe, di lunghezza variabile tra i 10 e i 15 mila chilometri. Ciascuna richiederà da un minimo di sei a un massimo di otto settimane. Le più ardue sono la seconda e la terza, che si svolgeranno nei cosiddetti « Quaranta ruggenti », i mari più difficili del mondo.**

# I terribili frangenti di Capo Horn



Ciascuna delle quattro tappe in cui la gara è divisa presenta la sua dose di difficoltà e di pericoli. Alla partenza dall'Inghilterra, i concorrenti dovranno subito affrontare l'Atlantico settentrionale, dove all'inizio della stagione autunnale si registrano frequenti e talvolta violente burrasche. Una volta giunti all'altezza delle Canarie, saranno chiamati a decidere se costeggiare l'Africa e puntare direttamente su Città del Capo attraverso il golfo di Guinea, oppure se portarsi più al largo, in direzione del Brasile e poi raggiungere il traguardo navigando in diagonale e passando a sud di Sant'Elena. La prima rotta è più breve, ma può essere interrotta, tra i due Tropici, da ampie zone di bonaccia. La seconda è più lunga, ma consente di approfittare, a partire dal Quarantesimo parallelo, di venti di lasco robusti e regolari. Con ogni probabilità, le imbarcazioni che navigano bene con venti leggeri adatteranno la prima soluzione, quelle che hanno bisogno di venti più forti la seconda.

A Città del Capo, una delle « capitali mondiali » della vela, si arriverà verso la fine di novembre, in piena primavera australe. Ma i concorrenti avranno ben poco tempo per godersi le dolcezze del clima sudafricano. Per i primi arrivati, la sosta sarà di circa due settimane, gli ultimi dovranno accontentarsi di pochi giorni. Ad ogni tappa è necessario rimettere in ordine la barca, pulire la carena, eseguire eventuali riparazioni e rifare la scorta di acqua e di viveri. Ci sarà da lavorare dodici ore al giorno. Alcune imbarcazioni effettueranno anche un cambio parziale o totale, di equipaggio.

La seconda tappa, tutta nei « Quaranta ruggenti », richiederà circa sei settimane. Anche qui i comandanti potranno scegliere tra una rotta settentrionale, più sicura ma anche più lunga, ed una meridionale, al limite della zona dei ghiacci, dove la curvatura della Terra consente di risparmiare molte miglia ma c'è il rischio di imbattersi in spaventose tempeste. L'ostacolo più duro verrà quasi alla fine: lo stretto di Bass, tra la Tasmania e l'Australia, il cui fondo è costellato dai relitti di decine di navi affondate. Ma chi riuscirà a superarlo riceverà a Sydney una accoglienza trionfale. In

nessun'altra metropoli del mondo la vela è popolare come qui, e migliaia di australiani hanno già annunciato che usciranno incontro agli eroi della *Whitbread* per scortarli nell'ultimo tratto del percorso.

Sydney-Rio de Janeiro, che si disputerà nei mesi di gennaio e di febbraio - corrispondenti a luglio e agosto nel nostro emisfero - è nello stesso tempo la tappa più lunga (15.200 chilometri) e la più pericolosa, perché comporta il passaggio del leggendario Capo Horn. Per la maggior parte dei concorrenti, lo Horn rappresenta una novità assoluta, ma la descrizione che ne hanno fatto i vari Chichester e Moitessier è tale da far tremare anche i più coraggiosi. Durante gli uragani (e le probabilità di doverne affrontare uno sono venti su cento anche nella buona stagione), si alzano onde di dieci-dodici metri, ed alcune sfiorano addirittura i venti. Ma, quel che è peggio, la loro velocità di 20-25 nodi è nettamente superiore a quella delle barche, per cui si possono abbattere su queste ultime in qualsiasi momento, spazzandone il ponte con violenza devastatrice. Il passaggio di Capo Horn, che vediamo al centro di questa pagina in una drammatica fotografia di Walter Bonatti, segnerà dunque il momento culminante della corsa, quello che, per dirla con gli inglesi, « dividerà gli uomini dai ragazzi ».

**D**opo questa prova, la Rio de Janeiro-Portsmouth non dovrebbe presentare eccessive difficoltà ambientali, anche se, per la prima volta, i venti prevalenti saranno contrari e l'Atlantico settentrionale in aprile gode di una fama perversa. Ma, dopo sette mesi di mare, molti uomini saranno affaticati, e quindi più inclini a commettere degli errori. Inoltre, se le tappe precedenti non avranno provocato distacchi incolmabili, i cinque o sei equipaggi di testa si impegneranno alla morte per riuscire a strappare il successo finale, rischiando forse anche più di quanto avranno fatto fino a quel momento. A Portsmouth, infatti, li aspetta la gloria: e per uomini dello stampo di questi navigatori, la gloria può anche valere più della pelle. ■



I moli di Portsmouth, dove la regata intorno al mondo prenderà il via l'8 settembre, e dove si concluderà otto mesi dopo, nell'aprile del 1974.

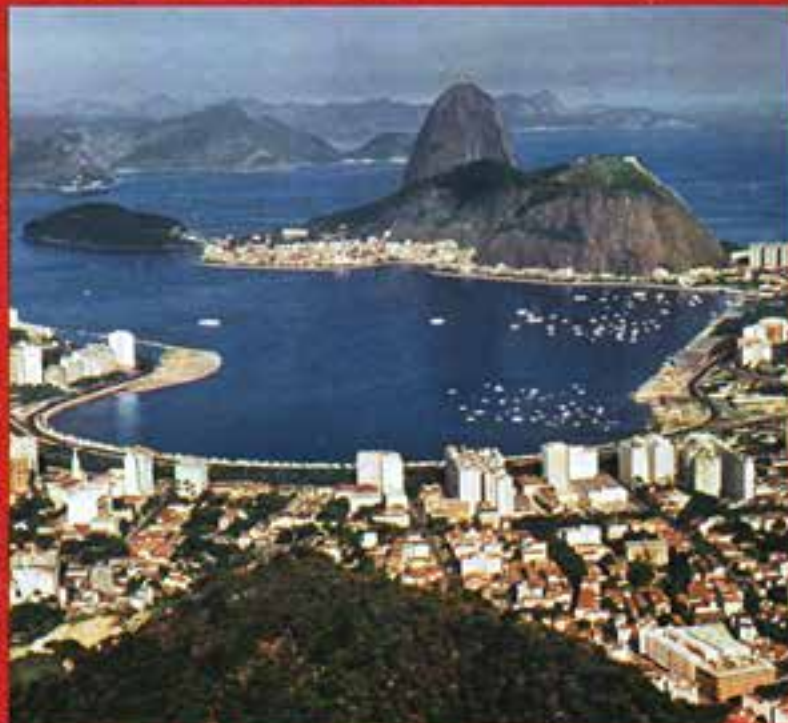


Città del Capo, traguardo della prima tappa. Ogni sosta durerà una decina di giorni che saranno dedicati alle riparazioni e ai rifornimenti.



Capo Horn, il punto più temuto del percorso: qui, le acque del Pacifico e dell'Atlantico si incontrano, formando onde alte 20 metri.

Foto Walter Bonatti



La baia di Sydney, dove i concorrenti arriveranno dopo la traversata dell'Oceano Indiano e dello stretto di Bass.



Rio de Janeiro, l'ultimo scalo. La tappa conclusiva, che si svolgerà in buona parte contro vento, deciderà forse l'esito della competizione.

# Come si sceglie la rotta giusta



La scelta della rotta avrà, come abbiamo visto, grande importanza agli effetti del risultato finale. Prima di prendere le loro decisioni, gli skipper consulteranno le carte nautiche dello U. S. Naval Oceanographic Office, di cui riproduciamo, nella pagina accanto, un particolare. Esse riportano, per ogni mese dell'anno e per tutti i mari del mondo, i dati principali che possono interessare i concorrenti. Le frecce di colore verde indicano le correnti prevalenti nel periodo preso in esame, e il numero che le accompagna precisa la loro velocità media in nodi. Le linee punteggiate di colore blu delimitano le zone di nebbia. Per spiegare come si legge una rosa dei venti, è meglio ricorrere a un esempio. Osserviamo quella che si trova a occidente di Brest, all'imboccatura di quel Golfo di Biscaglia che rappresenterà il primo serio test per i concorrenti. La carta ci informa che il vento può venire un po' da tutte le direzioni, ma soprattutto (come indicano le frecce più lunghe) da Ovest e da Sud Ovest; la sua forza, indicata dal numero delle alette, oscilla tra i 3 e 4 della scala Beaufort, cioè tra gli 8 e i 15 nodi. Il 4 che appare nel circoletto centrale indica invece la percentuale di bonaccia. Naturalmente, la carta fornisce soltanto indicazioni di massima, perché le condizioni atmosferiche possono variare moltissimo da un anno all'altro.

Una volta decisa la rotta, bisogna mantenerla scrupolosamente, con l'aiuto degli strumenti elettronici che presentiamo egualmente in questa pagina. Durante la navigazione oceanica, Pascoli pensa di fare il punto una volta al giorno. Nelle fasi di avvicinamento, almeno tre volte, all'alba, a mezzogiorno e al tramonto. Una volta alla settimana, ogni concorrente dovrà segnalare la propria posizione alla più vicina stazione costiera; di tanto in tanto, è possibile che si metta anche in comunicazione con qualche imbarcazione « amica ». Ma, di regola, la radio-trasmittente sarà usata molto poco, perché consuma una gran quantità di energia; inoltre un buon capitano preferisce tenere gli avversari all'oscuro della propria rotta. ■



In alto: Eriq Pascoli al tavolo di carteggio del « Tauranga ». A destra: la bussola della imbarcazione e un particolare di una delle carte americane sulle quali i concorrenti stanno preparando la grande regata. Sotto: la base dell'albero maestro del « Tauranga ».





L'anemometro: indica, in nodi, la velocità del vento.



L'indicatore di direzione del vento.



L'accelerometro: misura gli sbalzi di velocità.



Il derivometro: mostra l'inclinazione della barca.



L'amplificatore di direzione del vento per andature di bolina.



L'amplificatore di direzione del vento per andature portanti.



# Sempre al massimo delle possibilità

Alla partenza da Portsmouth, il *Tauranga* avrà a bordo ventisei vele, per un valore di una dozzina di milioni di lire. Tra queste ci saranno, naturalmente, numerosi doppioni, perché neppure il modernissimo materiale sintetico, pur tanto più robusto del vecchio cotone, ha una « tenuta » di 50 mila chilometri. Ci saranno poi vele identiche nella forma e nella grandezza, ma di peso diverso. Infine ce ne saranno altre quasi sconosciute al di fuori della cerchia degli specialisti, come la carbonera pesante, usate esclusivamente nelle regate d'altura. In competizione, è buona regola isare sempre tutta la « tela » compatibile con le condizioni del vento e del mare, perché anche su una distanza di oltre 50 mila chilometri due ore perdute per troppa prudenza possono costare un posto in classifica. Nelle pagine accanto abbiamo cercato di illustrare, molto schematicamente, la velatura che Erik Pascoli userà nelle situazioni più comuni che si presenteranno al *Tauranga*. « Diciamo subito », avverte il nostro skipper, « che queste sono le regole fondamentali, che si trovano sui libri. In pratica, si finisce

sempre per modificare qualche cosa, soprattutto in relazione alle condizioni del mare. Per esempio, se il piano d'acqua non è accidentato, si può tenere lo *spinnaker* anche con vento forte. Se invece le onde sono ripide e corte, bisogna ridurre la velatura con molto anticipo per evitare seri danni all'attrezzatura. »

In una giornata di vento variabile, può accadere di cambiare la velatura con la frequenza con cui un'indossatrice si cambia d'abito a una sfilata. La rapidità di queste operazioni ha una influenza enorme sull'esito della regata. La sostituzione di un fiocco con un altro, in condizioni normali, non deve assolutamente richiedere più di due minuti; in condizioni difficili, tre minuti. Ma per ottenere questi tempi, è necessario un lungo allenamento e soprattutto un perfetto sincronismo tra i vari membri dell'equipaggio.

Alla regata intorno al mondo sono ammessi soltanto monoscafi della 1ª classe IOR. Il più piccolo, l'inglese *Marchless*, sarà uno *sloop* di 42 piedi (circa 13 metri). Il più grande, iscritto da Leslie Williams, misurerà 80 piedi (quasi 25 metri). Il *Tauranga*, con i suoi 17 metri, sarà la maggiore delle tre imbarcazioni italiane. Il *Guida* dell'ingegner Falck è lungo m. 13,80, il *Koala* di Doi Malintri m. 15,20. Dopo lunghe discussioni, gli organizzatori hanno deciso di escludere i poliscafi (trimarani e catamarani), i quali avevano dominato le ultime regate transoceaniche. Questo ha suscitato le proteste di alcuni specialisti, ma in compenso ha reso la competizione più equilibrata. Tuttavia, le barche designate appositamente per la *Whitbread*, in cui si è potuto tener conto dei carichi variabili (alla partenza di tappa ogni imbarcazione avrà a bordo da due a quattro tonnellate di acqua e di viveri, che si ridurranno quasi a zero in vista dell'arrivo), appaiono leggermente favorite rispetto alle altre.

Le barche disporranno anche di un motore, che però avrà l'invertitore piombato e servirà solo a ricaricare le batterie. L'unico caso in cui potrà essere usato sarà quello dell'« uomo in mare ». Ma allora lo skipper dovrà informarne subito la giuria, e questa deciderà, senza appello, se squalificare o no la barca. ■



Lo spinnaker, detto in gergo « spi », è la vela più spettacolare, ma anche la più difficile da manovrare.



ANDATURA DI BOLINA; VENTO LEGGERO (FORZA 2/3/4). Il « Tauranga » risale il vento con randa (vela rossa), mezzana (arancione) e triacchetta genovese (gialla).



ANDATURA PORTANTE; VENTO LEGGERO (FORZA 2/3/4). Cinque vele: randa (rossa), mezzana (arancione), carbonera (verde), bolera (viola), e il più grande degli spinnaker da 210 m<sup>2</sup> (azzurro).



ANDATURA DI BOLINA; VENTO MEDIO (FORZA 5/6). Velatura ridotta: lo Yankee I (marrone) invece del genoa; la randa (rossa) ha una mano di terziario; una triacchetta più piccola (gialla).



ANDATURA PORTANTE; VENTO MEDIO (FORZA 5/6). Il più robusto starcut (azzurro) sostituisce il grande « spi »; la carbonera (verde) è più pesante e il tallboy (giallo) rimpiazza il bolero.





ANDATURA DI BOLINA; VENTO FORTE (FORZA 7/8). Si avvia con prudenza: la randa (rossa) è stata terzarolata e il « triangolo avanti » è ridotto a Yankee I (marrone) e trinchetta (gialla).



ANDATURA PORTANTE; VENTO FORTE (FORZA 7/8). È stata adottata una soluzione ardita: randa (rossa) molto terzarolata, una trinchetta (gialla) innalzata e un grande scacher (marrone).





## Nessuno dormirà più di tre ore di fila



« L'equipaggio che andrà più d'accordo », ha detto il francese Jack Groult, un veterano delle regate transoceaniche, « avrà in partenza un vantaggio di 500 miglia sugli avversari ». Con questa battuta, Groult ha voluto mettere in risalto la grave incognita della convivenza, per 250 giorni e in uno spazio ristrettissimo, di individui che spesso hanno gusti diversi, scarsa dimestichezza gli uni con gli altri e possono essere soggetti ad improvvisi accessi di ira o di depressione. Gli equipaggi sono composti da un minimo di cinque a un massimo di 14-15 persone; alcuni hanno avuto precedenti esperienze, altri sono stati raccolti per l'occasione; alcuni sono esclusivamente maschili, altri misti. Ma nessuno ha avuto la possibilità di « collaudare » la reciproca tolleranza per un periodo sufficiente a mettersi al riparo da ogni sorpresa. Ciò significa che sulle 22 barche che faranno il giro del mondo, potrà succedere di tutto: sbocceranno amicizie ferree e amori travolgenti, ma divamperanno anche odi tremendi.

Come si svolgerà la vita a bordo? Sul *Tauranga* si imbarcheranno dieci persone: il capitano Erik

Pascoli, sua moglie Zara (che avrà funzioni di cuoca, di sarta e di *hostess*), il « secondo » Guy Piazini (uno svizzero espertissimo) e sette « marinai » scelti tra i più abili che offra la piazza. L'equipaggio sarà diviso in due gruppi di quattro persone ciascuno, che si alterneranno alle manovre ogni quattro ore. Questo significa che, per l'intera durata della corsa, nessuno potrà mai dormire, se tutto andrà bene, più di tre ore e mezzo di fila. Ma ci saranno anche dei giorni in cui i membri dell'equipaggio dovranno rimanere tutti in coperta per molte ore di seguito, senza un attimo di riposo. A prima vista, può sembrare un ritmo impossibile: ma dopo qualche giorno l'organismo si adegua.

Per le ore di riposo, ci saranno qualche libro, un impianto stereofonico con una buona scorta di cassette e la radio, indispensabile ad evitare la « sindrome dell'isolamento ». molta attenzione sarà riservata alla dieta. È stato constatato che numerosi partecipanti ad altre regate transoceaniche hanno perduto molto peso, pur ingerendo una quantità sufficiente di calorie, perché a furia di mangiare le stesse cose non gustavano più il cibo e quindi non lo assimilavano. Per rimediare a questo inconveniente, sul *Tauranga* ci saranno quindici diversi menù caldi e, nei limiti consentiti dai problemi di stivaggio, perfino una certa quantità di verdura e frutta fresche. Il problema più grosso sarà l'acqua: la razione è di due litri al giorno a testa, appena sufficiente per bere, cucinare e lavarsi i denti. Per le altre necessità, bisognerà sperare nell'acqua piovana.

La paura segreta di tutti i partecipanti è di subire un incidente o di ammalarsi così gravemente da avere urgente bisogno di un medico. Tutte le barche avranno a bordo una buona scorta di farmaci, ma se un membro dell'equipaggio dovesse essere operato, diciamo, di appendicite, bisognerebbe evidentemente sbarcarlo. Nei pressi delle coste, si potrà chiamare in aiuto un elicottero. In mezzo all'oceano bisognerà sperare nell'intervento di qualche nave chiamata per radio. Ma un simile « appuntamento » in alto mare, presenta, specie con cattivo tempo, enormi difficoltà. ■



La signora Zara, moglie di Erik Pascoli, è un eccellente marinaio. Durante la gara curerà la cucina, farà da infermiera e « gestirà » le provviste.



In basso. Colazione nel quadrato: da sinistra, l'armatore Gennaro De Flammineis, Pascoli e Zara, sua moglie, che sarà l'unica donna sul « Tauranga ».

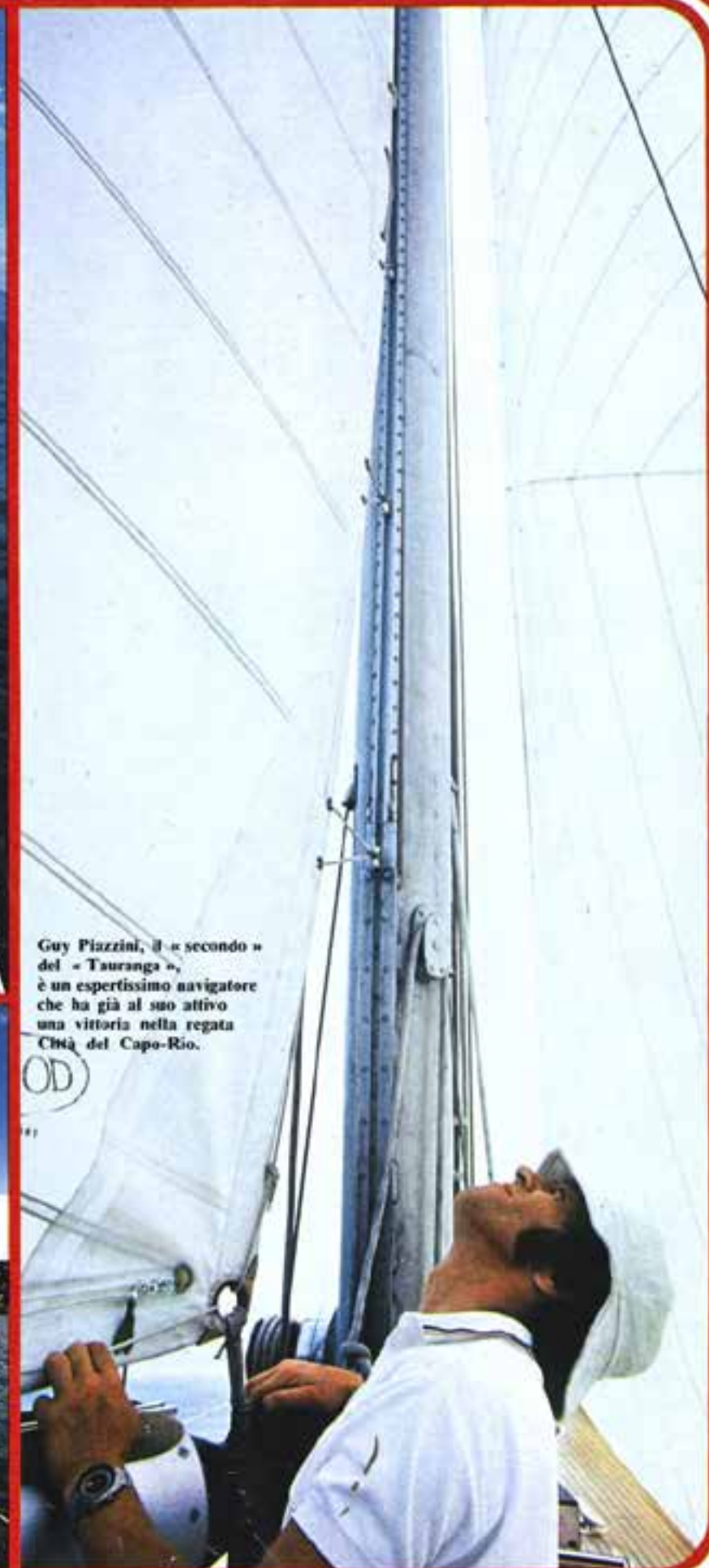


Erik Pascodi al timone  
del «Tauranga» e (in basso) mentre  
controlla uno strallo.  
Durante la regata, l'equipaggio  
si alternerà alla «guida» della barca.



Guy Piazzini, il «secondo»  
del «Tauranga»,  
è un espertissimo navigatore  
che ha già al suo attivo  
una vittoria nella regata  
Città del Capo-Rio.

OD



Erik Pascoli parte per vincere:  
gli avversari lo considerano  
uno degli « skipper » più coraggiosi.



## Francesi e inglesi saranno i favoriti



Chi sono gli iscritti alla regata del secolo? Che cosa li ha spinti a partecipare a questa impresa? Chi avrà le maggiori possibilità di successo? E come sarà assegnata la vittoria finale? Nell'elenco dei partenti figurano otto barche inglesi, cinque francesi, tre italiane, due tedesche, due polacche, una svedese ed una messicana. A questi concorrenti se ne aggiungeranno, di volta in volta, alcuni altri, che prenderanno parte soltanto a una o due tappe. Su 22 iscritti, almeno quindici sono condannati in partenza alla parte dei comprimari. Ma almeno sei o sette barche partono per vincere, e i loro armatori non hanno lesinato né spese né fatiche per raggiungere l'obiettivo. In assenza degli americani (che peraltro eccellono soprattutto in competizioni relativamente brevi), i più agguerriti sembrano alcuni francesi ed inglesi, ai quali speriamo possa tenere testa il nostro Pascoli. Nei limiti in cui è consentito fare previsioni in una competizione come questa, assolutamente priva di precedenti, il favorito degli esperti è Eric Tabarly, il quarantunenne tenente di vascello della Marina francese, il quale si è fatto allestire una poderosa « macchinina da corsa » di 22 metri e disporrà di un equipaggio molto esperto, che lo accompagnerà, senza cambi, da Portsmouth a Portsmouth. Un altro « cliente » di eccezione è Chay Blyth, che stavolta, naturalmente, non sarà solo, ma avrà dieci uomini ai suoi ordini.

La classifica finale sarà compilata sommando i tempi di ogni tappa, compensati secondo il *rating*. Le barche più grandi dovranno impiegare, grosso modo, un mese meno di quelle più piccole sul percorso totale per aggiudicarsi la vittoria. Erik Pascoli, che aveva vivacemente contestato il regolamento dell'ultima transatlantica in solitario, stavolta è soddisfatto. L'ultima parola spetterà pur sempre al *computer*, ma dove gareggiano barche tanto diverse, questo è inevitabile. ■



L'equipaggio del « Tauranga » cambia un fiocco durante un colpo di vento. La manovra viene completata in meno di un minuto e mezzo.

Da Portsmouth a Città del Capo: 8698 miglia di appassionanti avventure

# I 49 GIORNI DEL TAURANGA

Ora per ora la vita dell'equipaggio impegnato nella regata velica mondiale: l'Atlantico da Nord a Sud, fra due pericolose burrasche e le esasperanti calme equatoriali.

Servizi di LIVIO CAPUTO e ERIK PASCOLI



## La notte in cui odiavo tutti

di LIVIO CAPUTO

Città del Capo, novembre

■ Rimettere piede a terra dopo sette settimane di regata oceanica suscita sensazioni strane e contrastanti: la gioia di avere concluso la prima tappa del giro del mondo in buona posizione si mescola al piacere di ritrovare certe comodità elementari - come un letto e un bagno caldo - che nei momenti di maggior disagio erano parse più desiderabili del Paradiso. L'orgoglio di aver compiuto un'impresa non alla portata di tutti è attenuato, per me che sbarco a Città del Capo, dal rimpianto di non poter vivere fino in fondo questa avventura che riserverà ancora tanti momenti drammatici ai suoi protagonisti. Ma un'impressione prevale su tutte le altre: quella di essere stato in mare assai più dei 49 giorni, 21 minuti e 11 secondi, registrati dal nostro cronometro. Mentre eravamo lontani, nel mondo sono accadute infinite cose, dal « golpe » in Cile, alla guerra d'Israele. Ma anche noi, in mezzo all'Atlantico, abbiamo accumulato una quantità di esperienze impensabili nella vita di ogni giorno. Abbiamo corso il rischio di perdere un uomo in un incidente di manovra; siamo passati attraverso due burrasche; abbiamo subito traumi fisici e psichici, che hanno indotto ben quattro membri dell'equipaggio a gettare la spugna fin dalla prima tappa e tornarsene a casa.

Durante la navigazione, ho cercato, con laconici messaggi radio, di cui gli stenografi indovinavano il contenuto più che capirlo, di raccontare i momenti più emozionanti della traversata. Mi rendo conto di non esserci riuscito. Soltanto adesso che tutto è finito, e con l'aiuto delle fotografie e del mio diario, riesco a collocare nella giusta luce i vari episodi. Voglio perciò riprendere la storia dal principio, ed esattamente da quando, a neppure 12 ore dalla partenza, Paolo Chanaz ha, per troppa abnegazione, sfiorato la morte.

9 settembre. La prima giornata di corsa è stata molto tranquilla: una brezza di 10-15 nodi da sud-est ci ha permesso di navigare costantemente sotto *spinnaker*

in direzione dell'isola di Ouessant, l'estremità occidentale della Bretagna che dobbiamo doppiare per uscire dalla Manica. Alle 20, finito il mio turno di guardia, ho mangiato un boccone e sono andato in cuccetta, ma non sono riuscito a prendere sonno. Nel dormiveglia ho cominciato a sentire prima un gran tramestio sul ponte, poi voci concitate che emanavano ordini, infine un quasi disperato: « Poggiate, accidenti, poggiate ». Mentre mi chiedevo che cosa stesse succedendo, è risuonato l'ordine: « Tutti in coperta! ». Indossati rapidamente calzoni e stivali, io ed i miei compagni di guardia ci siamo precipitati di sopra. Con l'eccezione del timoniere, tutti gli altri erano raccolti intorno all'albero maestro con gli occhi rivolti in su. Per un improvviso salto nella direzione del vento, il grande *spinnaker* tricolore si era attorcigliato intorno allo strallo, e Paolo era salito in testa d'albero per sbrogliarlo. Ma è già trascorsa più di mezz'ora e ancora non c'è riuscito. Il vento, intanto, sta rinforzando rapidamente; a rendere la situazione più drammatica la luna scompare dietro le nubi. Ormai del nostro compagno, sospeso venti metri sopra le nostre teste, sentiamo solo la voce, spesso coperta dallo sciabordio delle onde. Vorremmo aiutarlo, ma abbiamo un solo bausiglio e nessun altro può essere issato lassù.

Passano altri dieci interminabili minuti. Finalmente, quasi per miracolo, lo *spi* si libera e lo possiamo ammainare. Ma proprio in quell'istante ci giunge anche la voce di Paolo: « Fate presto! Mi si è rotta la cintura di sicurezza! Mi sento male! Fatemi scendere! ». Col cuore in gola, filiamo la drizza sulla quale è stato issato; nell'oscurità, lo intravediamo scivolare lungo l'albero, saltare con un ultimo sforzo le crocette, infine accasciarsi in coperta. La sua espressione è stravolta. « Ancora un minuto », mormora, « e sarei caduto giù. » Poi si volta e, silenziosamente, vomita in mare. Anch'io che sono stato solo spettatore della scena ho una gran voglia di rimettere: il grande Atlantico, penso, non avrebbe potuto darci un saluto più crudele.

10 settembre. Alle prime luci dell'alba, entriamo nel famigerato Golfo di Biscaglia. Verso le otto, sulla nostra destra sbucca dalla foschia *Second Life*, un *ketch* inglese con una stazza molto superiore alla nostra. Per ore e ore procediamo praticamente affiancati, poi la barca inglese, che stringe maggiormente il vento, ci supera fino a trovarsi 300 metri davanti alla nostra prua; ma a questo punto, per un errore del timoniere, il suo *spi* si sventa e in un baleno le siamo di nuovo addosso. Questa lotta testa a testa





A sinistra: il « Tauranga » con tutte le vele spiegate durante un lungo ingaggio con la barca inglese « Second Life » (nella foto qui sopra), nella fase iniziale della regata. Dopo questo duello, durato un'intera giornata, il « Tauranga » non ha più avvistato altri avversari fino all'arrivo a Città del Capo. Sotto: Zara Pascoli in cucina. La moglie del comandante ha dovuto preparare ogni giorno tre pasti per dieci uomini.





ci esalta, spingendoci a dare il massimo; ma quando infine *Second Life* si diliega nelle tenebre sulla nostra sinistra, ci rendiamo conto che quasi certamente questo rimarrà l'unico ingaggio dell'intera regata. Infatti, fino a Città del Capo non vedremo più un solo avversario.

**12 settembre.** Guai in vista: il barometro precipita, radio Lisbona segnala l'arrivo di una « vasta depressione ». Il vento, che da due giorni soffiava con moderazione da sud-est, gira a sud-ovest e raggiunge in breve i 25-30 nodi. Per la prima volta dal momento della partenza, siamo costretti a ridurre la velatura, sostituendo a tratti il genoa pesante con *yankee 1* e trinchetta e prendendo una o due mani di terza-ruoli. Il mare si alza progressivamente e le onde cominciano a frangere in coperta. Stringere il vento diventa un'impresa proibitiva. Per evitare di essere portati troppo al largo, viriamo più volte di bordo.

**13 settembre.** Secondo giorno di burrasca: al sorgere del sole il vento aumenta di colpo di dieci nodi, la barca sbanda sotto la raffica e il genoa imbarca una gigantesca ondata che lo squarcia in tutta la sua lunghezza. Erik, che stava dormendo, sale sul ponte e dà una tremenda lavata di testa agli uomini di guardia: la vela, appena consegnata, era costata 800 mila lire e forse sarebbe bastata un po' più di prudenza per salvarla. Ma con il vento e il mare che continuano a rinforzare, non c'è tempo per i *mea culpa*: bisogna cambiare vele in continuazione, e ogni volta si ritorna nel pozzetto fradici fino alle ossa. A un certo punto, mentre procedo a indragiare un nuovo fiocco vengo letteralmente sollevato da un'onda e scaraventato contro lo strallo; se non fossi stato legato, con ogni probabilità, sarei finito in mare. Bob, dal canto suo, cade con tutto il suo peso sulla tavola a sospensione cardanica e la fracassa.

**14 settembre.** Il vento è aumentato ancora, fino a forza 8, e il mare ha preso un aspetto pauroso. Alcune onde sono alte 5 o 6 metri e ripide come muri. Per evitare di « picchiare » troppo, Erik ordina di poggiare di una ventina di gradi, specie di notte. Ma se questo rende meno ardua la nostra navigazione, rallenta anche terribilmente la marcia verso

Sud. Stiamo tirando dei bordi quasi quadrati: infatti alla fine della giornata, pur avendo percorso più di 200 miglia, scopriamo non senza sgomento, di aver progredito di sole 25 miglia sulla nostra rotta.

I violentissimi rovesci di pioggia rendono i turni di guardia molto penosi, ma le difficoltà non sono soltanto sul ponte. Tre giorni di burrasca sono bastati a rendere la vita di bordo quasi impossibile. Il quadrato e la cabina dell'equipaggio sono ingombri di vele, di indumenti e di stivali fradici e nessuno riesce a trovare più la propria roba; il gabinetto sopravvento è fuori uso; a ogni virata decine di oggetti cascano a terra, aumentando la generale confusione; Zara, che anche in queste condizioni deve continuare a nutrire dieci uomini tre volte al giorno, è diventata intrattabile, e anche noi non ci distinguiamo certo per spirito di tolleranza. Bob insulta Dudo che gli ha posato l'incerata bagnata sulla cuccetta; « Non possiamo vivere in un simile bordello »; e i due, che pure si conoscono da anni, vengono quasi alle mani. Dal canto mio quando, saltando giù dalla cuccetta a mezzanotte, scivolo e batto una violenta testata contro l'albero, mi sorprende per la prima volta a pensare: « Ma chi me lo fa fare? ».

**16 settembre.** La tempesta è finita: un sole caldo splende in un cielo color cobalto e per otto ore il *Tauranga* dondola quasi immobile nella lunga onda atlantica. Ma nessuno, neppure Erik, se ne lamenta: come marmotte alla fine dell'inverno, saliamo tutti in coperta carichi di indumenti, cuscini e coperte da far asciugare, e in breve il ponte prende l'aspetto di un bazar orientale. E la giornata delle grandi pulizie, e dei commenti irriveribili sulla pulizia degli altri. Istigata da me, che devo spartire cuccetta e cuscino con Pascal, Zara gli taglia la lunga criniera ricciuta che lo faceva somigliare a Maria Schneider. Patrick, l'infermiere, distribuisce lassativi a tutti: in barca a vela, spiega dottamente, il gran lavoro cui sono sottoposti i muscoli addominali impedisce all'apparato digerente di funzionare a dovere.

Purtroppo, il ritorno del bel tempo non allenta le tensioni accumulate durante la burrasca. Una parte dell'equipaggio si lamenta del vitto, che per la verità è piuttosto insipido. Altri manifestano perplessità sulla rotta scelta dal comandante e su certe manovre che fanno perdere dei quarti d'ora senza migliorare il rendimento della barca. Essere esclusi dalle decisioni li irrita: « Fare il robot che issa le vele e tesa le scotte non mi interessa », brontola Serge.

Di colpo, durante la notte, tutte le luci si abbassano. Scopria-

Il testo segue alla pagina 105

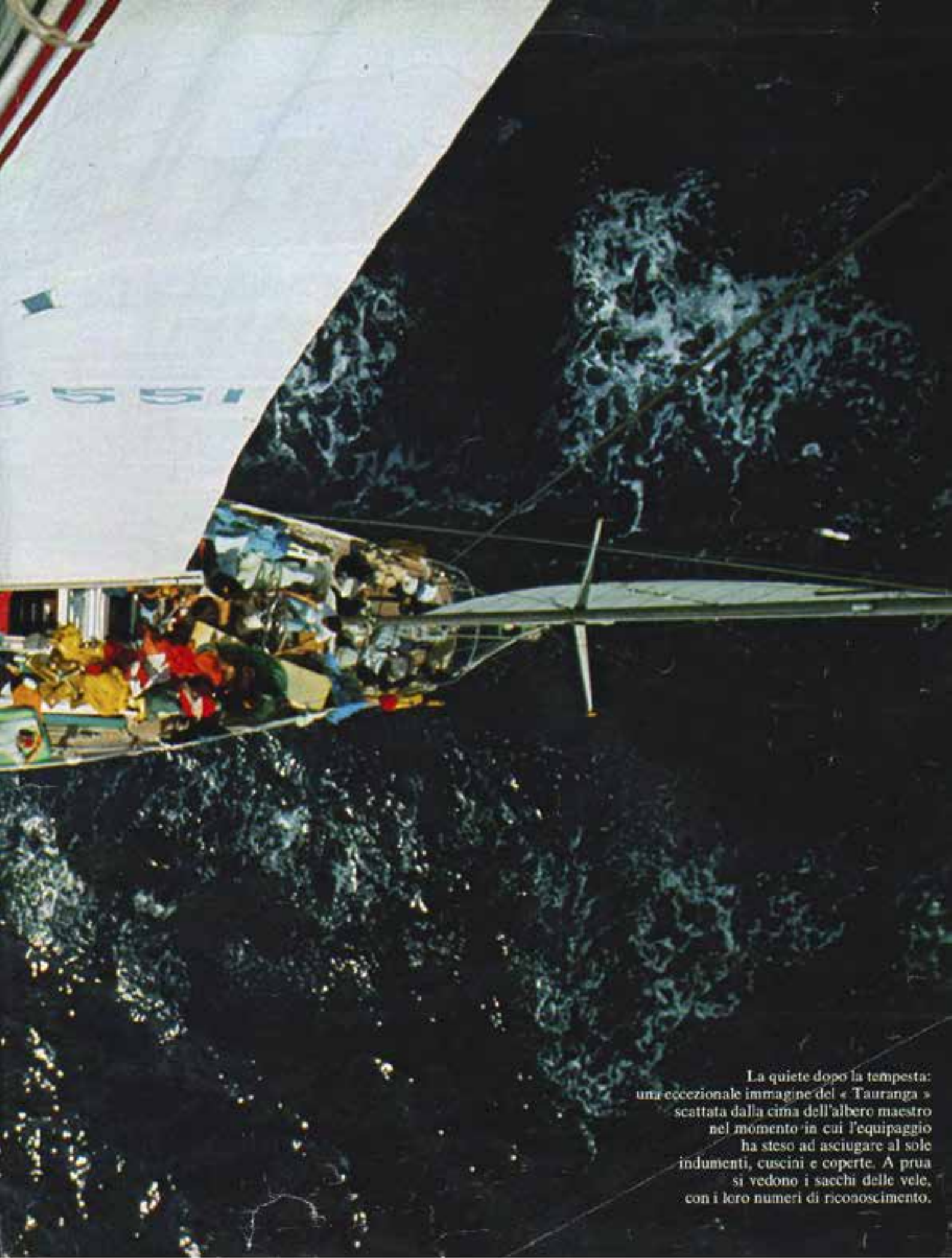




**Sopra: un'onda si rovescia sul ponte del « Tauranga » durante una violenta burrasca al largo delle coste portoghesi; gli spruzzi arrivano fino nel pozzetto e investono in piena faccia il timoniere (foto a destra).**







La quiete dopo la tempesta:  
una eccezionale immagine del « Tauranga »  
scattata dalla cima dell'albero maestro  
nel momento in cui l'equipaggio  
ha steso ad asciugare al sole  
indumenti, cuscini e coperte. A prua  
si vedono i sacchi delle vele,  
con i loro numeri di riconoscimento.



Una serie di avarie ha ritardato la marcia del « Tauranga ». In alto: Livio Caputo timona la barca con la barra di emergenza, mentre i compagni cercano di riparare il timone a ruota. In primo piano la bussola smontata. Sotto: la fase conclusiva della difficile riparazione. Nella foto grande a destra: Paolo Chmaz sale in testa d'albero per sostituire i bozzelli spezzati che si vedono nel riquadro qui accanto.





Segue dalla pagina 100

mo che un corto circuito ha quasi scaricato le batterie e che, se non lo ripariamo subito, rischiamo di non poter più avviare il motore e di rimanere così senza corrente per il resto della tappa. Mentre Paolo smonta febbrilmente l'impianto al lume di una torcia, noi siamo costretti a navigare di bolina stretta senza l'assistenza né della bussola né degli strumenti elettronici. Con sorpresa, mi rendo conto che la cosa non è poi difficile come tenevo. Del resto, anche altri problemi che in principio mi sgomentavano, si sono rivelati, col passare del tempo, abbastanza irrilevanti. Ormai, mi muovo al buio come alla luce del giorno, mi sposto con disinvoltura anche col peggiore rollio e non faccio più caso neppure alla mancanza di spazio.

17 settembre. A colazione Erik ci annuncia di avere il verme solitario. Ecco dunque spiegate certe improvvise stanchezze e certi seatti di nervi. Purtroppo, non c'è nulla da fare: questo è uno dei pochi malanni contro cui non abbiamo portato alcuna medicina ed Erik dovrà tenersi il verme fino a Città del Capo.

Grazie al cielo, con il verme, è arrivato finalmente anche il vento di nord-ovest. Quando, verso le otto del mattino, issiamo lo *spinnaker*, iniziamo una fantastica galoppata a 10-11 nodi che ci permetterà di percorrere 217 miglia in 24 ore, nuovo primato del *Tauranga*. Ma, con un mare forza 5-6 al traverso, il governo della barca diventa presto così difficile che soltanto Paolo, Patrick, Serge e Thierry, alternandosi al timone ogni dieci minuti, riescono a tenerla. Quando smontano, devono farsi massaggiare le braccia doloranti per la fatica. Un uomo, inoltre, deve tenere continuamente in mano la scotta dello *spinnaker*, pronto a filarla non appena il *Tauranga* parte all'orza. Procediamo in queste proibitive condizioni per circa mezza giornata, rischiando l'inasabile nella speranza di annullare il distacco che ci separa dalle barche di testa. Ma, col passare delle ore, il mare si fa ancora più difficile, il rollio si accentua, e l'intero scafo prende a vibrare come se fosse percorso dalla corrente elettrica. A un certo punto, esattamente alle 17.45, lo *spinnaker* comincia a oscillare come impazzito da una parte all'altra, e tra urla e maledizioni, siamo costretti ad ammainarlo. È successo che il *trimmer* si è bloccato, rendendo vani gli sforzi del timoniere di vincere la resistenza dell'acqua. È stato un miracolo che egli non abbia perduto il controllo della barca.

Perdiamo tutti un po' la tramontana. Mentre Erik, Paolo e Patrick si affannano a cercare una soluzione al problema della timoneria, navighiamo per qualche



tempo sotto randa e *yankee 1*, poi ammainiamo anche la randa e pur avendo il vento quasi in poppa procediamo per tre ore con una sola vela, più adatta alle andature di bolina che a quelle portanti. Perdiamo così miglia preziose, ma il caos a bordo è tale che nessuno se ne rende ben conto. Mentre cala la notte, viene smontata la ruota del timone, tirato su il pagliolo, esaminata addirittura la possibilità di tagliare i cavi del *trimmer* per sbloccarlo. Intanto bisogna governare il *Tauranga* con una barra di emergenza, ma il mare è troppo forte perché un uomo solo ci riesca. Serge ed io ci piazziamo perciò ai due lati e la spingiamo, a turno, con i piedi. La fatica è improba, ma almeno questo lavoro mi tiene fuori dal marasma generale. Sempre più stanco, obbedisco meccanicamente agli ordini. E d'improvviso vengo assalito da un odio quasi viscerale per la vela, il *Tauranga*, Erik e i nove compagni di cui volente o nolente dovrò sopportare la compagnia per altri 40 giorni. Per non gridare loro in faccia quello che provo, devo letteralmente mordermi le labbra.

18 settembre. A mezzanotte, i capi decidono di rinviare la riparazione della timoneria a un momento più favorevole e di issare di nuovo lo *spinnaker*. Ma passano soltanto cinque ore e paghiamo cara questa imprudenza. Bob ha appena preso il timone, quando a prua si ode un rumore simile a una fucilata: il braccio dello *spi*, un cavo metallico di quasi un centimetro di diametro, si è spezzato di netto, il tangone, ormai assicurato soltanto all'albero, si è messo a sciabolare l'aria in tutte le direzioni e la grande vela tricolore sbatte furiosamente nel vento rischiando di strapparsi da un momento all'altro. Per un istante, rimaniamo come paralizzati. Poi Bob grida: «Emergenza, emergenza!». Patrick arriva di corsa a strappargli la ruota del timone di mano, e in qualche modo, con l'aiuto dei compagni dell'altra guardia, riusciamo a riprendere la situazione in pugno. Ma stavolta siamo troppo esausti e traumatizzati per sostituire subito il pezzo avariato e rimetterci in marcia. Lo stesso Erik crolla di schianto sulla sua cuccetta e non si sveglierà fino a giorno fatto. Io mi metto al timone e tengo faticosamente in rotta la barca che procede a cinque nodi sotto sola

randa. A prua, Guido e Patrick si sforzano di sbrogliare il groviglio delle drizze e delle scotte, ma nell'oscurità non cavano un ragnò dal buco e passano altre quattro ore prima che riusciamo a mandare su ancora un po' di tela.

Alle 11.30 di questo giorno sciagurato avvistiamo terra per la prima volta dalla partenza: è l'isola di Porto Santo, la « sorella minore » di Madera, che secondo una controversa decisione di Erik dovremmo lasciare alla nostra sinistra. Ma l'avvistamento non ci procura alcuna gioia. Dalla radio abbiamo appreso che gli avversari passati tra Madera e l'Africa hanno fatto più strada di noi e che quindi abbiamo allungato inutilmente la rotta di una cinquantina di miglia. Aggiunte a quelle perdute a causa dei vari incidenti, queste miglia ci fanno scendere dalla testa alla coda del plotone di barche medie impegnate nell'inseguimento dei due favoriti *Pen Duick VI* e *Great Britain*, i quali hanno già oltre 300 miglia di vantaggio.

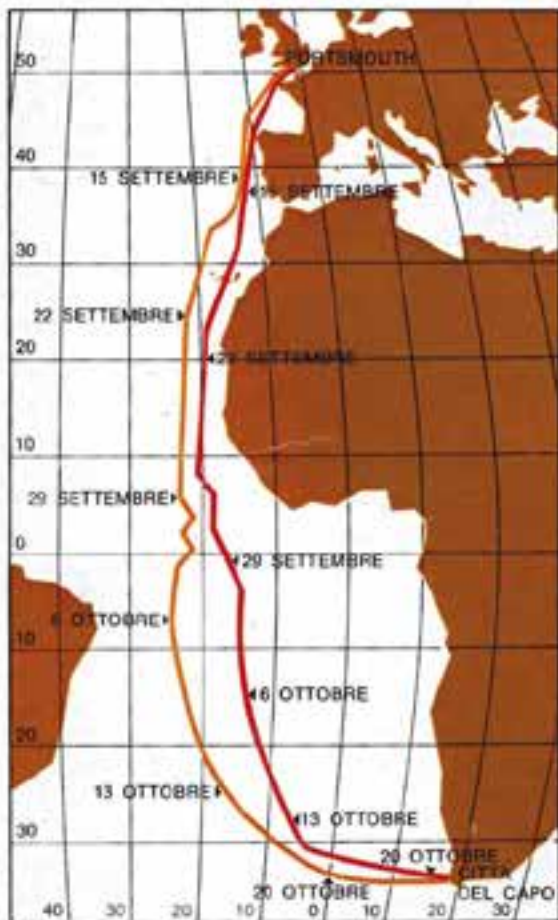
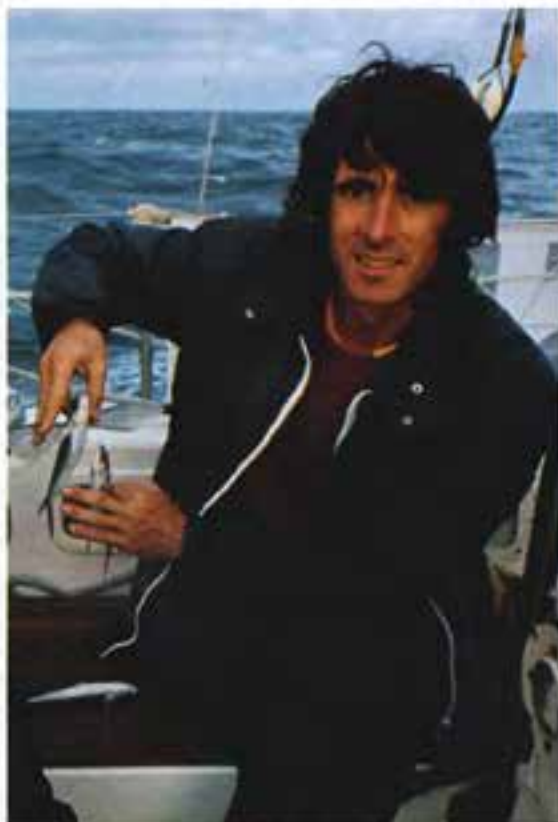
20 settembre. Finalmente, con il passaggio del 30° parallelo, entriamo nel regime degli alisei: il sole picchia, si comincia a vedere qualche pesce volante e nel cielo compaiono le nuvole cumuliformi caratteristiche di questa latitudine. Il vento, tuttavia, rimane debole, ed Erik decide di approfittarne per riparare la timoneria. Di nuovo, per un intero pomeriggio, a bordo regna la confusione più assoluta, finché il solito, insostituibile Paolo non scopre l'origine del guasto e vi pone rimedio. A riparazione finita veniamo presi da una autentica frenesia di recuperare il terreno perduto. Ancora Paolo escogita una barocca costruzione formata da uno *spinnaker* e dal *drifter* tangonato con il boma, che ci consente di viaggiare per tutta la notte a sei-sette nodi, con un vento di poppa di appena un nodo più forte.

21 settembre. C'è di nuovo molta irrequietudine a bordo. Erik fa una scenata perché alcuni si sono permessi di criticare la sua decisione di passare al largo di Madera e di portare il *Tauranga* all'estremità occidentale dello schieramento di barche. « Nessuno », grida, « deve più avvicinarsi al tavolo di carteggio! ». Un altro motivo di dissenso è costituito dall'uso della radio. Da qualche giorno, comunicare con l'Europa è diventato difficilissimo, ed Erik impiega ore, prima di riuscire a stabilire un collegamento. Ma la frase « *Tauranga*, *Tauranga*, *Tauranga* chiama Roma Radio sulla 12. Come mi sentite? Passo », ripetuta a tutte le ore del giorno e della notte, è diventata per l'equipaggio una vera ossessione.

Livio Caputo

(I - Continua)

Sotto: Patrick Diebolt mostra due pesci volanti caduti sul ponte durante la notte. I pesci volanti, che hanno una carne squisita, sono stati l'unica pietanza fresca di tutta la traversata. A destra: Paolo si aggrappa con tutte le sue forze al timone per tenere in rotta la barca che, con vento al traverso di 25-30 nodi, naviga sotto « spinnaker » negli alisei.



#### COME GLI INGLESI DELL'« ADVENTURE » SONO SFUGGITI AL NOSTRO INSEGUIMENTO

La cartina a sinistra illustra le rotte seguite dal « *Tauranga* » (linea arancione) e dall'« *Adventure* », lo yacht della Marina britannica che ha vinto con largo margine la prima tappa (linea rossa). Risulta chiaro che gli inglesi, i quali disponevano di informazioni meteorologiche in codice, si sono assicurati il vantaggio decisivo con un più veloce passaggio delle calme equatoriali e « tagliando » poi con abilità il tratto finale del percorso.



## Perché ho scelto la "rotta a ovest"

di ERIK PASCOLI

Il *Tauranga* sta correndo a 10 nodi con tutte le vele a riva. La notte sull'oceano è pulita: un vento fresco che soffia dall'Antartide la spolvera di continuo facendo luccicare le stelle, e queste fanno luccicare l'acqua intorno a noi. Ne abbiamo ancora per qualche ora. All'alba vedremo la montagna della Tavola che fa da bastione a Città del Capo, poi questa prima tappa sarà finita.

Ripenso alle sue fasi e alla mia mente si affaccia sempre la stessa idea: incidenti a quel dannato *trimmer*. Per ben due volte - una settimana dopo la partenza e poi di nuovo alla vigilia dell'arrivo - il *trimmer* si è bloccato in posizione solidale col timone principale, frenando la barca e rendendone il governo molto faticoso e delicato, soprattutto alle andature portanti e con molta vela a riva. Se non fosse stato per questo inconveniente, probabilmente saremmo arrivati un giorno prima, e il nostro posto in classifica sarebbe adesso fra i migliori. Comunque, col nostro sesto posto la possibilità di rimontare nelle tappe a venire rimane intatta.

Il guasto fu per me un'autentica mazzata, perché la barca era partita da Portsmouth perfettamente a punto: cure particolari erano state dedicate proprio alla timoneria, che era stata verificata in ogni sua minima parte. Quando la smontammo scoprimmo che il guasto era stato provocato da una chavetta di trascinamento che era uscita a metà della sua sede ed aveva bloccato tutto il sistema. In un momento di calma, il guasto avrebbe avuto conseguenze limitate, ma si verificò proprio nel momento in cui il vento dava buono e tutti i nostri concorrenti partivano come bombe. Accumulammo presto un grave ritardo.

A parte la timoneria, un altro elemento ci ha frenato. Siamo partiti da Portsmouth molto pesanti perché ero convinto che per condurre bene il *Tauranga* in regata ci volessero undici uomini. In queste settimane ho constatato invece che, una volta raggiunta una perfetta conoscenza della barca e un totale affiatamento nelle manovre,

un numero minore di persone è sufficiente. Ripartiremo quindi per Sydney meno numerosi e, di conseguenza, anche con un minor carico di viveri e acqua. Solo dopo aver smaltito il peso eccessivo, cioè dopo l'Equatore, il *Tauranga* ha potuto mettere in luce le sue doti di barca di alta classe. Le sue linee sono studiate in modo da navigare bene a tutte le andature, anche se preferisce la bolina, nella quale si comporta proprio come una macchina da corsa. Con venti leggeri basta un soffio per darle abbrivio, e con tempo forte le strutture dello scafo e dell'alberatura hanno dato prova di una eccezionale robustezza. Le 28 vele imbarcate sono state usate tutte, tranne la randa di cappa e la tormentina. Abbiamo rotto uno *spinnaker* leggero e due *genoa* pesanti, soprattutto a causa di un anemometro mal tarato, di cui, nelle prime fasi della regata, abbiamo avuto il torto di fidarci. Abbiamo anche dovuto sostituire due volte il bozzello della drizza di *spinnaker* in testa d'albero per avarie sull'anello d'attacco o sull'asse della rotella, e almeno una volta alla settimana Paolo o Patrick hanno dovuto salire in testa d'albero per vari lavori di manutenzione. Sull'albero di mezzana non ci sono state invece noie, se si eccettua la caduta dell'antenna radio a quindici giorni circa dall'arrivo che ha messo fine alle nostre comunicazioni con l'Italia.

La radio ha funzionato sempre bene a medio raggio; a lungo raggio invece, causa l'installazione affrettata abbiamo incontrato gravi difficoltà. Abbiamo avuto pro-

blemi di ricarica delle batterie: un alternatore si è presto guastato e una dispersione di corrente ci ha obbligato a far girare il motore assai più del previsto.

La miglior media giornaliera è stata di 234,5 miglia, cioè 9,77 nodi. La peggiore di 69. In totale il *Tauranga*, tenuto conto dei bordaggi, ha percorso 8698 miglia, 1500 in più della rotta diretta.

Gli inconvenienti citati, tutto sommato, li considero normali per una barca chiamata a percorrere una distanza del genere sempre al massimo delle sue possibilità.

Nella prima tappa, l'obiettivo delle piccole barche come la nostra era di assicurarsi un certo vantaggio sulle grosse unità, che saranno favorite nelle due tappe dei mari australi. Fra Portsmouth e Città del Capo, infatti, l'irregolarità dei venti e le vaste zone di calma potevano permettere ai piccoli scafi di tener testa ai più grossi e batterli almeno in tempo compensato. Questo gioco, purtroppo, è riuscito in pieno soltanto all'*Adventure*, il « Nicholson 55 » della Marina britannica, l'unica che avesse a bordo degli specialisti capaci di decifrare i bollettini meteorologici emessi in Morse dalle stazioni costiere. Il suo skipper ha così potuto usufruire di informazioni precisissime: questi segnali, infatti, tramite un complicato sistema, possono essere tradotti in una carta meteorologica perfetta, che consente di sapere con certezza dove « trovare » il vento e di scegliere quindi la rotta migliore. Sono convinto che la conoscenza della situazione meteorologica sia stata un fattore assai importante della vittoria britannica. Ma sottolineo anche che il metodo è perfettamente legale, sebbene richieda una preparazione ed una organizzazione non a portata di tutti. Da parte mia mi sono servito al meglio dei dati ricavati dalle carte nautiche e dall'apposito studio che avevo eseguito con l'aiuto di un calcolatore elettronico. Purtroppo spesso la pratica discordava dalla teoria, e più volte ho dovuto procedere a naso basandomi unicamente sul barometro, sull'aspetto del cielo e il ritmo del mare.

Una volta usciti dalla Manica, c'era da decidere se puntare dritti a sud per entrare al più presto nei cosiddetti « alisei portoghesi », o buttarsi al largo e passare lontano dal Capo Finisterre. La prima soluzione permetteva di percorrere meno strada, ma comportava il rischio di essere spinti all'interno del Golfo di Biscaglia se una depressione avesse portato del forte vento da sud-ovest, cosa normale in settembre; la seconda invece consentiva di trovarsi in una simile eventualità sopra vento e con molta acqua a disposizione per correre al traverso,



### TRENTA GIORNI NELL'OCEANO INDIANO TRA BALENE GIGANTESCHE E GHIACCI ALLA DERIVA

Ecco la rotta della seconda tappa Città del Capo-Sydney, che durerà dal 7 novembre al 10-12 dicembre. Molti navigatori del passato hanno descritto la traversata dell'Oceano Indiano come la fase più drammatica del giro del mondo. I punti più pericolosi sono il banco di Agulhas, teatro di innumerevoli naufragi, e lo stretto di Bass, tra l'Australia e la Tasmania. Balene e « iceberg » saranno una costante minaccia.

### Classifica delle barche alla partenza della seconda tappa

- 1) *Adventure* (G.B.) h. 872,839
  - 2) *Sayula II* (Messico) h. 950,175
  - 3) *Cap 33* (Francia) h. 954,887
  - 4) *Gula* (Italia) h. 969,900
  - 5) *Burton Cutter* (G.B.) h. 987,809
  - 6) *Tauranga* (Italia) h. 1005,960
  - 7) *Copernicus* (Polonia) h. 1016,300
  - 8) *Kriter* (Francia) h. 1021,300
  - 10) *Grand Louis* (Francia) h. 1028,700
  - 11) *Second Life* (G.B.) h. 1024,238
  - 12) *Great Britain II* (G.B.) h. 1036,869
  - 13) *Koala 50* (Italia) h. 1043,700
  - 14) *British Soldier* (G.B.) h. 1044,820
  - 15) *Otago* (Polonia) h. 1101,700
  - 16) *P. Von Dantzig* (Germania) h. 1112,00
- Pen Duick VI* (Francia) non ancora arrivato a Città del Capo causa avaria.



**TAURANGA**

## ECCO IL TAGLIANDO

Ecco qui sotto il tagliando per mezzo del quale potete ordinare la maglietta (o le magliette) « TAURANGA ».

Riempitelo in ogni sua parte, incollatelo sopra una cartolina postale e speditelo a: EPOCA - MAGLIETTE TAURANGA - Casella postale 3861 - 20100 Milano - pagherete in contrassegno.

La maglietta costa, comprese le spese di spedizione, L. 1.500 (per bambini) e L. 2.000 (per adulti).

Le magliette sono disponibili in quattro taglie diverse, sia per bambini, sia per adulti, così come indicato nel tagliando qui accanto.

Tenete presente che nelle misure per bambini alla III misura corrisponde una altezza di cm. 104, alla IV misura cm. 116, alla V misura cm. 128 e alla VI misura cm. 140.

**EPOCA**

### MAGLIETTA TAURANGA

Desidero ricevere contro assegno - tutto compreso - a L. 1.500 cad. (ragazzi) e L. 2.000 cad. (adulti), le magliette indicate qui sotto:

**BAMBINI**

Indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

III misura	IV misura	V misura	VI misura

**ADULTI**

Indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

taglia 29	taglia 39	taglia 49	taglia 59

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

C.A.P. \_\_\_\_\_

CITTA' \_\_\_\_\_

PROV. \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_

compensando così con la velocità la maggiore distanza.

La depressione non venne, coloro che tagliarono dritto ebbero ragione; e noi perdemmo un po' di terreno, ma non ce ne preoccupammo perché fin da principio avevamo scelto una rotta assai all'ovest. La nostra scelta divenne invece remunerativa pochi giorni dopo quando le coste del Portogallo furono investite da una vasta depressione. Il disappunto degli altri fu grosso nel non trovare nessun aliseo portoghese, ma mare e vento da sud-ovest che li spingevano verso la costa, mentre noi, essendo molto più al largo, potevamo rimontare più facilmente. Arrivati alla latitudine

di Gibilterra, ero convinto che le barche vicino a costa non avrebbero trovato vento e che il nostro vantaggio potesse aumentare. Avvenne invece il contrario: il nostro bel vento diminuì ed il loro aumentò sempre più, consentendogli di accumulare un certo vantaggio.

Il vento per fortuna non tardò a venire anche per noi da nord e si mise a rinfrescare velocemente. In quei giorni ci riportammo alla stessa latitudine degli altri, ma proprio in quel momento il *trimmer* si bloccò. Riparare subito era impossibile; mare e vento erano troppo forti e smontare la timoneria in quelle condizioni voleva dire perdere completamente il go-

verno della barca e rimettere qualche dito negli ingranaggi. La velocità diminuì: da 10, 11 nodi a 5 o 6. Questo martirio di avere vento e non poterlo sfruttare durò quattro giorni; il quinto giorno lo dedicammo a riparare e poi ripartimmo.

A questo punto l'unica nostra speranza di recuperare il terreno perduto era che il plotone di testa si bloccasse nelle calme equatoriali, 1.500 miglia più a sud, consentendoci di raggiungerlo.

In realtà, alcune delle barche che ci precedevano, in particolare *Adventure* e *Cap 33*, passarono la fascia delle *Dull-drums* quasi senza rallentare, mentre noi rimanemmo a ciondolarci quasi tre giorni senza vento. Quando finalmente ne uscimmo, ci trovammo ancora più indietro, non solo in tempo reale ma anche in tempo compensato. Intorno all'equatore il *Tauranga* era mille miglia dietro a *Kriter*, 600 miglia dietro a *Gita* e *CS* e *RB*, 800 miglia dietro *British Soldier*, 1.000 dietro *Adventure*, per citare solo le barche con stazza simile alla nostra.

Fu allora che decisi di giocare il tutto per tutto. Buona parte dei miei avversari diretti puntavano dritti su Città del Capo senza tener conto del pericolo di incecciare nelle calme del grande anticiclone del Sud-Atlantico. Giudicai inutile seguirli, perché a parità di vento non sarei andato più forte di loro e quindi non li avrei mai raggiunti; mantenendomi invece all'Ovest e puntando dritto a Sud, avrei potuto navigare più velocemente di loro. Questa scelta è stata fondamentale. In due settimane il *Tauranga*, navigando a medie altissime, e tenendo sott'occhio il barometro per non infilarsi nella calma, e senza fare un miglio superfluo, è riuscito ad aggirare e battere in tempo compensato *Kriter*, *Grand Louis*, *British Soldier*, *CS* e *RB*, *Second Life*, cioè tutti quelli che hanno optato per la « rotta interna », ad eccezione di *Adventure*. La riprova della superiorità della « rotta a Ovest » è stato l'ottimo piazzamento di *Sayala* (secondo), di *Cap 33* (terzo, che ha seguito quasi la stessa rotta del *Tauranga*) e di *Jakaranda* (quarto). Dall'Equatore in giù il *Tauranga* è stata tra le barche che, tenuto conto della stazza, hanno camminato meglio; e nell'insieme sono soddisfatto del nostro piazzamento, che ci consente di bene sperare per le fasi successive della corsa. Fin dalla prossima tappa, che comincia il 7 novembre alle 13.30 e durerà presumibilmente 33 giorni, « le grosse » verranno fuori di potenza. Dovere di noi piccoli sarà di condurre una navigazione prudente data la forza del mare ed il pericolo dei ghiacci, e di contenere i distacchi.



Il comandante Erik Pascoli, che indossa la maglietta di « Epoca », rileva con il sestante l'altezza del sole sull'orizzonte per determinare la posizione del « Tauranga ».

Erik Pascoli

Queste sono posate pulite.



Queste sono posate pulite e  
brillanti.



**La differenza è: Somat  
con potere brillantante.**

Con un prodotto qualsiasi: posate pulite.  
Con Somat: posate pulite e brillanti.  
Perché Somat per lavastoviglie  
ha il potere brillantante per darti stoviglie  
pulite-brillanti. Tra posate solamente  
pulite e posate pulite-brillanti, la  
differenza è Somat con potere brillantante.

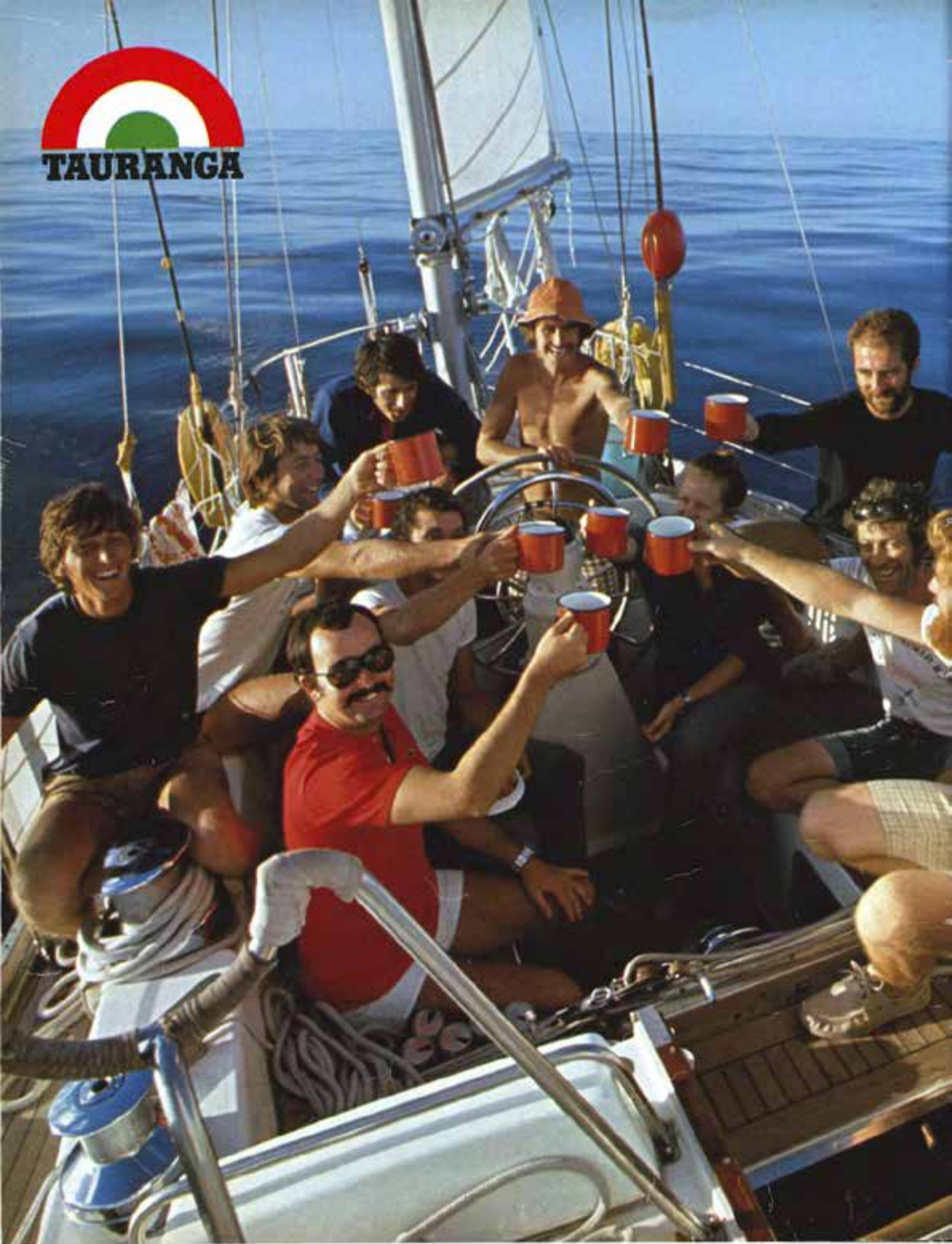
È un prodotto 

**Con Somat per  
lavastoviglie metti in  
tavola la brillantezza.**

Raccomandato da importanti  
produttori di lavastoviglie.







# L'INCUBO DELLA SETE SOTTO IL SOLE A PICCO

Per tre giorni rimaniamo in bonaccia in una atmosfera angosciata. Ma appena passato l'Equatore troviamo il filone di vento giusto e iniziamo una fantastica rimonta.

dal nostro inviato LIVIO CAPUTO

■ 22 settembre. A mezzogiorno, proprio quando stava per compiersi la seconda settimana di regata, il « secondo » Guido Piazzini ci ha passato la voce: « Tenete gli occhi ben aperti; non è escluso che oggi avvistiamo qualche barca avversaria ». Istitivamente, ci siamo girati tutti indietro, poi siamo scoppiati a ridere. « Siamo proprio degli inguaribili pessimisti », ha osservato Bob. « Nessuno ci deve più raggiungere. Le altre barche dobbiamo cercarle non dietro, ma davanti a noi, e poi tentare di rimontarle ». Il fatto è che la sfortuna sembra accanirsi contro di noi, e ci condiziona in modo negativo: stanotte abbiamo avuto la quinta emergenza della regata. Il bozzello di rinvio della drizza dello *spinnaker* si è aperto, la vela è precipitata in acqua e soltanto l'abilità di Thierry, che ha orzato di colpo, ha evitato che la barca le passasse sopra e la distruggesse. Subito abbiamo issato

A sinistra: nelle calme equatoriali, ogni bevuta è un avvenimento. A destra: un'acrobatica manovra per ammainare lo « spinnaker ».



un altro *spinnaker* sulla drizza di rispetto. Ma quando Paolo è andato in testa d'albero per effettuare la riparazione, si è accorto che anche questa seconda drizza aveva la puleggia consumata. Così, in pieno aliseo, siamo stati costretti a rinunciare per una mezza giornata alla nostra vela più efficace, proprio mentre gli avversari inflavano una serie di giornate da 200 miglia.

25 settembre. L'aliseo ha i suoi lati piacevoli. Il vento è così regolare, che ce la caviamo con uno o due cambi di vele al giorno, contro gli otto o dieci cui eravamo abituati prima di Madera. Così, tutti abbiamo molto tempo libero. Bob e Dudu studiano l'italiano su una vecchia grammatica trovata a bordo e ripetono fino alla nausea « Roma non fu fatta in una sola giornata »; Serge ed io giochiamo a scacchi; Erik e Guido passano molto tempo alla radio a conversare con i comandanti delle altre barche, che sono usciti dal loro riserbo iniziale e adesso parlano abbastanza disinvolatamente di posizioni, rotte e condizioni atmosferiche. Un altro divertimento è quello di inserirsi sulle frequenze delle grandi stazioni co-



In alto a sinistra: Patrick, Thierry e Serge durante la « corvée » settimanale. In alto a destra: Erik Pascoli si rinfresca con una secchiata d'acqua. Qui sopra: Patrick al timone nella zona delle calme equatoriali. Anche sotto la tenda di fortuna, la calura è terribile.



Patrick e Thierry improvvisano a prua una « danza del vento » per propiziare il ritorno della brezza. Il « Tauranga » ha impiegato sei giorni per coprire le 420 miglia tra il settimo grado di latitudine Nord e l'Equatore. Nel giorno peggiore ha percorso soltanto 69 miglia in 24 ore.

## TAURANGA

stiere e ascoltare le conversazioni tra i passeggeri delle navi e i loro familiari a terra. Ignari di essere sentiti da tutti, mariti e mogli si scambiano spesso confidenze scabrose. Infine c'è la « pesca ». Per non rallentare la barca, Erik ci ha proibito l'uso della traina. Ma qui negli alisei i pesci volanti, attratti di notte dal biancore delle vele, saltano in coperta da soli e consentono di procurarci senza fatica fritti eccellenti.

25 settembre. Dalla mezzanotte del 24, tira un vento di 25-30 nodi quasi di poppa, e adesso filiamo a 10-11 e anche 12 nodi. Soprattutto il pomeriggio di oggi è stato esaltante: si sono verificate quelle rare condizioni in cui la barca procede alla medesima velocità delle onde, e il *Tauranga*, nonostante le sue 17 tonnellate, ha percorso centinaia di metri in planata sollevandosi letteralmente dal mare. Di colpo riprendiamo a sperare: a sera apprendiamo di avere ripreso 50 miglia sugli avversari: festeggiamo l'avvenimento con una bottiglia di rum.

26 settembre. Le calme equatoriali si avvicinano: l'aliseo è ridotto a una brezzolina e stamane il termometro è salito fino a 35 gradi. Ogni manovra costa una gran fatica. Ed ecco Guido spuntare dal quadrato e annunciare che il consumo dell'acqua è stato superiore al previsto e che pertanto la razione deve essere ridotta: d'ora in avanti ne riceveremo soltanto mezzo litro a testa al giorno, più una birra o una coca-cola. Immediatamente, si apre una specie di « borsa nera » delle bevande. Chi è abituato a bere poco, come Zara e Patrick, fa ottimi affari scambiando bicchieri d'acqua o mezza lattine di coca-cola contro razioni di dolce o tavolette di cioccolato. In cambio di una birra, Dudu si offre perfino di lavare i piatti per un giorno intero. Tutti attendiamo con ansia le piogge equatoriali, che dovrebbero portare un po' di refrigerio e consentirci di rinnovare le nostre scorte.

27 settembre. Alle 8,30 il primo acquazzone, che dura circa un quarto d'ora. È un momento di follia collettiva, con tutto l'equipaggio sul ponte che si insapona freneticamente per timore di non fare in tempo a sciacquarsi prima che la pioggia finisca. Nella sacca di plastica che abbiamo attaccato sotto il boma si raccolgono una ventina di litri d'acqua, ma questa ha un gusto talmente cattivo che decidiamo di usarla per fare il

bucato. Paolo non è d'accordo: « Siete degli irresponsabili », dice. « Abbiamo i serbatoi mezzo vuoti e voi buttate via due secchi d'acqua perfettamente potabile soltanto perché sa di plastica. Se per caso non dovesse più piovere, rimpiangerete tutti amaramente questa leggerezza ». Intanto, dalle conversazioni radio avute stamane con le altre barche, ricaviamo l'impressione che la regata sia entrata in una fase delicatissima, forse decisiva. Nell'ultima settimana, navigando a una media di quasi nove nodi, abbiamo recuperato buona parte del terreno perduto e ci stiamo quindi affacciando ai temutissimi *dodrans* quasi di conserva con le altre barche della nostra classe. *British Soldier* è 50 miglia a dritta, *Grand Louis* 20 miglia sulla sinistra, *Kriter*, *Guia* e *Koala* sono egualmente alla nostra altezza, ma spostati verso le coste africane. Soltanto *Cap 33* ci precede di una mezza giornata, mentre delle altre barche inglesi si sa poco o nulla. Adesso tutto dipende da chi sarà più abile nel trovare un « buco » nella fascia delle calme equatoriali. Erik e Guido consultano libri e carte nella speranza di approfittare delle esperienze di altri navigatori: ma tutti ci rendiamo conto che sarà la fortuna ad avere la parte più importante.

28 settembre. La bonaccia è arrivata. Durante la notte il vento ha cominciato a girare a est, poi a sud-est, e verso l'alba è caduto del tutto. La velocità è scesa a un quarto di nodo.

Fin dal primo mattino il caldo si è fatto allucinante. Gli uomini di guardia cercano disperatamente di ripararsi dal sole sotto la randa che pende floscia dal boma, o improvvisano piccole tende con i sacchi delle vele. Il timoniere tiene i piedi a bagno in un secchio d'acqua di mare. Siamo tutti spossati, nervosi e irascibili, anche perché gli ultimi sussulti della burrasca dei giorni scorsi fanno rullare lo scafo e sbattere le vele con ritmo ossessivo. Il rumore del « drifter » che si sgonfia e rigonfia con uno schiocco ad ogni ondata mi ricorda quello di una campana a morto. Tutti abbiamo la gola riarsa, ma una volta consumata la razione della giornata non rimane nulla da bere: e in questo frangente Guido non trova di meglio che raccontare la storia dei marinai di una nave da guerra tedesca, rimasta senza carburante e senz'acqua in questa zona durante la seconda guerra mondiale, che si buttarono ai pescicani piuttosto che morir di sete.

Neppure la notte, nera e senza luna, porta un miglioramento. Nuvole dalle strane forme si inseguono nel cielo, ma a livello del mare la calma è assoluta. Durante il nostro turno di guardia, nessuno apre bocca e il silenzio è



Nella foto in alto: la sacca di plastica applicata al boma con cui abbiamo raccolto l'acqua piovana che colava lungo la randa. Al centro: l'equipaggio, impazzito di gioia, si lava sotto un acquazzone tropicale. Qui sopra: partita a scacchi sul ponte.



Zara Pascoli, «hostess» tuttofare, taglia i capelli a Patrick Diebolt. Nella parte centrale della traversata, l'equipaggio si è lavato quasi ogni giorno con acqua di mare. Ma a partire dal 25° grado di latitudine Sud, l'acqua si è fatta così fredda da non poter più essere usata per questo scopo.



## TAURANGA

rotto di tanto in tanto solo da un gruppo di delfini che vengono a giocare sottobordo lasciando dietro di sé scie fosforescenti. Come nella notte di Madera, sono di nuovo in preda al disfattismo. « Questa regata », mi viene da pensare, « è una manifestazione di masochismo collettivo ».

Finalmente, nelle prime ore del mattino, si leva una leggerissima brezza, e la barca riprende ad avanzare, ma in una direzione sbagliata. In un certo senso, i *doldrums* somigliano a un labirinto; una volta che uno vi è entrato non sa né dove, né quando ne uscirà.

30 settembre. Continuiamo a procedere a zig-zag, seguendo i capricci del vento. A brevi periodi di brezza si alternano altri di calma assoluta, in cui non rimane che ammainare tutte le vele e attendere. Mentre buona parte delle altre barche sembrano avere trovato il fantomatico « buco », e navigano ormai negli alisei meridionali, noi siamo ancora qui a dondolare sulle onde, cambiando vele trenta volte al giorno nel tentativo di sfruttare il minimo alito di vento. Ci sentiamo frustrati e amareggiati, e tutta la vita di bordo ne risente: Erik e Guido polemizzano tra loro sulla tattica da seguire; gli uomini delle due guardie si accusano a vicenda di sottrarre acqua alla razione comune; perfino la torta domenicale di Zara non lievita e risulta immangiabile. A deprimere ancor più gli umori, viene la rottura del frigorifero, una meravigliosa macchina che fino a questo momento ci ha permesso, con una sola ora di carica al giorno, di avere acqua e bibite sempre fresche. Quando, la sera, Erik decreta che gli uomini di guardia nel pozzetto non debbono parlare, qualcuno osserva sarcastico: « L'ammutinamento del *Bounty* deve essere nato da un'atmosfera del genere ».

1° ottobre. Stamani all'alba è arrivata la pioggia liberatrice: durante un diluvio durato quasi due ore, Paolo e i suoi uomini hanno raccolto quasi 150 litri d'acqua, ricostituendo così le nostre scorte e allontanando, speriamo per sempre, lo spettro della sete. La mattinata è frenetica: insieme con la pioggia è ritornato anche il vento, ma cambia direzione con tanta frequenza che la velatura deve essere modificata in media ogni mezz'ora. Durante una sola guardia issiamo e ammainiamo una decina di vele, senza neppure avere il tempo di riporle nei sac-

chi. Del resto, era ora: ormai diverse barche hanno passato l'Equatore, e se non ci fossimo rimessi in marcia anche noi, avremmo dovuto rinunciare a ogni speranza di buon piazzamento.

3 ottobre. Dopo una giornata di vento da sud, che ci ha costretti a tirare bordi faticosi e poco redditizi in un mare corto e disordinato, la brezza è girata finalmente a sud-est, consentendoci di riprendere a discreta andatura la nostra « rotta ideale ». Ormai ci troviamo talmente a ovest, più vicini alle coste del Brasile che a quelle dell'Africa, che non ci resta che puntare a mezzogiorno, cercando di aggirare sulla sinistra l'anticiclone dell'Atlantico meridionale. Allanheremo così il percorso di almeno 700 miglia rispetto alle barche come *Kriter* e *Koola*, che invece hanno deciso di puntare diritte su Città del Capo; in compenso, dovremmo trovare venti più freschi e favorevoli.

4 ottobre. La notte scorsa, verso le 23.30, Erik è venuto sul ponte e ha annunciato che tra pochi minuti avremmo attraversato l'Equatore. « Lo lasciamo a dritta o a sinistra? », ha domandato il timoniere, cercando di fare lo spiritoso. Ma il « passaggio della linea », descritto da tanti navigatori come un momento di viva emozione, ci ha lasciati indifferenti. Da giorni progettavamo una elaborata cerimonia per celebrare l'avvenimento: Guido, l'unico che avesse già navigato a vela nell'emisfero australe in occasione di una Los Angeles-Tahiti, avrebbe dovuto travestirsi da Nettuno e « battezzare » gli altri componenti dell'equipaggio. Io ero stato designato a fargli da scudiero, in virtù di un attraversamento dell'Equatore in canoa, lungo un affluente del Rio delle Amazzoni. Per dare un po' di tono alla festa, c'era pronta perfino una *magnan* di champagne. Invece, all'atto pratico, non ne abbiamo fatto nulla. Ora che abbiamo ritrovato il vento, siamo tutti troppo occupati a far correre la barca. Bisogna rimontare gli alisei meridionali, e ci aspetta almeno una settimana di bolina stretta, contro un vento che si fa di ora in ora più forte. Per cercare di sfruttarlo al massimo, modifichiamo il triangolo avanti con grande frequenza, in un frenetico agganziare e sganciare di moschetti che spesso ci lascia senza fiato. Tra le due guardie si è accesa una gara a chi cambia il fiocco nel tempo più breve, e progressivamente abbassiamo il primato a 1'20" tra l'inizio e la fine della manovra.

5 ottobre. Il famoso velista francese Alain Colas, che naviga di conserva con noi per fare il giro del mondo in solitario sul suo trimarano *Manoëva* e ci è spesso prodigo di suggerimenti, ci an-




## TAURANGA

nuncia il disalberamento di *Pen Duick VI*. La barca di Tabarly, che era già nettamente in testa alla corsa, sta ora facendo rotta su Rio de Janeiro con un armamento di fortuna, e se anche riuscirà ad effettuare rapidamente le necessarie riparazioni, perderà almeno quindici giorni sui suoi principali avversari. Improvvisamente, la corsa è di nuovo aperta a ogni risultato e gli inglesi, che parevano in procinto di essere battuti, tornano alla ribalta. Ma l'incidente del *Pen Duick VI* è soprattutto un avvertimento per gli altri concorrenti: significa che anche in questa tappa, che gli esperti consideravano relativamente tranquilla, bisogna saper dosare bene il rischio se si vuole arrivare fino in fondo. Per fortuna, noi procediamo ora molto bene: sebbene il mare si sia fatto cattivo, nelle ultime 24 ore abbiamo percorso più di 200 miglia nella direzione giusta.

7 ottobre. Sono sei giorni che navighiamo di bolina con venti forza 6-7 e la fatica comincia a farsi sentire. Thierry ha una colica intestinale, Dudu è talmente esausto che appena si siede cade addormentato, Patrick è stato messo fuori combattimento da un feroce mal di stomaco e io ho un fastidioso eczema alle gambe dovuto al continuo contatto della pelle con indumenti inzuppati di acqua salata. Adesso che abbiamo finito anche gli ultimi pompelmi, le vitamine di cui ci imbottiamo non bastano più a compensare la mancanza di alimenti freschi. Intanto, il mare non ci dà tregua. Lo scafo, scendendo dalle creste, prende spesso colpi selvaggi e ieri un'onda « balorda » ci ha strappato la terza vela, il genoa pesante di riserva. Stamane, invece, una cascata d'acqua si è infilata in un boccaporto rimasto aperto e ha rovinato la radio-ricevente a onde corte, che era il nostro unico collegamento col mondo esterno e permetteva di controllare eventuali errori dell'orologio di bordo.

I disagi, tuttavia, mi sembrano fin qui più sopportabili che durante la burrasca al largo del Portogallo, perché la temperatura si aggira intorno ai 25 gradi e, almeno di giorno, permette di montare di guardia in costume da bagno. Ma oggi ho commesso un errore fondamentale: ho letto un libro che non ha nulla a che vedere con la navigazione, e automaticamente sono uscito dalla parte del marinai in cui avevo

cercato di immedesimarmi, incominciando a pormi delle domande che, durante un'impresa come questa, bisogna assolutamente evitare: che senso ha quello che stiamo facendo? Perché devo vivere per altre tre settimane in questo disordine, in questa puzza, senza mai una notte di buon sonno? In realtà, ho concluso, l'unico modo per sopportare questa vita è di concentrarsi solo sulla barca - come fanno Erik e Guido - e dimenticare qualsiasi altro interesse. Ma intanto mi aspetta la notte « lunga », con due turni di guardia, e darei non so che cosa per essere altrove. Per la prima volta, da quando siamo partiti, salto anche la cena.

8 ottobre. Una incantevole notte tropicale mi ha miracolosamente guarito dalla crisi depressiva. Forse mai in vita mia avevo visto un'aria così trasparente, un cielo così stellato, una luna così luminosa. Nella luce un po' spettrale, le creste delle onde che ci venivano incontro brillavano come cristalli, e saltare dall'una all'altra, cercando di evitare le cadute troppo violente, diventava un gioco meraviglioso. Il vento continua a soffiare a 25 nodi, la barca non è meno sbandata di ieri, e bisogna muoversi a guisa di scimmie, attaccandosi sempre da qualche parte con le mani, con le gambe o con i piedi. Ma tutto ciò non mi pesa più e mi sento pieno di energia e di aggressività. Non so come, riesco a comunicare questo stato euforico anche agli altri e per tutto il giorno facciamo manovre da manuale. Del resto, oggi è una giornata un po' speciale: si compie un mese dalla partenza, e per giunta scopriamo che negli ultimi cinque giorni abbiamo percorso esattamente 1.001 miglia di bolina, forse un primato per una barca di queste dimensioni. Nel pomeriggio, avanziamo addirittura a 10 nodi, e il *Tauranga* trasmette al timoniere una tale impressione di potenza che sembra di pilotare una *Formule 1*.

I contatti radio con le altre barche ci confermano che stiamo guadagnando terreno nei confronti di tutti, salvo *Adventure*, lo sloop della Marina britannica che guida ora la classifica parziale e sembra sempre trovare il filone di vento giusto. Ci sono numerose imbarezioni di cui non si ha più alcuna notizia sicura da almeno due settimane: la messicana *Sayula*, le inglesi *Great Britain II* e *Second Life*, la sudafricana *Jakaranda*, che potrebbero tutte riservare delle sorprese. Ma lo sviluppo della regata risulta ora abbastanza chiaro: nell'approccio finale a Città del Capo, la flotta dei velieri sta assumendo uno schieramento a ventaglio, con il *Koola* all'estremità sinistra, in direzione delle coste africane, e un gruppo di barche comprendente

In alto: Erik Pascoli dirige una manovra. Qui sopra: Paolo e Zara riparano il punto di drizza di uno « spinnaker », logorato dal troppo uso.

Nella prima tappa, il « Tauranga » ha perduto tre delle sue ventotto vele: uno « spinnaker » leggero e due genoa, strappati dal vento.



ingredienti scelti con amore  
e fusi in una formula esclusiva:  
il segreto di Mon Chéri...

le praline più amate d'Europa





In alto: riposo in cuccetta. Nella cabina di prua, dove otto uomini dormivano in due turni di quattro, regnava spesso una confusione indescrivibile. Qui sopra: cambio notturno di vele. Una volta fatta l'abitudine, la manovra non presenta particolari difficoltà.

## TAURANGA

il *Tauranga* all'ala destra. La nostra posizione, a mezzogiorno di oggi, era 14° sud e 24° 30' ovest: la rotta è per 190°, che con una declinazione magnetica di 24° significa sud con leggera deviazione a est. Ormai è evidente che lasceremo alla nostra destra l'isola brasiliana di Trinidad, che serviva da boa ai *clipper* durante la rotta dall'Europa al Capo di Buona Speranza: ma, mentre noi riusciamo a stringere il vento anche a 35°, i velieri dell'Ottocento dovevano accontentarsi di 65-70°.

9 ottobre. Anche oggi abbiamo percorso più di 200 miglia, ma il vento comincia a diminuire e a diventare irregolare. Stiamo uscendo dalla regione degli alisei meridionali ed entrando in una fascia di venti variabili. I bollettini meteorologici brasiliani non forniscono indicazioni sufficienti per decidere la rotta con cognizione di causa, ed Erik e Guido devono basarsi soprattutto sul loro fiuto e sulle notizie fornite dalle altre barche, che ogni mattina riportiamo scrupolosamente su una grande carta geografica. Ma i nostri avversari ci diranno poi la verità? Nessuno li obbliga a farlo, e anche noi, in certe occasioni, abbiamo ritenuto conveniente bluffare sulla nostra posizione.

11 ottobre. Dopo avere tanto cercato di evitare le calme, ci siamo cascati dentro in pieno. Queste sono le cosiddette *horse's latitudes*, le zone in cui i cavalli trasportati in Sud America da portoghesi e spagnoli morivano di sete a centinaia a bordo dei velieri e venivano gettati a mare. Per la verità, finora noi non siamo mai rimasti completamente fermi: grazie al *drifter*, una vela leggerissima ed eccezionale, che consente di avanzare con refoli quasi impercettibili, facciamo sempre 2-3 nodi e ogni tanto riusciamo a portare anche lo *spinnaker*, che Patrick manovra a mano. Ma, dopo la favolosa galoppata dei giorni scorsi, queste condizioni «mediterraneo» hanno portato un generale rilassamento: mai come oggi sentiamo la mancanza dello stimolo, fornito abitualmente nelle regate dalla vista delle barche concorrenti. Con la bonaccia torna anche il nervosismo: convinti che gli uomini di guardia battano la fiacca, Erik e Guido si installano sul ponte, e per tutta la giornata le vele più diverse vanno su e giù in una frenetica sarabanda.

12 ottobre. Altra notte di poco

vento, calda e umida, contrassegnata da un'onda fastidiosa di sud-ovest che faceva rollare il *Tauranga* e sbattere le vele. Il tempo non passava mai, e la barca, che navigava lentamente nell'oceano immenso e vuoto sotto una luna rossastra, aveva qualcosa del vascello fantasma. In mattinata, sono tornati a farsi vedere gli uccelli marini, che erano spariti da diversi giorni, e alle 13.30 avvistiamo, tra la generale eccitazione, il nostro primo albatros, il leggendario, e una volta temutissimo, signore dei mari australi. È uno splendido animale, con un'apertura d'ali di almeno due metri, che si mette a fare evoluzioni intorno al *Tauranga* come se si preparasse ad attaccarci. Quando plana a 80-100 chilometri l'ora, senza muovere le ali, il becco forte e prepotente puntato in avanti come un'arma, somiglia a un cacciabombardiere. Passiamo un paio d'ore ad ammirarlo, e quasi non ci accorgiamo che il mare ha cambiato fisionomia: gradualmente si sono formate le onde lunghe, tipiche delle latitudini meridionali, specie di gobbe liquide alte anche quattro o cinque metri, ma senza pendenze drammatiche, che avanzano con lentezza maestosa a intervalli di due-trecento metri. Non è difficile immaginare che cosa possano diventare una volta che il vento le stuzzichi sul serio. «Albatros e onda lunga», osserva Erik pensoso. «Stavolta ci stiamo davvero avvicinando ai "quaranta rugenti"».

13 ottobre. Oggi pomeriggio è tornata improvvisamente la calma, e il mare è diventato piatto come uno stagno, pieno di curiosi riflessi verdi e viola. Il *Tauranga* è pressoché ingovernabile, e a un certo punto, per cercare di seguire un filo di vento, il timoniere finisce senza rendersene conto col mettere la prua a nord. Guido, intanto, approfitta delle circostanze per cercare di riparare la radio, e incredibilmente ci riesce. La sintonizziamo subito sulla BBC, che due volte la settimana, a quest'ora, fornisce la classifica parziale della regata. Invece, sentiamo la voce di un giornalista, coperta ogni tanto dal rombo di un veicolo o dal boato di un cannone, che trasmette le ultime novità dal fronte. Che fronte? Che cannoni? Che guerra? Da dieci giorni, non sappiamo più nulla di quanto accade nel mondo, e impieghiamo alcuni minuti a capire che gli arabi hanno nuovamente attaccato Israele e che le truppe egiziane sono riuscite a varcare il Canale di Suez. Quasi non ci voglio credere, neppure nella giungla mi era accaduto di rimanere tagliato fuori tanto a lungo dagli avvenimenti e il mio primo impulso sarebbe

# Con BankAmericard comperi oggi e paghi tra un mese senza interessi!



Sei il benvenuto in 20.000 negozi, ristoranti, alberghi di fiducia contraddistinti dal simbolo blu-bianco-ocra.



Comperi oggi e paghi tra un mese senza interessi, o se preferisci con un comodissimo pagamento dilazionato. Una volta al mese ricevi l'estratto conto dettagliato per il tuo controllo personale. Hai ben 25 giorni di tempo per decidere quando e come saldarlo, seguendo il comodo "Programma di Rimborso" della BankAmericard, l'unica carta di credito ad offrirlo. Puoi avere ciò che ti serve senza contanti o assegni. Per avere BankAmericard non è necessario avere il conto presso di noi.

la  
banca  
in tasca

EP

Desidero avere informazioni sui  
"VANTAGGI BANKAMERICARD"

Servizio BankAmericard - Casella Postale 1848/1880 - 20100 Milano

Nome \_\_\_\_\_ Cognome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

Città \_\_\_\_\_ CAP. \_\_\_\_\_

BANCA D'AMERICA E D'ITALIA



## Agua Brava...e le parole non servono più.



**Agua Brava. Riservata agli uomini d'azione.**

COLOGNE, AFTER SHAVE, SHAVING CREAM, DECORANT SPRAY,  
SOAP BATH/SHOWER GEL, BODY RUB, BRONZING GEL

Concessionario per l'Italia:  
S.I.R.P.E.A. S.p.A. - S. Giuliano Milanese



di scendere in qualche modo dal Tauranga e rientrare in sede. Ma i miei compagni reagiscono in modo molto diverso. Per loro, la regata rimane sempre l'avvenimento più importante, e se in Medio Oriente sparano, sono in fondo affari loro. « Vuol dire », osserva saggiamente Patrick, « che se scoppia la terza guerra mondiale facciamo rifornimento di acqua e di viveri e torniamo nei doldrums ad aspettare che finisca ».

(2 - Continua)

Livio Caputo

## ECCO IL TAGLIANDO

Ecco qui sotto il tagliando per mezzo del quale potete ordinare la maglietta (o le magliette) « TAURANGA ».

Riempitelo in ogni sua parte, incollatelo sopra una cartolina postale e spedite a: EPOCA - MAGLIETTE TAURANGA - Casella postale 3861 - 20100 Milano - pagherete in contrassegno.

La maglietta costa, comprese le spese di spedizione, L. 1.500 (per bambini) e L. 2.000 (per adulti).

Le magliette, prodotte dalla ditta Sola Attivo di Nerviano (Milano), sono disponibili in quattro taglie diverse, sia per bambini, sia per adulti, così come indicato nel tagliando qui sotto.

Tenete presente che nelle misure per bambini alla III misura corrisponde una altezza di cm. 104, alla IV misura cm. 116, alla V misura cm. 128 e alla VI misura cm. 140.

**EPOCA**

### MAGLIETTA TAURANGA

Desidero ricevere contro assegno tutto compreso a L. 1.500 cad. (ragazzi) e L. 2.000 cad. (adulti), le magliette indicate qui sotto:

**BAMBINI**

Indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

III misura	IV misura	V misura	VI misura

**ADULTI**

Indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

taglia 2'	taglia 3'	taglia 4'	taglia 5'

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

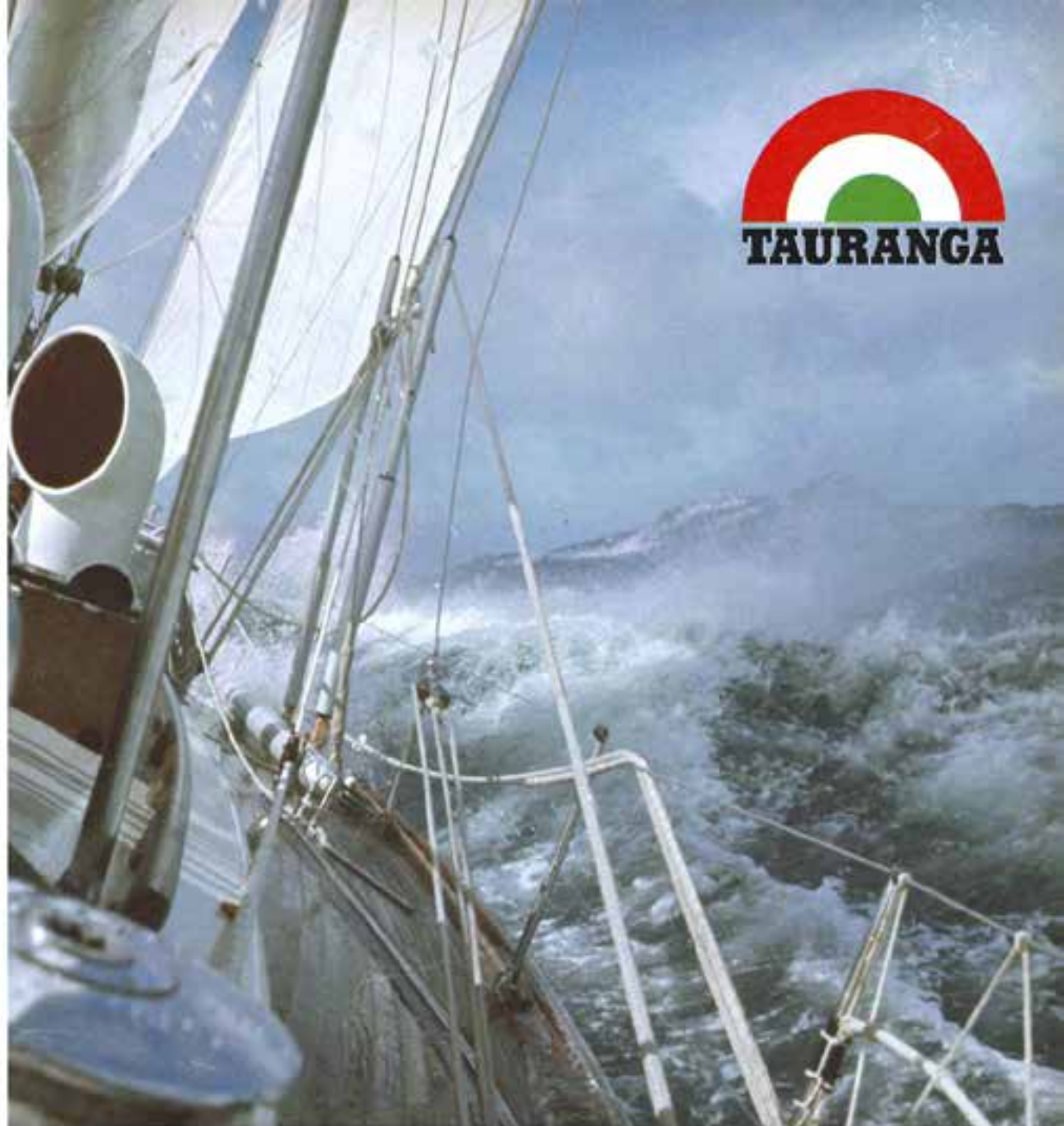
N. \_\_\_\_\_

C.A.P. \_\_\_\_\_

CITTA \_\_\_\_\_

PROV. \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_



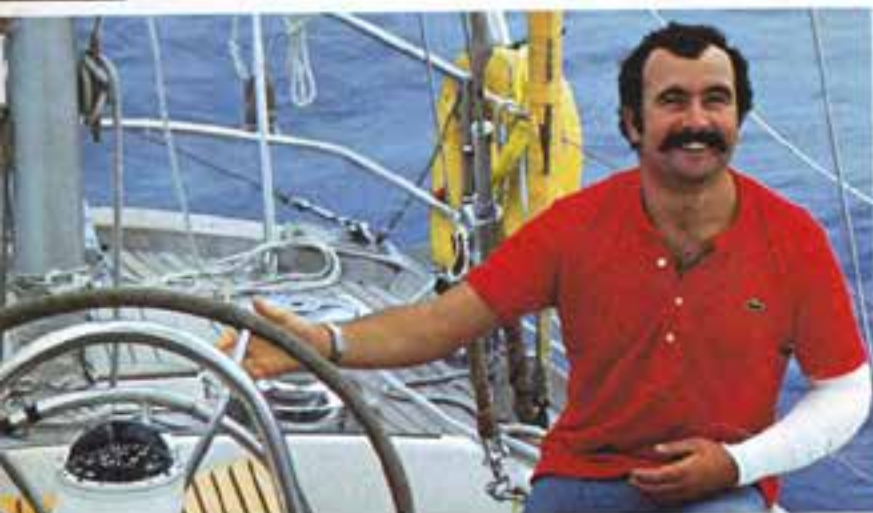
La prima fase della burrasca nell'Atlantico meridionale: davanti al « Tauranga » si ergono onde ripidissime che sollevano grandi spruzzi.

**I 49 GIORNI DEL TAURANGA -3**

# **LA MOSTRUOSA ONDA AUSTRALE**

Una tempesta ci sorprende a mille miglia dal traguardo: muraglie d'acqua alte dieci metri e un vento di 50 nodi mettono a dura prova la resistenza dell'equipaggio.

dal nostro inviato **LIVIO CAPUTO**



Sopra: l'equipaggio in manovra durante un colpo di vento nell'Atlantico meridionale. A sinistra: Jean Noel Durand fa il suo turno al timone nonostante una infezione che gli ha messo fuori uso il braccio sinistro.

Sotto: Patrick governa la barca sotto spinnaker con 25 nodi di vento; Bob (a sinistra) e Serge regolano rispettivamente braccio e scotta. A destra: una drizza si è incattivita in testa d'albero, Patrick sale per liberarla.





## TAURANGA

16 ottobre. Siamo entrati, finalmente, nella fase conclusiva della regata. Da ventiquattro ore il vento si è stabilizzato e filiamo a dieci nodi in direzione sud-est, mentre le barche che hanno scelto la « rotta interna », come *Kriter* e *Grand Louis*, sono quasi in bonaccia. Essendo passati più al largo, accusiamo ancora da due a tre giorni di ritardo nei loro confronti, ma la speranza di Erik di sorpassarle sulla destra comincia a prendere consistenza. L'importante, adesso, è di stringere i denti: a Città del Capo mancano ancora circa 1.600 miglia, cioè almeno dieci giorni, e le condizioni di salute di alcuni membri dell'equipaggio destano qualche preoccupazione. Patrick, l'uomo di ferro, ha lo stomaco per aria e ha saltato gli ultimi due turni di notte. A Duda si è gonfiato improvvisamente un braccio, e un giovane medico imbarcato su *Grand Louis* che abbiamo consultato per radio, ha diagnosticato una infezione da avitaminosi e prescritto cinque giorni di riposo assoluto. Governare la barcha sotto *spinnaker*, con un mare corto e ripido al traverso, diventa di ora in ora più faticoso, e dopo ogni turno al timone abbiamo le braccia doloranti. Sempre più frequentemente, Erik e Guido devono darci una mano nelle manovre.

17 ottobre. Le condizioni si stanno facendo veramente difficili. Stamattina, il *Tauranga* è partito due o tre volte all'orza e l'estremità del boma ha « arato » pericolosamente la cresta delle onde. A mezzogiorno, Erik ha deciso di ammainare lo *spi*, issare *reacher* e trinchetta e stringere il vento a 50°, mettendo così la prua direttamente su Città del Capo. Se tutto andrà bene, questo ci permetterà di accorcicare la rotta di 200 miglia. Se andrà male, farà finire anche noi nella zona anticiclonica in cui si sono impantanati molti dei nostri avversari.

18 ottobre. La notte scorsa è stata la peggiore di tutta la regata. Una pioggia fitta e gelida ci ha sferzato per ore, filtrando attraverso le incerate e macerando letteralmente le nostre mani ormai segnate da sei settimane di mare. Poi, sul fare dell'alba, è accaduto un fenomeno inconsueto: nel giro di uno o due minuti, il vento, che spirava da nord-est a forza 7, ha girato di 180° senza diminuire di intensità. Il salto ci ha colti di sorpresa: il *reacher* non aveva la



controcotta e prima di virare siamo stati costretti ad ammainarlo, proprio mentre una serie di fraganti spazzava la coperta. Alla fine della manovra, cravamo tutti bagnati fino all'osso e tremanti di freddo, al punto da pensare di accendere per la prima volta il nostro nuovissimo riscaldatore «Webasto». Ma poco dopo il vento è caduto e la temperatura è tornata a salire. Adesso procediamo a cinque-sei nodi, sotto un cielo basso e plumbeo che non promette nulla di buono.

19 ottobre. Nelle ultime 24 ore abbiamo percorso soltanto 130 miglia, e ancora una volta dobbiamo rivedere le nostre previsioni sulla data dell'arrivo. L'unica consolazione è che anche le altre barche sono ferme. Stamane, dopo un intervallo di oltre tre settimane abbiamo ristabilito il contatto radio con il *Guia*, che sta facendo una splendida regata e si trova circa alla nostra altezza. Insieme ci siamo domandati dove possa trovarsi il *Koala*, la terza barca italiana che ancora tre giorni fa la BBC dava in testa, ma di cui nessuno ha più notizie dirette. Anche Falck e i suoi compagni del *Guia* sono, come noi, ansiosi di arrivare. A parte la stanchezza fisica, cominciamo a soffrire di una forma di claustrofobia che ci rende più insopportabili degli inevitabili disagi provocati dalla convivenza di undici persone in venti metri quadrati di spazio. In condizioni normali, per esempio, avremmo tutti provato soltanto simpatia per Dudu che, a causa del suo braccio dolorante, è ridotto a fare il passeggero. Invece c'è chi nutre un certo risentimento nei suoi confronti vedendolo tutto il giorno disteso in cuccetta.

20 ottobre. Ieri sera il barometro è precipitato di colpo di tre millibar e il cielo ha preso un aspetto inquietante, riempiendosi di nubi nere e sfrangiate. Erik ha dato subito ordine di ridurre la velatura, ma la manovra a due guardie, eseguita in una oscurità completa, è risultata così lunga e confusa che la buriana si è scatenata prima che avessimo finito: vento a 40 nodi, pioggia scrosciante, onde che frangevano con crescente frequenza sul ponte inondando il pozzetto. Per la prima volta dalla partenza, ho avuto l'impressione di trovarmi in un ambiente veramente ostile e mi sono soffermato a pensare che cosa sarebbe successo se uno di noi

fosse caduto in mare. Sembra che, un paio di notti fa, *Great Britain II* abbia perduto uno dei suoi prodiere e lo abbia recuperato nel giro di una decina di minuti. E quasi il caso di gridare al miracolo; penso che in una notte come questa le probabilità di salvarsi non siano più di una su dieci.

Al ritorno della luce, ci siamo un po' rinfancati, e per tutta la giornata abbiamo proseguito di buona lena, con randa molto terzarolata, *junkie 3* e trinchetta. Alle 12.30 abbiamo attraversato il meridiano di Greenwich: a Città del Capo mancano adesso mille miglia, ma già discutiamo di come passare la prima serata a terra. In testa alla graduatoria dei «desideri proibiti» figura, con non poca mia sorpresa dopo un mese e mezzo di isolamento, una semplice bistecca ai ferri.

21 ottobre. Questa burrasca non finisce mai. Costretti a rimontare di bolina un vento di 35-40 nodi, che veniva a raffiche improvvise ed era spesso accompagnato da rovesci di pioggia, abbiamo passato un'altra notte infernale. Per giunta, di primo mattino, il vento è girato a sud-est, obbligandoci così a risalire verso nord assai più di quanto avremmo voluto. Intanto, apprendiamo che *Burton Cutter*, il grande *keetch* di Leslie Williams, è arrivato per primo a Città del Capo; ma in tempo compensato la vittoria toccherà senz'altro al più piccolo *Adventure*, che è già in vista della Montagna della Tavola e dovrebbe tagliare il traguardo domani.

22 ottobre. Se qualcuno di noi credeva che il peggio fosse passato, si faceva delle illusioni. Ieri sera, verso le 20, il vento è aumentato ancora, con raffiche fino a 50 nodi, e il mare è diventato veramente impossibile. Procedendo alla cieca nella notte a 9-10 nodi, il *Tauranga* prendeva colpi terribili, che facevano scricchiolare paurosamente lo scafo. «È come guidare un'automobile senza fari», ha osservato Erik dopo un urto più violento degli altri. «È il peggio è», ho aggiunto io, «che sono senza fari anche le onde che ci vengono incontro». Quando, a mezzanotte, sono smontato di guardia e sono sceso nel quadrato, ho sentito Zara agitarsi in cuccetta: «Erik, ho paura», gemeva. «Bisogna fare qualcosa».

Ogni volta che saliva sulla cresta di un'onda, il timoniere poggiava disperatamente in modo che la barca potesse scivolarne giù con il fianco, anziché compiere un salto di diversi metri. Ma, forse anche perché avevamo troppa tela,

A destra: Zara Pascoli dietro il plexiglas che chiudeva il boccaporto. Al centro: un momento delicato. Qui accanto: a tavola con la barca sbandata.





A sinistra: il « Tauranga » procede di bolina, tutto sbandato, in un mare burrascoso. Sopra: Patrick, uno dei capi guardia, urla un ordine ai compagni.



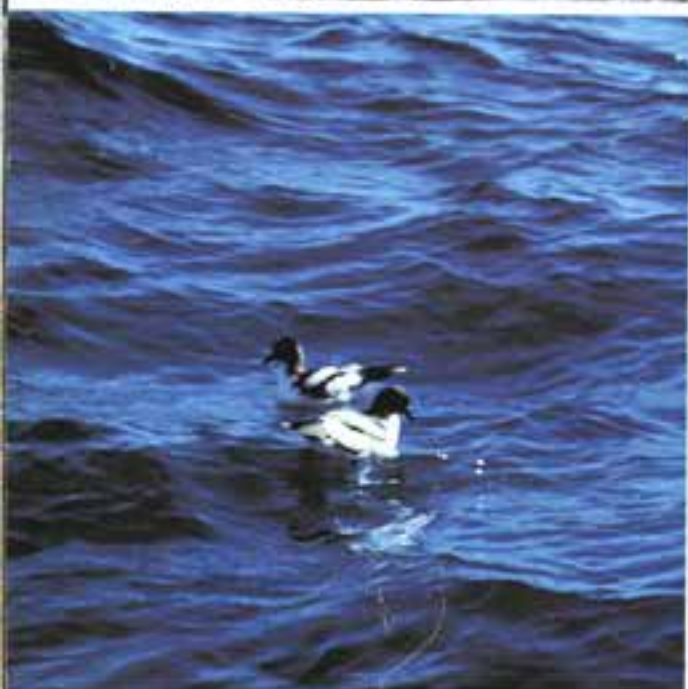






**TAURANGA**

Erik Pascali viene in esperti  
a controllare la situazione  
durante la buccina.  
Il Tauranga era inseguito  
da onde alte fino a dieci metri.





L'operazione non riusciva sempre. Verso le 12.30, sotto una raffica più forte delle altre, il *Tauranga* si è inclinato fin quasi a mettere le crocette in acqua, ed Erik ha finalmente consentito a sostituire la trinchetta media con quella da tempesta. Nella notte, con il vento che sibilava sinistramente tra le sartie, la manovra ha avuto momenti drammatici: un'ondata ha spazzato via la vela dalla coperta e Paolo e Thierry hanno impiegato dieci minuti buoni a recuperarla. Né i guai erano finiti. Il vento continuava a girare a est, facendoci scendere ulteriormente e creando un mare incrociato assai pericoloso. Poco dopo le tre, mentre cercavo di rubare un'ora di sonno prima di risalire sul ponte, un sobbalzo violentissimo, accompagnato da un tremendo schianto, mi ha letteralmente sbalzato dalla caccetta. Il timoniere, apprestandosi a virare per rimettere la prua a sud, aveva perso per un istante il controllo; ma il nostro straordinario *Tauranga* ha superato anche questa prova senza danni.

Verso le 11 del mattino, la bufera si è un tantino calmata, ed Erik ha ordinato di ridare un po' di randa. Nel corso della manovra, mentre mi trovavo al timone, un subitaneo sbandamento della barca ha fatto perdere l'equilibrio a Bob sbalzandolo dalla tuga. In una frazione di secondo ho ripassato mentalmente la manovra «uomo in mare» e d'istinto ho allungato un braccio verso il salvagente fissato alla murata sulla mia sinistra. Ma all'ultimo istante Bob è riuscito ad afferrarsi alla draglia, e con uno sforzo di braccia si è riportato sul ponte. Ora sta annottando, e il vento ha ripreso a soffiare a 30-35 nodi; ammaestrati dall'esperienza della notte precedente, stiamo riducendo la velatura perché con questo mare procedere nelle tenebre al massimo della velocità sarebbe come giocare alla roulette russa.

23 ottobre. Per tutta la notte, il vento è venuto a raffiche accompagnate da una pioggia scrosciante; quando rinforzava, la nostra velatura ridottissima era perfettamente adeguata; quando mollava, la velocità del *Tauranga*

**In alto: delfini giocano davanti alla prua del *Tauranga*. Nelle foto a sinistra: vari uccelli marini. Qui accanto: un albatros durante il «decollo» dall'acqua.**

scendeva a 5-6 nodi, e in teoria avremmo dovuto dare più tela. Ma sebbene ci rendessimo oscuramente conto di perdere terreno, non abbiamo trovato né il coraggio né l'energia per effettuare i necessari cambi di vele. Del resto, poco dopo l'alba, la burrasca ha ripreso forza, e adesso ci troviamo a lottare con onde alte cinque-sei metri che vengono da tutte le direzioni. Talvolta bisogna scalfare autentici muri liquidi dalla minacciosa cresta bianca, e ci si domanda che cosa si troverà dall'altra parte. Il mare è di un grigio funereo, chiazzato di bianco nei punti in cui si è appena rotto un frangente, e a ogni scontro con le onde il *Tauranga* solleva enormi spruzzi che riempiono le vele. Poi, intorno alle 11, tutto si placa come per incanto. Era tempo; nei tre giorni di burrasca, a furia di prendere e togliere terzaruoli, abbiamo spezzato quattro o cinque garrocci della randa, e Paolo e Patrick devono lavorare febbrilmente per sostituirli prima che il vento riprenda. Ci riescono, e adesso filiamo di nuovo a dieci nodi, zigzagando tra le onde per evitare i colpi più violenti. Questo fine di regata è davvero appassionante: oggi è arrivato il *Great Britain II*; *Cap 33* è ormai in vista di terra e altre imbarcazioni sono segnalate non lontano. Stamane si è rifatto vivo anche il *Koska*, che ha seguito una rotta inconsueta, quasi in vista delle coste africane e adesso si trova in bonaccia al largo della costa degli Scheletri a lottare contro una forte corrente contraria. Si direbbe comunque che le condizioni meteorologiche volgono a favore del *Tauranga*: il vento soffia ora da sud, a 20-25 nodi, e procediamo abbastanza comodamente al traverso.

24 ottobre. Ancora una volta, abbiamo rischiato grosso. All'una della scorsa notte, dopo una breve pausa, un vento forza 9 da sud-ovest ci ha sorpreso con lo *Yankee I* e una sola mano di terzaruoli nella randa. Paolo, che era di guardia, ha cercato di ridurla, ma non ci è riuscito e ha dovuto ammainarla del tutto. Del resto il vento, già carico di tutto il gelo dell'Antartide, era talmente forte, che anche con il solo triangolo anteriore si procedeva al massimo della velocità. Abbiamo poi avuto un'altra brutta sorpresa quando il sole ha fatto una breve apparizione tra le nubi ed Erik è riuscito - per la prima volta in tre giorni - a rilevarne l'altezza. Dal punto osservato è risultato che ci trovavamo ben 75 miglia più indietro di quanto pensassimo. L'errore era enorme, e sulle prime nessuno voleva crederci. Ma evidentemente nel fare il punto stimato i navigatori non avevano tenuto nel dovuto conto né







## TAURANGA

le conseguenze delle continue poggiate, né lo scarroccio inevitabile quando si rimonta di bolina un mare in burrasca.

Comunque, se non vogliamo perdere due o tre posizioni, dobbiamo adesso rischiare il tutto per tutto. Sebbene vento e mare stiano ancora rinforzando, tentiamo di issare lo *spinnaker* da tempesta. Sotto il tiro di questa vela il *Tauranga* parte come un proiettile, ma subito due straziate obbligano Erik ad aggrapparsi con tutto il suo peso alla ruota per riportarlo in rotta. Tra un grande sbattere di tela, ammainiamo lo *spi* e al suo posto mandiamo su per la prima volta le trinchette gemelle, le due vele di strallo riservate alle grandi burrasche dell'emisfero australe. E senz'altro una decisione saggia, perché il mare è ora davvero quello dei famigerati « quaranta ruggenti ». Masse d'acqua immense, alte 7-8 metri e gonfie di energia repressa, ci inseguono, ci sollevano in alto e di tanto in tanto ci trascinano in paurose volate a 12-14 nodi prima di lasciarci ricadere nel loro incavo. Mai l'oceano ci era parso tanto grande e il *Tauranga* tanto piccolo. Seguendo l'esempio dei vecchi « Cap-Horniers », Erik dà ordine al timoniere di non voltarsi mai indietro: la vista dei frangenti in arrivo potrebbe fargli perdere la calma.

Verso le 19.30, quando la visibilità comincia a diminuire, anche Guido viene a provare l'emozione delle trinchette. Si è appena installato al timone, quando dietro di noi avvertiamo una specie di rombo, che aumenta rapidamente di intensità: nella penombra sta avanzando sul *Tauranga* un'onda immane, alta almeno 10 metri, che sveltando nettamente sulle altre spinge davanti a sé una ribollente corona di schiuma bianca. Per qualche secondo la fissiamo a bocca aperta, come animali incantati dal serpente che sta per aggredirli. « Moitessier », dice rapidamente Guido, mentre si aggrappa più forte alla ruota, « sosteneva che ogni trecentomila onde ce n'era una anomala, che può fare una barca a pezzi. Non vorrei che questa appartenesse alla categoria ». Ha appena finito

**Terra in vista dopo 49 giorni: il Tauranga naviga sotto « drifter », con una brezza quasi impercettibile, verso Città del Capo.**

di parlare che il mostro, giunto a una cinquantina di metri da noi, frange con un gran boato. Ci guardiamo in faccia, e scoppiamo in una risata un po' isterica.

25 ottobre. La rapidità con cui la scena muta sull'oceano è quasi incredibile. Appena dodici ore fa, era il finimondo; adesso navighiamo sotto *drifter*, con una brezza appena percettibile, in un mare quasi calmo, sotto un tiepido sole primaverile. Di nuovo il punto osservato ci ha collocati 25 miglia più indietro di quello stimato; ma siamo egualmente di buon umore, contenti che la tempesta sia finita senza danni. Nel frattempo altre quattro barche hanno concluso la prova: *Sayula*, *Second Life*, *Kriter* e *Jakaranda*. Tuttavia, secondo i calcoli di Dado, se arriveremo entro domani a mezzogiorno saremo egualmente sestì in tempo compensato.

26 ottobre. Per tutta la giornata abbiamo navigato sotto *spin-*

## Ultime dal "Tauranga"

*Il 7 novembre i concorrenti alla regata intorno al mondo sono ripartiti da Città del Capo alla volta di Sidney, dove dovrebbero arrivare verso il 10 dicembre. Dopo una settimana, Erik Pascoli ci ha fatto pervenire per radio il seguente messaggio:*

« Il *Tauranga* sta procedendo a nove nodi, tutto sbandato, verso sud-est, all'inseguimento di Pen Duick VI che ha preso la fuga. Facciamo parte del plotone di testa, con *Great Britain II*, *Second Life*, *Kriter*, *Grand Louis*, *Koala*, *Adventure* e *Guia*. Le barche italiane, in questo inizio di tappa, si stanno facendo molto onore. Ogni giorno ci parliamo per radio.

« Dopo una partenza molto snervante, senza vento, il tempo è improvvisamente cambiato durante la prima notte e per cinque giorni abbiamo lottato con le intemperie. Quasi subito c'è stato un colpo di scena: *Burton Cutter* ha dovuto fare scalo a *Port Elizabeth* a causa di una falla nello scafo a prora e forse non potrà proseguire. Ma quasi tutte le barche hanno già subito danni per voler tirare troppo: su *Great Britain II* il vento ha strappato due candelieri e una vela; su *Kriter* sono scoppiati due *spi*; a *Grand Louis* si è strappata la vela di mezzana e si è rotta l'antenna radio. Sul *Tauranga*, invece, grazie ad un assiduo lavoro sulle vele, non ci sono state avarie. Il morale è alto. Nonostante il beccheggio assai forte, tutti mangiamo di ottimo appetito ».



# TAURANGA

## ECCO IL TAGLIANDO

Ecco qui sotto il tagliando per mezzo del quale potete ordinare la maglietta (o le magliette) « TAURANGA ».

Riempitelo in ogni sua parte, incollatelo sopra una cartolina postale e spedite a: EPOCA - MAGLIETTE TAURANGA - Casella postale 3861 - 20100 Milano - pagherete in contrassegno.

La maglietta costa, comprese le spese di spedizione, L. 1.500 (per bambini) e L. 2.000 (per adulti).

Le magliette sono disponibili in quattro taglie diverse, sia per bambini, sia per adulti, così come indicato nel tagliando qui sotto.

Tenete presente che nelle misure per bambini alla III misura corrisponde una statura di cm. 104, alla IV misura cm. 116, alla V misura cm. 128 e alla VI misura cm. 140.

**EPOCA**

### MAGLIETTA TAURANGA

Desidero ricevere contro assegno - tutto compreso - a L. 1.500 cad. (ragazzi) e L. 2.000 cad. (adulti), le magliette indicate qui sotto:

#### BAMBINI

Indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

III misura	IV misura	V misura	VI misura

#### ADULTI

Indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

taglia 2ª	taglia 3ª	taglia 4ª	taglia 5ª

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

C.A.P. \_\_\_\_\_

CITTA' \_\_\_\_\_

PROV. \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_



ruker a 7-8 nodi, come sospinti da una mano misteriosa su un mare quasi piatto. Prima di cena abbiamo sciolto le nostre ultime riserve di alcolici. Alle 22.10 Paolo, che è al timone, scorge all'orizzonte il riflesso delle luci di Città del Capo. Sono trentasei giorni che non vediamo terra e siamo tutti un po' emozionati.

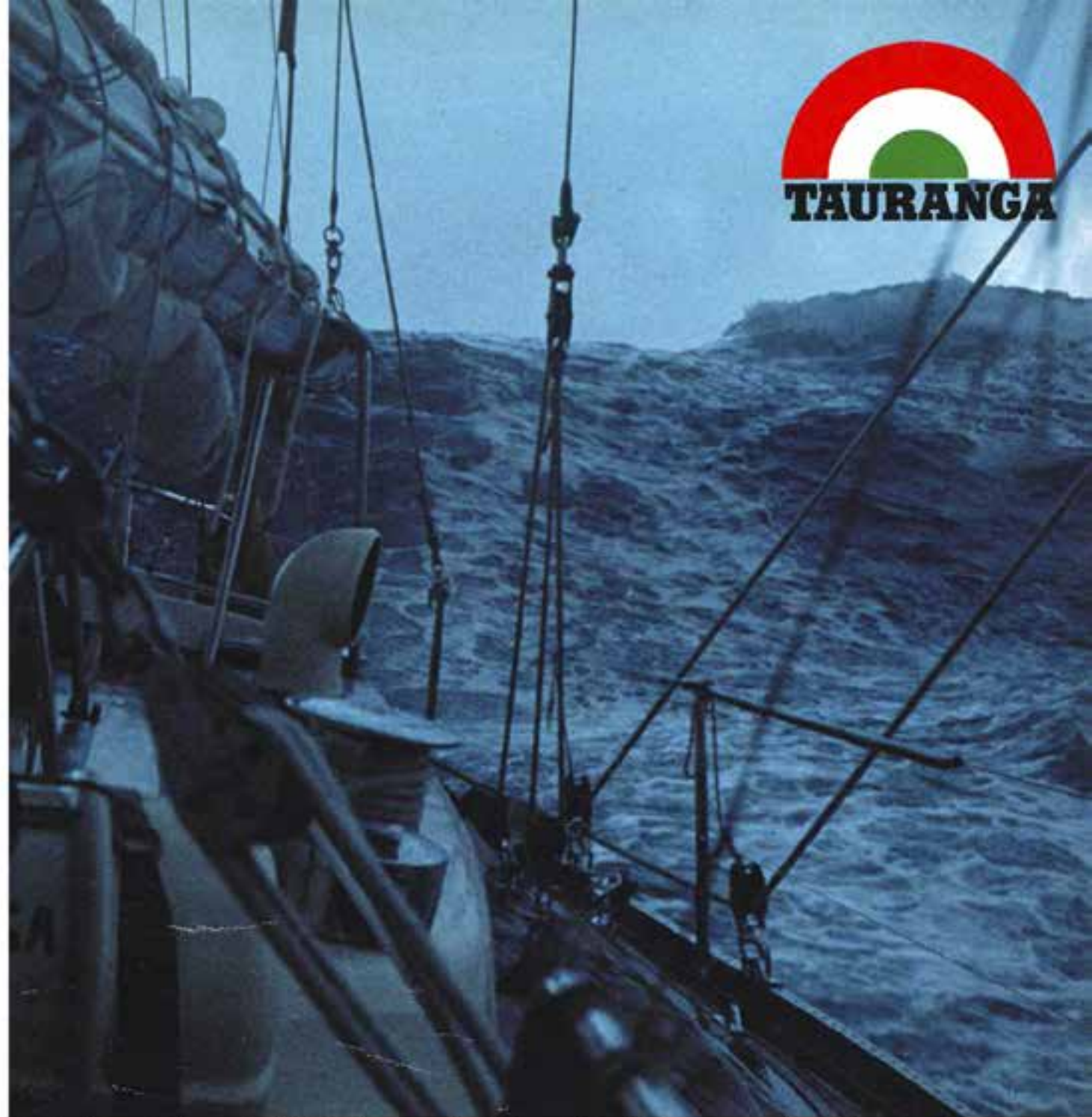
27 ottobre. Il Padreterno ha deciso di sottoporre i nostri nervi a un'ultima prova. Alle tre del mattino, quando già ci preparavamo all'atterraggio, il vento è caduto di colpo e per sei ore siamo rimasti quasi immobili a non più di 20 miglia dal traguardo. Solamente alle 9.30 una lieve brezza da nord-ovest ha cominciato a scrivere sull'acqua e il Tauranga si è rimesso in movimento. Lo spidometro ha segnato prima due nodi, poi tre, adesso addirittura 6. Per tagliare il traguardo in bellezza, mandiamo su *spinnaker*, *bozelo* e *carbonera*, cioè tutte le vele tricolori che abbiamo a bordo. Siamo tutti in coperta e le manovre avvengono con una rapidità mai vista. A un miglio dal traguardo, ecco farsi sottobordo un motoscafo pieno di turisti che vogliono darci il benvenuto. « Quanti giorni siete stati in mare? », domanda uno. « Esattamente quarantanove », rispondo; e me ne sento un tantino fiero.

Tocca a Pascal, la matricola dell'equipaggio, andare a prua a fermare sul cronometro l'istante in cui tagliamo la linea del traguardo. Sono le 13 21'11" ora locale. Una lancia della guardia costiera ci segnala la fine della regata con un colpo di sirena. All'unisono, sbottiamo in un irrimediabile grido di gioia; ma poi, mentre entriamo in porto ed attracciamo alla banchina tra gli applausi di tre-quattrocento persone vengo colto da una strana malinconia. La barca su cui ho vissuto per tutto questo tempo mi appare improvvisamente come un accogliente rifugio contro le mille insidie della vita quotidiana e quasi mi passa la voglia di scendere a terra. Tutto sommato, coloro che, come Erik, Paolo e gli altri, hanno la possibilità di compiere per intero questo giro del mondo, devono considerarsi dei privilegiati. Nelle prossime tappe dovranno affrontare disagi e pericoli ancora maggiori di quelli che ho descritto, ma alla fine potranno vantarsi di essere stati protagonisti di una delle più affascinanti imprese del nostro decennio, paragonabile sotto molti aspetti a un volo spaziale.

Livio Caputo

(3 - Fine)

**Il Tauranga in bacino a Città del Capo. Durante la sosta è stato necessario verniciare e stagnare lo scafo e sostituire la pompa del motore.**



Una gigantesca onda sta per investire il « Tauranga ». I pericoli maggiori per la barca sono venuti non dal vento, ma dal mare.

## **Il "Tauranga" da Città del Capo a Sydney**

# **LA TAPPA MALEDETTA**

Erik Pascoli e i suoi uomini raccontano in queste pagine le terribili avventure vissute nell'Oceano Indiano. Fino alla scomparsa di Paul Waterhouse, la nostra barca era prima in classifica, poi una serie di avarie ne ha rallentato la marcia. Ma, per fortuna, tutti i danni sono stati riparati e il 29 dicembre il "Tauranga" è potuto ripartire in perfetta efficienza per Capo Horn.

SERVIZIO A CURA DI LIVIO CAPUTO







## TAURANGA

La Città del Capo-Sydney avrebbe potuto essere, per noi del *Tauranga*, una corsa trionfale. In Sudafrica avevamo riparato benissimo le avarie subite nella prima tappa, ridotto l'equipaggio da undici a nove uomini per alleggerire il carico, approfittato dell'esperienza accumulata nei primi due mesi della regata per migliorare lo stivaggio e l'organizzazione delle guardie. Al posto degli uomini sbarcati, erano saliti due nuovi elementi di provato valore: il francese Michel Ribet, imbarcato in origine sul *Nai-Ui*, che dopo il ritiro della sua imbarcazione era venuto a Città del Capo a sue spese pur di continuare la corsa, e il militare inglese Paul Waterhouse, che aveva compiuto la prima tappa sul *British Soldier* ed aveva poi ottenuto dal suo comando un permesso speciale per proseguire sul *Tauranga*. Secondo l'ammiraglio Steiner, presidente del comitato organizzatore, il *Tauranga*, con il suo equipaggio internazionale, era la barca che più si identificava con lo spirito della corsa, al di là di ogni sciovinismo e spirito di clan.

La fase iniziale della regata ha corrisposto in pieno alle nostre speranze: dieci giorni dopo la partenza, a quasi un terzo del cammino, eravamo tra i primi tre nella classifica parziale, e avevamo stabilito un favoloso primato di 242 miglia nelle 24 ore, alla eccezionale media di oltre 10 nodi. Nonostante le condizioni spesso difficili del mare, il *Tauranga* rispondeva benissimo al timone e noi cominciamo ad abituarci al freddo e all'umidità delle basse latitudini. Poi, all'alba del 19 novembre, la scomparsa di Paul Waterhouse (v. *Epoca* 1209) ha distrutto d'un colpo il nostro morale, le nostre speranze, le nostre ambizioni. Per giorni e giorni abbiamo proseguito come automi, a metà della velocità potenziale, senza quasi più curarci della corsa. Quando dovevamo camminare sul ponte, ci sentivamo come soldati costretti a entrare in un campo minato in cui un compagno era appena saltato per aria. Forse, se

ci fossimo trovati nelle vicinanze di un porto ci saremmo perfino fermati, come ha fatto il *Cap 33* a Fremantle dopo la morte di Dominique Guillet. Con il passare del tempo, questo stato di indisposizione fisica e psichica, che per tre giorni ci aveva impedito perfino di andare sull'albero a recuperare le drizze tagliate al momento dell'incidente, si è attenuato e abbiamo ripreso interesse alla regata. Ma ormai era troppo tardi. Non solo avevamo accumulato un notevole ritardo dirigendoci a nord alla ricerca di una zona di calma, ma una avaria al timone non riparabile in mare e destinata ad aggravarsi progressivamente ci impediva di sfruttare al massimo le possibilità della barca. Per oltre 3.000 miglia il *Tauranga* si è così trascinato a fatica con lo scafo che imbarcava fino a 300 litri d'acqua al giorno attraverso la timoneria, nell'incubo che il danno diventasse irrimediabile. Sotto la data del 6 dicembre ho scritto nel giornale di bordo: « Per quanto navighiamo pianissimo e cerchiamo di ridurre al minimo le sollecitazioni cui è sottoposto il timone, il suo asse oscilla in modo impressionante e l'acqua filtra in notevoli quantità attraverso le fessure che si sono aperte nella vetroresina. Se non vegliamo andare a fondo, dobbiamo assolutamente ideare una riparazione di fortuna che tenga almeno fino al prossimo porto australiano. Per fortuna, questa riparazione è riuscita, e ce l'abbiamo fatta ad arrivare a Sydney con i nostri mezzi, nel pomeriggio del 21 dicembre, con quasi dieci giorni di ritardo sulla data prevista. Il nostro piazzamento, undicesimi su sedici barche in gara, non è stato certo entusiasmante, ma credo che nelle circostanze sia già stato un grosso merito portare a termine la tappa senza compromettere in modo definitivo le nostre speranze per un buon piazzamento in classifica generale.

Voglio adesso provare, con l'aiuto del diario tenuto durante la regata, a ricostruirne i momenti più significativi e drammatici: il periodo iniziale, la tragedia della morte di Paul, la lenta e talvolta penosa ripresa. Il 7 novembre, in cui siamo salpati da Città del Capo, era una giornata addirittura radiosa. Anche se avevamo finito i lavori sulla barca soltanto poche ore prima, eravamo tutti in ottima forma. La riduzione dell'equipaggio non mi preoccupava: ero persuaso che la seconda tappa avrebbe richiesto meno manovre della prima. Le guardie, di tre uomini ciascuna, erano adesso formate da Paolo-Thierry-Paul e da Patrick-Dudu-Michel, mentre Guido ed io ci alternavamo nella navigazione, a cavallo delle due passando ciascuno due ore con gli uni e due con gli altri.



Qui accanto: l'ultima fotografia scattata sul « *Tauranga* » prima della morte di Paul Waterhouse (il primo a sinistra).

Nella foto grande: così era il mare durante le ricerche di Paul.

Il *Tauranga* avrebbe potuto tagliare la linea di partenza per primo, se non fosse stato per un malinteso tra me e il timoniere sul numero di secondi mancanti al colpo di cannone. All'atto pratico, lo abbiamo passato in quarta posizione, dietro *Second Life*, *CS & RB* e *Burton Cutter*, ma appena usciti da Sea Point, siamo rimasti in bonaccia insieme al resto della flotta, con la sola eccezione di *Pen Duick*, che era riuscito a scappare con l'ultima bava di vento. A tarda sera eravamo ancora tutti lì.

Ma già durante la notte un colpo di vento forza 7/8 da SE ha provveduto a disperdere le barche e a mettere alla prova la saldezza degli equipaggi. Il primo ostacolo che si presentava sulla nostra rotta era il Banco di Agulhas, che si estende per 120 miglia a sud del Capo di Buona Speranza e dove l'incontro dei venti e delle correnti di due Oceani genera un mare molto insidioso. Per un momento sono stato tentato di attraversarlo per la rotta più breve, ma poi ho preferito aggirarlo da sud, come hanno fatto in passato tutti i navigatori solitari, in modo da evitare di essere gettato sulla costa da un improvviso salto di vento.

Già il giorno 10, quando ci trovavamo a soli 37° Sud, abbiamo avuto un primo saggio di che cosa l'Oceano Indiano ci riserva: vento a 45/50 nodi a raffiche improvvise, che facevano sbandare la barca in maniera inquietante. Per prudenza, prima di notte abbiamo ammainato la randa e



proseguito con il solo genoa pesante, che ci tirava a oltre 10 nodi. L'indomani il mare si è gonfiato da far paura, e alcuni frangenti hanno investito il *Tauranga* di traverso, riempiendo a metà il pozzetto.

Lo stesso giorno 11, nel corso del quotidiano appuntamento radio con le altre barche, abbiamo appreso del ritiro del *Burton Cutter*, costretto a rifugiarsi a Port Elizabeth perché un frangente gli aveva aperto una falla nello scafo. Anche questa drammatica notizia ha contribuito a dare alle conversazioni tra gli *skippers* uno spirito molto diverso da quello che improntava gli scambi della prima tappa. In Atlantico, accadeva talvolta di mentire sulla propria posizione, per evitare di fornire agli avversari indicazioni preziose sulla direzione e la forza del vento. Ma, fin dall'inizio della seconda tappa, ci siamo resi conto che, con la sopravvivenza di tutti in gioco, questi trucchi non avevano senso. Ognuno ha preso ad esporre francamente i propri problemi, e ha sempre trovato negli altri la massima comprensione e simpatia: grazie anche ai rapporti personali stabiliti durante la sosta a

Città del Capo, ci sentivamo veramente fratelli di fronte al pericolo.

Purtroppo, mentre la radio ha sempre funzionato bene sulle brevi distanze, il problema delle comunicazioni con l'Italia ha continuato a farmi impazzire. Ogni volta ci sono volute ore e ore per ottenere risposta dagli operatori di Capetown, che sembravano infischiarci di noi «microbi dell'Oceano», e quando il contatto era stabilito, le batterie erano in genere troppo scariche perché riuscissimo a farci sentire e bisognava ricominciare tutto da capo.

Il 13, dopo cinque giorni di burrasca, il vento è caduto e la nostra velocità è scesa a 5/6 nodi. Paolo ha preparato, in base a un modello che ha trovato in un vecchio libro, una trappola per albatros, ma i grandi uccellacci che non ci avevano mai abbandonato dal momento della partenza non hanno abboccato. Confesso che la cosa non mi è troppo dispiaciuta: infatti come avremmo potuto tirare a bordo un bestione di quel genere, con tre metri d'apertura d'ali, capace di mettere k.o. un uomo con un colpo di becco?

Il periodo successivo è stato forse il più tranquillo e felice dell'intera tappa. Per un giorno intero

**Due fasi della riparazione della crocetta danneggiata il giorno della morte di Paul Waterhouse.**

**A destra: Paolo Chanaz al lavoro con vento forza sette. Qui sotto: il momento più difficile dell'operazione.**







# TAURANGA

abbiamo navigato in vista dei nostri amici del *33 Export*, e per quanto più piccoli siamo riusciti a non perdere neppure un metro nei loro confronti. L'indomani, siamo addirittura passati in testa alla corsa, grazie a un improvviso rallentamento delle barche, come il *Guia* e l'*Adventure*, che avevano puntato subito a sud per seguire la rotta ortodromica. Il più contento di questi successi era proprio Paul, che aveva subito ingranato con noi ed era per tutti un esempio di ordine, di disciplina e - voglio dirlo in tutte lettere - di prudenza. Neppure la rottura di uno dei due *spinnaker* tricolori, che tanto avevano contribuito a portare la barca in buona posizione da Portsmouth a Città del Capo, è riuscita a rovinarci l'umore: non si può pretendere che durino in eterno.

È stato il giorno 17, intorno al 44° parallelo sud, che i « Quaranta ruggenti » ci hanno presentato formalmente le loro credenziali. La differenza più notevole, rispetto all'Oceano Atlantico, stava nella velocità delle onde, che passavano sotto la chiglia con la violenza di un treno merci, sbilanciando la barca e facendola partire spesso all'orza. All'inizio, per i timonieri, non è stato sempre facile resistere alla forza delle onde. Per cercare di equilibrare la barca, abbiamo provato ad ammainare al vento una trinchetta o un *ailboy*, ma in certi momenti è stato necessario anche tenere la ruota a quattro mani.

All'alba del 18 il barometro è precipitato e il vento ha cominciato a soffiare da nordovest; era il segno che stava per arrivare una nuova depressione, con il relativo « mare incrociato » che rappresenta il più grosso pericolo di queste zone. Ben presto, infatti, all'onda di base che corre sempre da ovest a est si è sovrapposta un'onda diagonale, che scontrandosi con l'altra ha determinato condizioni veramente micidiali. Con il bollettino meteorologico che annunciava raffiche di 60 nodi, abbiamo ammainato tutto e issato le trinchette gemelle, che nonostante la loro superficie ridotta ci hanno tirato per tutta la notte a una velocità che non credevamo raggiungibile per una barca a dislocamento pesante come il *Tauranga*: 16, talvolta anche 18 nodi, tra due baffi di schiuma che sfioravano le prime crocette. Più che del vento, il merito era del

mare, che ci sollevava come fuochi e talvolta ci spingeva alla sua stessa velocità. Ma non per questo l'effetto era meno esaltante.

A questo punto, è caduto in mare Paul Waterhouse. I lettori di *Epoca* conoscono già la meccanica della tragedia attraverso il rapporto che ho trasmesso per radio in Italia 48 ore più tardi. Ma non credo di essere riuscito a rendere in quella frammentaria comunicazione, l'ampiezza del dramma che abbiamo vissuto. Perciò voglio riportare qui integralmente, senza cambiare una virgola e neppure correggere gli errori, ciò che ho scritto a caldo nel libro di bordo in data 19 dicembre:

« Sono rimasto quasi tutta la notte in pozzetto riposando a brevi tratti. Con gioia vedo il giorno arrivare da prora perché con la luce la navigazione sarà più distensiva. La guardia di Paolo prende il turno prima che il sole sorga; scendo e prima di buttarmi in cuccetta mi siedo al tavolo di carteggio e contemplo con soddisfazione il percorso compiuto durante la notte. Non vedo l'ora di parlare con le altre barche per sentire se hanno fatto meglio di noi. Mentre sto redigendo il giornale di bordo sento un gran frangere d'acqua, poi la barca sbandare forte e partire all'orza, subito dopo lo sbattere violento di una vela che fa vibrare tutta l'attrezzatura. Allora mezzo svestito mi precipito fuori e vedo Paolo e Thierry insieme sulla ruota del timone che cercano di riportare la barca in rotta. Alcuni istanti prima di me era uscito Paul, che si trovava in basso ad accendersi una sigaretta. Appena sono a metà fuori dal portello giro la testa per vedere quel che succede a prora e ho appena il tempo di vedere Paul proiettato in aria a 6-7 metri e ricadere fuori bordo.

« Dò immediatamente la emergenza e la speciale boa zavorrata con pertica e bandierina viene lanciata in mare da Patrick quando Paul si trova ancora ad una distanza di 15-30 metri. La barca ha perso la sua velocità ma il vento e il mare grosso ci fanno derivare a 3-4 nodi. Nel frattempo Thierry, rischiando di farsi ammazzare dal tangone uscito di sede e che sbatte sulla coperta, corre all'avanti ad ammainare tutto. Paolo ha avviato il motore ed io sono al timone. Tutti sono in coperta, la metà all'avanti e la metà in pozzetto. Le due trinchette sono adesso per metà nell'acqua ed il tangone ne tira una verso il fon-

**Il comandante Erik Pascoli ha dovuto farsi calare in mare per sbrogliare una cima che si era avvolta al timone: le tre fotografie mostrano le varie fasi dell'impresa, resa più ardua da un mare gelido.**







Paolo Chanaz al timone del «Tauranga» durante una tempesta. In diverse occasioni, con mare molto forte di poppa, è stato necessario mettere al timone due uomini, perché uno solo non riusciva a resistere all'orzata. Le violente sollecitazioni cui il timone è stato sottoposto hanno provocato un'avaria che ha rallentato la marcia della barca, nella seconda metà della tappa.







Sopra: un globicefalo, balena di circa dieci metri di lunghezza, emerge dall'acqua a breve distanza dal «Tauranga».  
Sotto: Patrick Diebolt al timone con vento e mare forza sette. A destra: Pascoli gioca con un uccello marino, caduto sul ponte durante una notte di burrasca. L'uccello, battezzato Marcel, è stato curato e rifocillato dall'equipaggio ed è rimasto a bordo due giorni prima di riprendere il volo.





do rendendo il *Tauranga* ingovernabile: dà ordine di tagliare tutto e di issare randa e una trinchetta che teniamo sempre indragliata sullo stralotto. Il motore da solo non ce la fa neppure a mettere la prua al mare, tanto questo è forte. Mentre all'avanti si lavora freneticamente metto il motore a marcia indietro per ridurre lo scarroccio, poi viro col vento in poppa e con vele e motore cerchiamo di tornare indietro. Guido e Michel che non dovevano perdere di vista né Paul né la boa mi dicono che non vedono più nulla.

« Sono passati solo dieci minuti dal momento in cui Paul è caduto ma siamo già abbastanza lontani per rendere la ricerca difficilissima. Abbiamo di fronte un mare che fa paura e proprio in questi istanti rinforza ancora di più. L'anemometro segna 50-55 nodi e sul *Tauranga* si abbattono dei veri muri d'acqua verde e grigia. Leggo nello sguardo di alcuni la paura, soprattutto quando sbandiamo forte. Il mare che fino a poco fa ci era stato così amico si è rivoltato contro di noi e proviamo per lui un odio profondo. Paolo, un po' sotto shock, urla "mare bastardo", ed ha ragione perché esso respinge spietatamente ogni nostro tentativo di soccorrere Paul. Adesso tutta la barca vibra paurosamente ed il mare ingrossa a ogni istante. Patrick e Paolo si mettono in piedi sulla ringhiera di manovra intorno all'albero cercando di rivedere l'incrociata rossa di Paul. I minuti diventano per noi ore, ci rendiamo conto che la vita del nostro compagno dipende dalla rapidità con cui riusciremo a individuarlo tra le onde. L'acqua è gelata da paralizzare, sul ponte siamo tutti mezzi svestiti e fradici, tremiamo dal freddo e questo ci fa capire ancor più quanto ogni istante di ritardo possa essere fatale. A un tratto Guido grida: "Vedo la boa!" e mi dice di continuare dritto. Dappima io non riesco a scorgerla perché sono troppo in basso, ma dopo una ventina di minuti la scorgo anch'io per un attimo sulla cresta di un'onda, da 100 a 200 metri sopravvento. Purtroppo Paul non c'è. I ragazzi mi dicono che la scotta della trinchetta, tendendosi, l'ha proiettato in aria due volte, e che la prima è ricaduto pesantemente sul ponte. Forse al momento di cadere in acqua aveva già perduto conoscenza. Incrociamo nella zona per altre due ore prima di darci per vinti: la barca comincia ad essere in serio pericolo e l'equipaggio che ha manovrato senza tregua è esausto. Siamo tutti sconvolti: uno per uno ci mettiamo a piangere, siamo completamente annichiliti, non sappiamo più che cosa fare. Lasciamo andare la barca alla deriva e la notte ci coglie senza che



abbiamo ancora issato una vela ».

Inutile dire che questo brano non ha la pretesa di fornire la spiegazione esatta della tragedia. Più che un rapporto, lo considero uno sfogo, scritto con gli occhi ancora pieni di lacrime, sotto l'impressione di quella che considero la più grande sciagura della mia vita di marinaio. L'istinto mi avrebbe suggerito, a questo punto, qualche reazione drammatica. Se sono riuscito a controllare i miei nervi, è stato soltanto perché, avendo la responsabilità del comando, ho voluto ad ogni costo evitare un nuovo trauma all'equipaggio. Infatti ci trovavamo a quasi 2.000 miglia dal porto più vicino, in mezzo a una tempesta, e se volevamo salvare noi stessi e la barca non potevamo perdere la bussola neppure per un istante.

I giorni successivi sono stati - sotto ogni rispetto - terribili. La perdita di Paul ci ha fatto precipitare in uno stato di semiabulia, da cui neppure le parole di incoraggiamento e di conforto che ci giungevano per radio dalle altre barche e dagli amici italiani riuscivano a trarci. Soltanto il 22, 72 ore dopo l'incidente, Patrick ha trovato l'energia per salire in testa d'albero e mettere in chiaro le drizze recise durante le manovre d'emergenza. Appena arrivato su, ci ha gridato: « Un attacco delle crocette è rotto e l'altro sta per

partire ». Il mare era ancora grosso, e la barca rollava con violenza. Tentare di riparare subito sarebbe stato una follia. Ho ordinato a Patrick di sospendere subito il lavoro e di tornare giù: sotto il suo peso, la crocetta avrebbe potuto cedere. Per sostituirla, dovevamo fare rotta a nord e trovare una zona di calma.

Ma un'altra dura prova ci attendeva al varco. All'imbrunire del 24, il barometro è caduto nuovamente in picchiata e in meno che non si dica il vento ha cominciato a soffiare così forte, che il nostro anemometro il quale registra fino a 70 nodi, si è bloccato a fondo scala. Ammainate tutte le vele, siamo fuggiti davanti al mare, ma ciò nonostante, durante la notte, le sole vibrazioni del sartame ci facevano sobbalzare sulle cuccette. Sotto la data 25-26, ho scritto nel giornale di bordo: « In questi due giorni la tempesta ha raggiunto il massimo della sua forza. Non credo di avere mai visto un mare simile, se non forse anni fa, davanti all'isola di Ouessant con il *Rondetto*. Il *Tauranga* è stato più volte coperto da grosse ondate e per diverse ore è stato necessario vuotare il pozzetto a secchiate perché gli ombrinali non ce la facevano più. Gli uomini in manovra, se non fossero stati legati come salami, sarebbero già stati strappati via dall'impatto dell'acqua. All'interno niente sta al proprio posto. La povera Zara è tutta un livido e per giunta si è rovesciata una pentola d'acqua bollente su un braccio. Tutti abbiamo i nervi a pezzi. Da un momento all'altro ci aspettiamo che la crocetta in avaria ceda e con essa forse anche l'albero. È terribile essere perfettamente consci di quello che rischiamo e non potere fare nulla. Questa seconda tappa è per noi maledetta ».

La burrasca è durata, sia pure con intensità variabile, fino alla sera del 28. Ma proprio quando, tornata la calma, ci apprestavamo a riparare le avarie subite e a riprendere la marcia a pieno ritmo, ci siamo accorti di un altro danno potenzialmente ancora più grave. A furia di essere sottoposto alle sollecitazioni delle onde australi, il settore di comando della timoneria ha perso gioco. Paolo, che conosce la barca meglio di tutti, si è calato nel suo ventre per controllare, e ne è tornato con un rapporto allarmante: i bulloni di serraggio del settore sull'albero non fanno più presa, bisognava cercare di bloccare l'asse del timone in qualche modo se non si voleva che, a furia di muoversi nella sua sede, esso provocasse danni gravissimi allo scafo. Con tre ore di lavoro estenuante, Paolo è riuscito a effettuare una riparazione provvisoria. Ma era chiaro che fino a

#### ORDINE DI ARRIVO DELLA SECONDA TAPPA CITTÀ DEL CAPO-SYDNEY

- 1) *Sayula* (Messico)
- 2) *Grand Louis* (Francia)
- 3) *Kriter* (Francia)
- 4) *Second Life* (G.B.)
- 5) *Pen Duick VI* (Francia)
- 6) *Great Britain II* (G.B.)
- 7) *Guia* (Italia)
- 8) *CS & RB* (Italia)
- 9) *Adventure* (G.B.)
- 10) *British Soldier* (G.B.)
- 11) *Tauranga* (Italia)
- 12) *Copernicus* (Polonia)

#### CLASSIFICA GENERALE DOPO

##### LA SECONDA TAPPA

1. *Sayula* - 2. *Adventure* - 3. *Kriter* - 4. *Grand Louis* - 5. *Guia* - 6. *Second Life* - 7. *Great Britain II* - 8. *CS & RB* - 9. *British Soldier* - 10. *Tauranga* - 11. *Copernicus* - 12. *Otago*.

Il testo segue alla pagina 51

## CHE COSA RACCONTEREMO AI NOSTRI FIGLI



**Thierry Vanier:**  
disagi insopportabili

Il momento che non dimenticherò mai, di questa seconda tappa della regata intorno al mondo, è quando, dopo la caduta in acqua di Paul Waterhouse, sono corso da solo ad ammainare le trinchette gemelle che ci impedivano di virare: le vele erano rigide per il gelo, le mani mi facevano un male da morire, e avevo le tempie che mi martellavano per l'affanno. La manovra sarebbe stata ardua anche in condizioni normali, con vento di 50 nodi e mare impazzito era addirittura temeraria. Ma la coscienza che la vita del nostro compagno dipendeva dalla mia destrezza ha avuto su di me un effetto magico; e in tutta coscienza posso dire che quelle trinchette sono venute giù a tempo di primato.

Ma, con il passare degli anni, della tappa Città del Capo-Sydney, ricorderò soprattutto i disagi. Non credevo che la vita nei mari australi fosse così dura. Salsedine e freddo, per esempio, hanno macerato le mie mani al punto che in 45 giorni ho cambiato pelle tre volte. In tutto questo periodo, non mi sono cambiato una sola volta gli abiti, perché l'unica maniera di asciugarli era di tenerli addosso, a contatto con il corpo. Ogni volta che uscivamo sul ponte, ci infilavamo due cerate una sopra l'altra, ma ciò nonostante rientravamo bagnati fino alle ossa. Né, all'interno, c'era modo di asciugarsi o di riscaldarsi. La stufa si è rotta proprio quando sarebbe stata più necessaria e le infiltrazioni d'acqua nello scafo erano tali che dopo qualche tempo anche i vestiti custoditi in un doppio sacco di plastica prendevano la muffa. Negli ultimi giorni ero ridotto a sognare non già una bella ragazza o una buona bistecca, come sarebbe stato normale, ma solo un paio di lenzuola di bucato.

## Jean Noel Durand: morte di un amico

Era la sera del 26 novembre e mi trovavo nel quadrato a riposare. La radio era sintonizzata su Perth, perché volevamo ascoltare il bollettino meteorologico. Fuori, continuava a imperversare la tempesta nella quale, quattro giorni prima, era scomparso Paul Waterhouse. Avevamo tutti il morale a terra, e attendevamo con ansia una tregua nelle intemperie. Ma invece delle previsioni del tempo, dalla cassetta nera del Grundig uscì una voce concitata: «Messaggio urgente per il 33 Expost. Vi preghiamo di comunicarci il nominativo dell'uomo caduto ieri in mare». Dalla foga risposi del veliero francese appresi che, dopo Paul, l'Oceano Indiano si era portato via anche il mio migliore amico, Dominique Guillet.

Dominique ed io abitavamo entrambi ad Angers, e avevamo cominciato a navigare insieme da ragazzini sulle acque della Loira. Avevamo pensato di affrontare anche il giro del mondo sulla stessa barca ed eravamo andati a chiedere in proposito il consiglio di Eric Tabarly. Soltanto all'ultimo momento le nostre strade si erano divise e io mi ero imbarcato sul Tauranga. Ma quasi ogni giorno continuavo a scambiare due parole con Dominique per radio, al termine del frequentissimo contatto che Erik e Guido mantenevano con lui.

Confesso che, per le successive 48 ore, sono stato incapace di fare qualsiasi cosa. Sdraiato in cuccetta pensavo a Dominique e appena mi addormentavo cominciavo a sognare di lui. Se, in quel momento, avessi potuto abbandonare la regata, lo avrei fatto. Poi ho riflettuto che in una impresa come questa, la morte di uno o più uomini era forse inevitabile; e il dovere dei superstiti era di continuare per onorarne la memoria.



**Guido Piazzini:**  
una barca speciale

Dopo la «Città del Capo-Sydney», sono arrivato a una conclusione: la barca più adatta per disputare una regata massacrante come questa non è un purosanguine come il Tauranga, ma un cavallo da tiro solido e indistruttibile. In altre parole, almeno per le due tappe dei mari australi ci vorrebbe un'imbarcazione con albero più grosso e più basso, sartie più robuste e vele speciali, che sia in grado di navigare in sicurezza anche con mare e vento a forza 10. Troppo spesso, nelle scorse settimane, abbiamo avuto l'impressione di non essere più padroni della barca: quando il mare ci afferrava e ci lanciava a 16 nodi sulla cresta delle onde, il margine di sicurezza era troppo piccolo. Né, in caso di sciagura, potevamo contare su un adeguato servizio di assistenza. Dal centro dell'Oceano Indiano, era pressoché impossibile contattare il mondo civile: radio Perth e radio Capetown non rispondevano quasi mai alle nostre chiamate e le comunicazioni con le altre barche avvenivano soltanto a ore fisse. Credo che il comitato organizzatore avrebbe avuto il dovere di procurarsi l'assistenza di una nave da guerra in grado di portare rapidamente soccorso a chi si fosse trovato in difficoltà.

Infine, ritengo che abbiamo tutti presunto troppo dalla nostra capacità di sacrificio. Per quanto abituati ai disagi del mare, non siamo dei bruti: e vivere per sei settimane con la barca saturata di umidità, panni sempre bagnati addosso a una temperatura tra i 7 e i 12 gradi, senza un impianto di timoneria interna a cui ricorrere nei momenti di maggior pericolo, ha finito col logorare la nostra resistenza. Se a Sydney ho deciso di abbandonare la corsa, è stato per il bisogno di sentirmi di nuovo un essere umano.

*I sette membri dell'equipaggio rievocano gli episodi che più li hanno colpiti durante la seconda tappa del giro del mondo. Su un punto tutti sono d'accordo: nessuno si aspettava che la navigazione nei mari australi fosse così dura.*



## Patrick Diebolt: 18 nodi senza vele

Se, prima della partenza da Portsmouth, mi avessero detto che un giorno il Tauranga avrebbe fatto diciotto nodi a secco di tela, non ci avrei creduto. Eppure è successo: è stata una sensazione unica, nello stesso tempo meravigliosa e spaventosa. Meravigliosa, perché l'ebbrezza della velocità arriva a intossicare non solo i piloti di formula 1, ma anche i marinai; spaventosa, perché mentre la barca procedeva come una pallottola in una specie di canale nero, mi rendevo nettamente conto di non governarla più.

L'episodio è accaduto circa al centro dell'Oceano Indiano. Dopo una vertiginosa caduta del barometro, il vento è salito quasi di colpo da 30 a 60 nodi, e abbiamo fatto appena in tempo ad ammainare tutte le vele prima che la bufera ce le strappasse. I veri guai, tuttavia, sono cominciati alcune ore più tardi, quando, caduto un poco il vento che nei mari australi ha l'effetto di appiattire le onde, l'Oceano ha potuto scatenarsi in tutta la sua potenza con cavalloni di 10-12 metri. Ma le onde più alte non erano le più temibili. A mettere in difficoltà il timoniere erano le onde anomale, che arrivavano in una direzione diversa dalle altre; e quelle formate da tre creste successive, che imprimevano alla barca uno slancio incontrollabile.

È stato uno di questi mostri a spingerci a diciotto nodi, per un tempo che è stato di pochi secondi, ma che a me è parso infinito. Poi, l'onda si è rotta sul ponte con un fragore di tuono. Probabilmente, se non fossi stato proiettato dall'albero di mezzana, mi avrebbe spezzato la schiena. Ma me ne sarebbe importato fino a un certo punto, perché ormai avevo visto tutto quel che un marinaio può vedere.



## Zara Pascoli: un giorno di felicità

Fra tanti brutti ricordi, voglio rievocarne uno bello: la festa che abbiamo organizzato per il passaggio del 40° parallelo. Era una di quelle rare giornate in cui ogni cosa sembra andare per il verso giusto. La vigilia, avevamo stabilito il nostro primato assoluto per 24 ore di navigazione, 240 miglia. Dal confronto delle posizioni risultava che eravamo secondi in tempo compensato. La sera era dolce, intorno a noi il mare pullulava di delfini, bianchi e neri che sembravano ballare al ritmo della musica napoletana che stavamo suonando a tutto volume. Per brindare, avevamo un magnum di champagne, regalato in Bretagna da un marinaio che, da giovane, soleva pescare in questi mari. Tutti erano di ottimo umore, ed il più allegro di tutti era proprio Paul Waterhouse, che, provenendo da una barca dove imperava la disciplina militare, non cessava di meravigliarsi di quanto rilassata e libera fosse la vita sul Tauranga. « Sai », continuava a dirmi, « questi sono i giorni più belli della mia vita. »

Tre giorni dopo, il povero Paul non c'era più, e per noi era cominciato un lungo calvario. Non dimenticherò mai le terribili ondate che si abbattevano sul ponte mentre cercavamo di rimontare il vento per cercare il nostro compagno e poi le altre, ancora più grandi, che ci inseguivano mentre a secco di vele fuggivamo dalla tempesta. Quando il pozzetto si è riempito d'acqua fino all'orlo, il cuore mi si è fermato e ho avuto bisogno di una intera giornata per riprendermi. Per giorni e giorni non sono neppure salita in coperta, completamente presa dal mio lavoro di vivandiera. Per un momento, ho pensato di abbandonare la barca, a Sydney. Ma poi ho deciso che, finché Erik resisteva, dovevo tener duro anch'io.

## Michel Ribet: l'alba della paura

Non ho nessuna vergogna a confessarlo: durante la iappa Città del Capo-Sydney ho provato la più grande paura della mia vita. È stato all'alba del 26 novembre, una settimana dopo la morte di Paul Waterhouse. Ero di guardia insieme con Patrick, lui al timone, io all'interno della barca, pronto a balzar fuori in caso di bisogno. Il mare era molto grosso, e cominciamo a imbarcare acqua da poppa. A un tratto, attraverso il boccaporto di plexiglas, ho visto comparire alle nostre spalle un'onda di proporzioni immani, che prima si è impennata come un cavallo davanti a un ostacolo, e poi si è rovesciata sul Tauranga coprendolo fino all'altezza delle prime crocette. Patrick è sparito sotto la massa d'acqua, e dopo pochi secondi è riemerso con gli occhi sbarrati, aggrappato alla mota con la forza della disperazione. Nel pozzetto era entrata più di una tonnellata d'acqua, che sbilanciava pericolosamente all'indietro lo scafo. Per scolare attraverso gli ovrinali, avrebbe impiegato almeno cinque minuti. Ma se nel frattempo fossimo stati investiti da un'altra onda gigante, il peso dell'acqua avrebbe impedito alla poppa di sollevarsi e, con ogni probabilità, ci saremmo rovesciati.

C'era una sola cosa da fare: vuotare il pozzetto con il secchio il più rapidamente possibile. Patrick mi ha detto più tardi che, vedendomi al lavoro, aveva l'impressione di assistere a un film girato al doppio della velocità normale.

Per quella volta, ho vinto io. Ma in genere in mare la paura si accompagna a una sensazione di impotenza: « Puoi essere bravo finché vuoi » pensi « ma contro forze simili è inutile lottare ».



## Paolo Chanaz: l'assalto delle balene

L'avvenimento che ha condizionato tutta la nostra regata è stato - inutile ripeterlo - la morte di Paul Waterhouse. Per me il trauma è stato tale che, dopo la tragedia, non osavo più mandare i ragazzi della mia guardia a prua per timore di un nuovo incidente. E di notte, quando non riuscivo a vedermi, continuavo a rivolgere loro delle domande per essere sicuro che fossero sempre al loro posto. Ma l'attimo di maggiore spavento credo di averlo provato quando siamo andati ad urtare il dorso di una balena. La barca si è fermata con un gran colpo, l'albero si è come inarcato in avanti e per alcuni secondi siamo rimasti tutti a contemplare affascinati un cetaceo di circa venti metri di lunghezza che, disturbato nel suo riposo, stava esaminando la possibilità di compiere le sue vendette. Insieme con la sua compagna si è prima immerso, poi è riaffiorato cinquanta metri dietro di noi, poi si è diretto minacciosamente verso il Tauranga con il dorso che, affiorando tra le onde, alzava una scia come un motoscafo. Soltanto all'ultimo istante le due balene hanno rinunciato all'attacco: sarebbe bastato un colpo di coda per sfasciarci lo scafo.

Pochi giorni dopo un altro gruppo di una decina di cetacei ha improvvisamente attaccato un branco di delfini che stava danzando intorno al Tauranga. In un gran ribollire d'acqua, i bestioni, che misuravano una dozzina di metri di lunghezza, sono passati più volte sotto la nostra chiglia facendoci passare momenti assai poco allegri.

Pensavamo che si trattasse di orche, gli animali più feroci e pericolosi degli oceani. In realtà, erano innocui globicefali; ma ce ne siamo accorti soltanto consultando il libro delle balene quando i bestioni si erano già allontanati.





A sinistra: il «Tauranga» naviga sotto trinchette genovelle, la velatura più adatta con vento forte di poppa. Sopra: la Piramide nera, uno scoglio dalla fama sinistra nello stretto di Bass, tra l'Australia e la Tasmania.

*segue dalla pagina 47*

Sydney avremmo dovuto procedere a velocità ridotta. Vedere avanzare il *Tauranga* a 4-5 nodi invece degli 8 o 10 possibili faceva veramente male al cuore; dopo la tragedia di Paul, che continuava a pesare su di noi come un incubo, la coscienza di non avere più alcuna possibilità di rimontare ha dato il colpo finale alla nostra capacità di reazione. Per questo, sotto il profilo strettamente agonistico, io considero «finita» la seconda tappa del *Tauranga* con quell'ultimo giorno di novembre, e per le restanti tre settimane mi limiterò a riferire alcuni episodi essenziali, come li ho annotati nel mio diario.

**3 dicembre** - Finalmente decidiamo di tentare la riparazione delle crocette. Con un mare ancora a forza sei, l'impresa si presenta molto rischiosa, ma non abbiamo altra scelta, perché conti-

nuando a procedere al rallentatore rischiamo di arrivare alla metà quando gli altri sono già ripartiti alla volta di Rio. Per tutta la giornata, Patrick e Paolo si avvicendano sull'albero fissando perni, lubrificando bozzelli e rifoderando tutte le parti che potrebbero rovinare le vele. Per completare l'opera, io mi faccio calare in acqua per sbrogliare una cima avvolta intorno alla pala del timone che rischiava di bloccare tutto. L'acqua è così fredda, che Patrick, a mia insaputa, prepara una iniezione cardioattivante nel caso che mi prenda un collasso. Ma me la cavo con poche immersioni e ritorno a bordo senza aver bisogno di assistenza.

**4 dicembre** - Oggi è il compicciolo di Paolo, e vorremmo festeggiarlo come si deve. Ma proprio quando ci accingiamo a farlo, scopriamo che il timone ha ripreso gioco e bisogna ricominciare i lavori da capo.

**5 dicembre** - A una ulteriore ispezione, scopriamo che l'avaria è ancora più seria di quanto pensassimo. Ormai l'acqua filtra tra la vetroresina e la bussola di guida dell'albero. Mentre cerchiamo disperatamente un rimedio, dimmiamo anche la velatura per di-

minuire lo sforzo sul timone. Ma se ci assalisce una tempesta potrebbe rompersi tutta l'incernieratura e noi potremmo perfino trovarci nella necessità di lasciare andare a fondo la pala per evitare che l'asse, facendo leva nell'acqua, apra uno squarcio nello scafo.

**7 dicembre** - Siamo riusciti a sistemare la timoneria un po' meglio; incastrando tanti piccoli tacchetti di legno alle due estremità dell'asse e limitandone così il gioco. La riparazione sembra tenera, anche se i tacchetti si consumano con grande rapidità e devono essere cambiati in continuazione.

**12 dicembre** - Da quattro giorni procediamo con difficoltà lungo la costa meridionale dell'Australia, tra frequenti banchi di nebbia, e con un fastidioso mare di poppa. I timonieri sono spesso costretti a lasciare partire il *Tau-*

**TAURANGA**



# TAURANGA

rango all'orza per non forzare sul timone e perciò continuiamo a perdere terreno. Il mare ha un aspetto lugubre che non contribuisce certo a sollevare il morale. Nel tentativo di circoscrivere un anticiclone, ci siamo portati di nuovo molto a sud, al punto che credo dovremo rinunciare a passare nello stretto di Bass e circumnavigare la Tasmania.

**14 dicembre** - Il vento è cambiato, e anche noi dobbiamo cambiare rotta. Dopo tutto, passeremo nello stretto, anche se a questo punto ciò significa allungare il percorso. Per la prima volta in quasi un mese, c'è un bel sole e possiamo portare in coperta vele, materassi, pantaloni, cuscini e pullover nel tentativo di farli asciugare. Sembra di rinascere.

**16 dicembre** - Durante la notte, ci ingaggiamo nello stretto di Bass. Il vento mi ha imposto di imboccarlo dalla parte più pericolosa, che il libro delle istruzioni nautiche definisce « passaggio sconsigliato, utilizzato soltanto da vascelli pratici del luogo ». Ma non abbiamo scelta: se il vento regge, tutto bene, se cade, la corrente rischia di buttarci in poco tempo sulle secche.

La notte è nera come la pece: l'unico nostro punto di riferimento è il faro di Stokes Point sull'isola di King, purtroppo insufficiente a fissare con esattezza la nostra posizione. Frughiamo l'oscurità con i binocoli alla ricerca della famigerata « Piramide nera », uno scoglio lungo 200 metri ed alto quaranta che si trova proprio in mezzo allo stretto e sul quale si sono infranti in passato innumerevoli vascelli. Abbiamo la fortuna di vederlo con un certo anticipo e gli sfiliamo accanto mezz'ora dopo a circa 500 metri di distanza. Il suo aspetto sinistro e il rumore della risacca che vi si infrange contro incutono un autentico timore. Nonostante il vento in poppa, il *Tauranga* avanza con difficoltà, perché una forte corrente crea una serie di gorgi. Tutta la barca vibra e sussulta, le vele sventate di continuo sollecitano al massimo il sartame e viviamo di nuovo nell'incubo che il timone si spacchi.

**18 dicembre** - Siamo, finalmente, fuori dallo stretto, ma adesso abbiamo il vento contro. Soltanto a tarda sera riusciamo a doppiare il capo Howe, estremità sudorientale dell'Australia, e a



In alto: il « Tauranga » rimonta faticosamente di bolina la costa orientale dell'Australia.

Sotto: l'arrivo della barca a Sydney, nelle prime ore del pomeriggio di venerdì 21 dicembre.



iniziare la marcia di avvicinamento a Sydney.

**19 dicembre** - La giornata è completamente senza vento, e restiamo malamente piantati a meno di 200 miglia dal traguardo. Quest'ultima disavventura proprio non ci voleva. Siamo stanchissimi, demoralizzati, con i nervi a brandelli. Il colpo di grazia viene la sera, quando ci ritroviamo nel mezzo di una corrente contraria di 3 nodi e cominciamo a derivare indietro.

**20 dicembre** - Il destino continua ad accanirsi contro di noi. Dopo qualche piccolo progresso durante la mattinata, rimaniamo in bonaccia davanti alla cittadina di Wollongong, a 30 miglia da Sydney. Vediamo la gente sulla spiaggia, le automobili, i bambini che giocano, sentiamo rumori che avevamo quasi dimenticato, ricominciamo a prendere contatto con la civiltà, ma non avanziamo. È una autentica beffa: ogni ora che passa, è un'ora in meno che abbiamo a disposizione per le riparazioni. E ci sono le feste di Natale in mezzo.

**21 dicembre** - Finalmente, dopo 45 giorni di navigazione, la baia di Sydney. Tagliare il traguardo è come liberarsi da un incubo.

Quando leggerete queste righe, noi saremo già partiti per la terza tappa, Sydney-Rio de Janeiro, via il temibile capo Horn. Per fortuna, grazie alla buona volontà e alla perizia delle maestranze australiane, che hanno lavorato sul *Tauranga* senza interruzione fino alla vigilia della partenza, abbiamo potuto riparare il timone alla perfezione e rimetterci in mare con la barca in perfetto ordine. La mia intenzione era di compiere tutto il giro del mondo con il medesimo equipaggio, ma questo si è rivelato irrealizzabile. Questa corsa è troppo dura, troppo logorante per uomini normali. Dopo Serge, Bob e Pascal, che sono sbarcati a Città del Capo, a Sydney ci hanno lasciato anche Guido, Paolo e Thierry. Del gruppo partito da Portsmouth l'8 settembre, restiamo solo Zara, Patrick, Dudu ed io. Al posto di coloro che sono scesi sono saliti due italiani, il mio amico Edo Guzzetti, Marco Galimberti e un neozelandese, John Dean. Sono contento di avere a bordo uomini freschi, perché con quel che ci aspetta nell'Oceano Pacifico, ne avremo bisogno. La regata è ancora lunga, ed aperta a qualsiasi risultato. Con una barca che ha già alle spalle 25.000 miglia tirate alla morte, dovremo badare a non commettere imprudenze. Ma certo, darsi non so che cosa per vincere almeno una piccola coppa, da offrire, come nostro omaggio, alla famiglia del povero Paul.

Erik Pascoli



Oggi insieme a O.P.  
c'è anche O.P. Reserve

*confidenzialmente ...*  
...se avete qualcosa contro il brandy  
è perché non conoscete  
né O.P. né O.P. Reserve



PER RADIO DA ERIK PASCOLI

# Abbiamo passato Capo Horn

Il "Tauranga" ha doppiato l'ostacolo più terribile della regata intorno al mondo. Raccontiamo il romanzo del "passaggio a sud ovest", lungo il quale sono affondate nel corso di tre secoli e mezzo oltre duecento navi.

di LIVIO CAPUTO

**P**er una coincidenza singolare, il *Tauranga* è arrivato all'altezza di Capo Horn il 31 gennaio, esattamente 348 anni dopo che Guglielmo Schouten e Isacco Lemaire scoprirono la « implacabile sentinella dei mari australi ». Il tempo è stato clemente con Erik Pascoli e i suoi uomini, come lo fu nel 1616 con i due navigatori olandesi: venti forti, onde maestose, temperatura rigida, ma nessuna delle spaventose tempeste che hanno creato a questo nero scoglio all'estremità meridionale del Continente americano la reputazione del *killer*.

« L'approccio all'ostacolo più temuto della regata intorno al mondo » ci ha comunicato Erik per radio « è stato assai meno ar-

duo del previsto. Dopo due settimane trascorse tra le nebbie e i ghiacci, non lontano dal Circolo polare antartico, abbiamo perfino avuto una giornata di sole tiepido, che ci è servita ad asciugare un po' la barca. Siamo in sesta o settima posizione, il *Tauranga* si comporta ottimamente, il morale dell'equipaggio è altissimo ».

« L'esperienza insegna » ha commentato Sir Alec Rose, uno dei dieci navigatori che hanno doppiato l'Horn in solitario « che in questa regione del globo ci sono, sotto il profilo meteorologico, anni cattivi e anni buoni. Anni cattivi furono, per esempio, il 1856, il 1885, il 1905 e il 1908, durante i quali le acque dell'Oceano australe inghiottirono complessivamente una ventina di navi. Il 1974 sembra invece un an-

no buono: e speriamo che si conservi tale almeno fino a quando tutte le barche in corsa avranno lasciato alle spalle le latitudini pericolose ».

« Il Capo Horn » si legge nelle *Istruzioni nautiche* « è un'isola rocciosa che si erge dal mare fino a 424 metri di altezza, a 56°58' di latitudine Sud e 69°38' di longitudine Ovest. Alla sua sommità si trova un faro della Marina Cilena. Per convenzione, il Capo divide le acque dell'Oceano Atlantico da quelle dell'Oceano Pacifico. Nella regione, prevalgono i venti occidentali, che frequentemente raggiungono i valori massimi della scala Beaufort. Altrettanto pericolosi per la navigazione sono gli improvvisi venti locali che scendono dalle montagne della Terra del Fuoco, chiamati

*williwaws*. Anche nei periodi di calma, bisogna guardarsi dalle correnti, che tendono a gettare a riva i natanti, e dagli *icebergs*, che in certi periodi dell'anno stringono le coste d'assedio. »

Ma sono soprattutto le condizioni del mare che hanno alimentato la leggenda di Capo Horn. Nel suo bellissimo volume *Lungo la rotta dei clipper* (Ed. Mursia), Sir Francis Chichester parla dei frangenti che superano i trenta metri di altezza, e le memorie dei marinai dell'Ottocento contengono descrizioni da fare rizzare i capelli. Si calcola che, nel corso di tre secoli e mezzo, oltre duecento navi abbiano fatto naufragio cercando di passare da un Oceano all'altro. Una parte di esse è addirittura scomparsa senza lasciar traccia, con centinaia di uomini a



Erik Pascoli fa il punto a bordo del « Tauranga » in navigazione nell'Oceano australe.



Il frastagliato profilo di Capo Horn, un'isola rocciosa a sud della Terra del Fuoco, che, per le sue tempeste, è lo spauracchio di tutti i navigatori.



bordo. Non c'è dubbio che su questa rotta la marineria a vela abbia scritto le sue pagine più gloriose e temerarie, al punto che i superstiti *Cap Horniers*, riuniti in una associazione internazionale, sono venerati ancor oggi come gli eroi di un poema epico.

Il primo navigatore a passare dall'Atlantico al Pacifico fu Ferdinando Magellano nel 1520. Anziché doppiare Capo Horn, egli si infilò 150 miglia più a Nord, nello stretto che porta tuttora il suo nome, tra la Patagonia e la Terra del Fuoco, convinto che questa non fosse un'isola, ma l'estrema propaggine di un mitico Continente Australe. Per quasi un secolo, la sua teoria non fu neppure messa in discussione: da Carjaval a Aleazova, da Villegagnon a Cavendish, tutti coloro che ten-

tarono di raggiungere il « Mare del Sud » seguirono la rotta del grande portoghese. Ma, con l'eccezione di Sir Francis Drake nel 1578, neppure uno ci riuscì e il nuovo « passaggio a Sud-Ovest » divenne presto uno spauracchio per tutti i marinai.

Ciò nonostante, all'inizio del XVII secolo, la potente Compagnia olandese delle Indie orientali si premurò di ottenere dal suo governo un editto che riservasse in esclusiva alle sue navi il passaggio attraverso lo Stretto di Magellano; e fu proprio questo monopolio a indurre due mercanti di Horn, i già nominati Schouten e Lemaire, a partire alla ricerca di un secondo passaggio, che gli consentisse di commerciare con le favolose Isole delle Spezie senza incorrere nei rigori della legge.

A bordo della caravella *Concord*, di 360 tonnellate, partita dall'Olanda il 16 maggio 1615 con rotta Sud, essi passarono davanti all'imboccatura dello Stretto di Magellano, si infilarono in uno stretto canale tra la Terra del Fuoco e una isola dalle coste scoscese che battezzarono « Terra degli Stati » e finalmente doppiarono il roccione cui, in un momento di nostalgia, diedero il nome della loro città natale. « A questo punto », scrisse Lemaire nel giornale di bordo, « incontrammo delle onde assai grandi e gonfie, provenienti da sud-ovest. Dal momento che l'acqua era di un colore azzurro cupo, giudicammo che alla nostra destra ci fosse un mare grande e profondo, che non poteva essere altro che il grande Mare del Sud; e ne traim-



Questa è vita.  
Un grande Scotch  
ne fa parte.

Più conosci lo Scotch,  
più apprezzi Ballantine's.



*Ballantine's*  
Superb Scotch Whisky

## Abbiamo passato Capo Horn

mo con immensa gioia la conclusione che avevamo trovato un nuovo passaggio, fino a quel momento a tutti nascosto e sconosciuto ».

Schouten e Lemaire ebbero fortuna, e raggiunsero Giava senza ulteriori incidenti. Ma, agli assalti successivi, il Capo Horn si rivelò per i naviganti dell'epoca un ostacolo non meno arduo dello Stretto di Magellano. Le loro navi, troppo alte sull'acqua, si prestavano poco alla navigazione contro vento. Per un Roggweeen, un Cook, un La Pérouse, che passarono indenni, troviamo un George Anson che nel 1741 impiegò cinquanta terribili giorni a doppiare il Capo da est a ovest e vi perse quattro delle sue otto navi. « Dopo la prima tempesta nello stretto di Lemaire », scrisse Richard Walter, secondo ufficiale a bordo della nave ammiraglia *Centurion* « avemmo una continua successione di tempi così cattivi che sorpresero i più vecchi e sperimentati marinai di bordo, obbligandoli a confessare che ciò che fino allora avevano chiamato tempeste non erano che piccole burrasche di secondaria importanza ». Flagellato dal vento e dalle onde, il vascello di Anson rischiò dapprima di infrangersi sulle scogliere di Capo Nero, e fu poi costretto a spingersi a oltre 60 gradi sud, in mezzo ai ghiacci, per guadagnarsi l'accesso al Pacifico.

**T**alvolta Capo Horn rifiutava addirittura il passaggio alle navi che lo tentavano, da est a ovest, contro i venti e le correnti dominanti. Il famoso capitano Bligh, per esempio, che era diretto dall'Inghilterra a Tahiti per caricare alberi del pane, incontrò condizioni tali che preferì virare di bordo e passare per il Capo di Buona Speranza e l'Oceano Indiano piuttosto di mettere a repentaglio la sua nave. Spesso, invece, i vascelli rimanevano disalberati nell'approccio al Capo, ed erano costretti a rientrare a Buenos Aires o a Montevideo con una velatura di fortuna. In due insenature della Patagonia meridionale, Porto Désiré e Porto San Julian, si trovano ancora oggi i resti di equipaggi che vi cercarono rifugio dopo una tempesta e vi perirono di stenti.

Fu nella prima metà dell'Ottocento, con il fiorire dei commerci, l'avvento delle baleniere e la grande ondata migratoria verso le coste occidentali dell'America, che Capo Horn divenne uno dei punti di passaggio e di incrocio delle rotte mondiali. Di qui passò, per esempio, Charles Darwin a bordo del *Beagle*, in rotta verso le isole Galapagos dove avrebbe gettato le basi della sua teoria dell'evoluzione della specie. Di qui passarono i protagonisti dei libri di Melville. Ma due avvenimenti contribuirono più degli altri a indurre ogni anno centinaia di velieri di ogni nazionalità ad affrontare il terribile « passaggio a Sud-Ovest »: la liberazione delle colonie spagnole dell'America latina e la scoperta dell'oro in California nel 1848. « A questo annuncio », scrive lo storico francese Jean Randier, « tutto quello che galleggiava e poteva resistere alle violenze del mare fu preso d'assalto dai pionieri in rotta per San Francisco. Gli americani, nell'entusiasmo della loro giovinezza, inventarono i *clipper*, i giganteschi e velocissimi trialberi a vele quadre che avrebbero dominato i mari per mezzo secolo, e crearono una marina mercantile ».

La storia della « corsa all'oro » potrebbe riempire, da sola, molti volumi. Le navi impiegavano dai tre ai cinque mesi per compiere il tragitto da Boston a San Francisco, e molti passeggeri non sopravvivono ai rigori di Capo Horn. Ma il vero problema, per i comandanti, era il ritorno. Una volta arrivati in California, quasi tutti i marinai disertavano, ed era necessario ricorrere ad ogni sorta di sotterfugi

segue

# se la tua barba



## è di malumore domala con dolcezza

# con tanta dolcezza



I laboratori di ricerche della Squibb sono noti nel mondo per le loro tecniche d'avanguardia: Ultrarapida è appunto il risultato di lunghi studi condotti su ogni tipo di barba e di pelle. Ultrarapida Squibb contiene **LANOLOR®** che esercita un'azione emolliente immediata, addolcendo la barba e facilitando la rasatura.

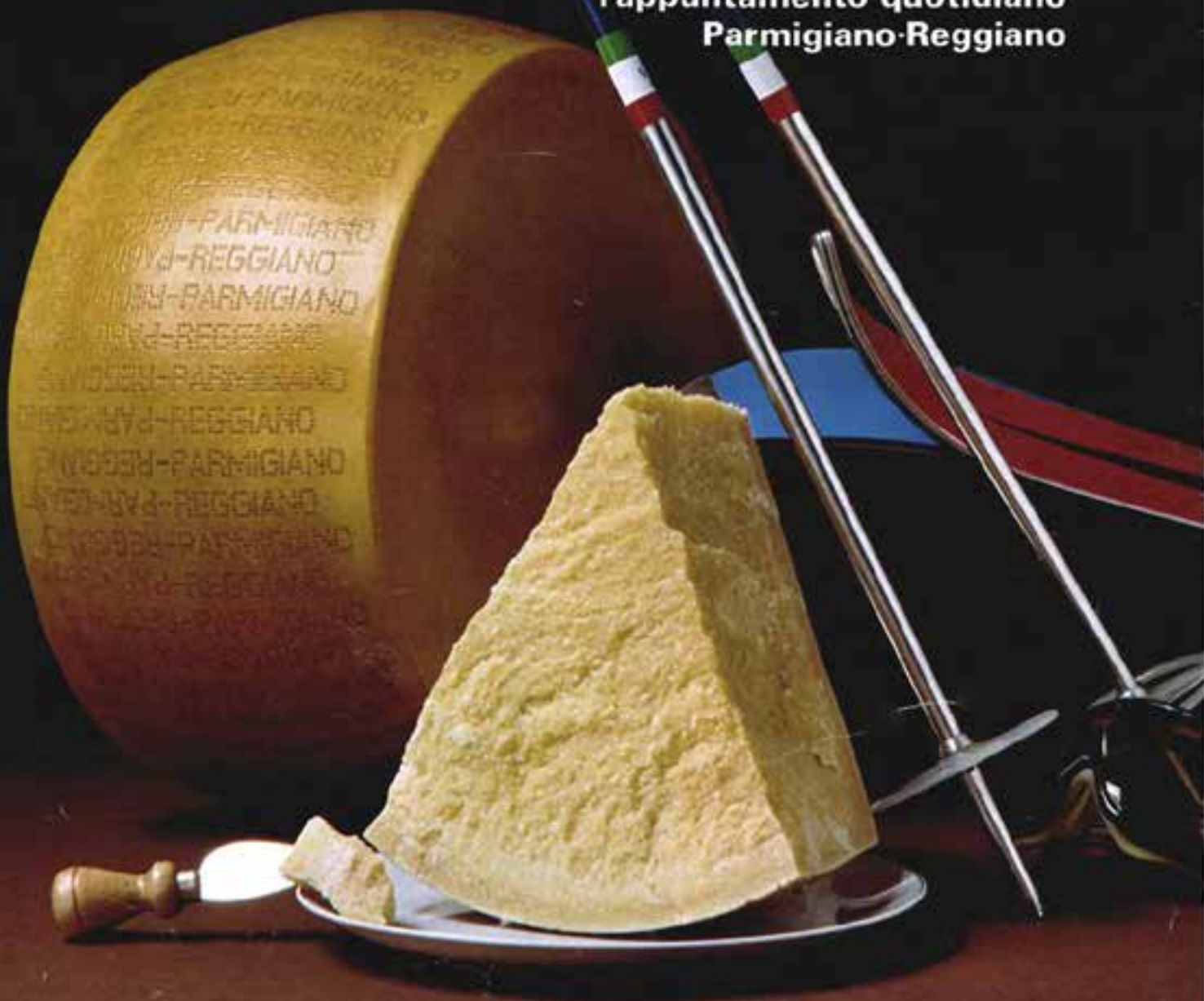
**ultrarapida** SQUIBB

# **l'appuntamento quotidiano** **PARMIGIANO-REGGIANO**

## **Per te che fai dello sport**

occorre uno sprint in più  
un appuntamento con Parmigiano - Reggiano  
il formaggio dal gusto genuino, ineguagliabile  
L'alimento ricco di proteine nobili  
facilmente assimilabili, di calcio e di vitamine  
cioè un autentico concentrato di energia

## **Per te, per tutti** **l'appuntamento quotidiano** **Parmigiano-Reggiano**



**Campione Mondiale dei Formaggi: sette secoli di genuinità e di gusto**

## Abbiamo passato Capo Horn

per trovarne di nuovi. Questi, spesso, non erano mai saliti su una nave e, spaventati, alla prima tempesta provocavano irrimediabili incidenti. Ma i profitti per gli armatori erano talmente elevati, che per ogni nave perduta se ne costruivano due nuove.

Quando la febbre dell'oro si esaurì, i grandi velieri furono impiegati per portare in Europa la lana e il grano dall'Australia, il guano e il nitrato del Cile e del Perù. Fino all'apertura del canale di Panama nel 1917, essi ressero benissimo la concorrenza delle navi a vapore. I *clipper* tedeschi e scandinavi, mostri di acciaio di 2-3.000 tonnellate, con alberi da 50-60 metri, una superficie velica di 5000 metri quadri e capaci di navigare a 18 nodi, continuarono ad operare con profitto fino agli anni Trenta. Furono messi in disarmo più per la difficoltà di trovare marinai disposti a sopportare i disagi della vita di bordo che per le leggi del progresso tecnologico.

I passaggi dell'Horn richiedevano, in media, da 16 a 20 giorni contro i venti dominanti, dall'Atlantico al Pacifico, e da 10 a 12 giorni in senso inverso. Ma, talvolta, le tempeste obbligavano i velieri a « fuggire », prendendo il mare di poppa, e allora i tempi si moltiplicavano e le rotte diventavano inestricabili ghirigori. Per tenere la nave con la poppa al vento i comandanti erano costretti a mettere fino a quattro uomini al timone, con il divieto assoluto di guardare dietro di sé. Talvolta, intere guardie venivano spazzate via da un frangente, come accadde sul Pacifico nel 1902. D'inverno, la temperatura scendeva spesso a 20 gradi sotto zero, uno strato di ghiaccio copriva il ponte, le manovre e il sartame e le vele diventavano rigide come lastre d'acciaio. Di notte, si rendeva spesso necessario prendere la cappa per evitare, nella misura del possibile, collisioni con gli *icebergs*. Ma nonostante questa precauzione, molte navi ebbero la chiglia squarciata o l'alberatura abbattuta dai ghiacci, e nel 1900 nelle acque della Patagonia fu addirittura avvistato un *iceberg* che inglobava, incasellato come in una vetrina, un tre alberi andato perduto anni prima.

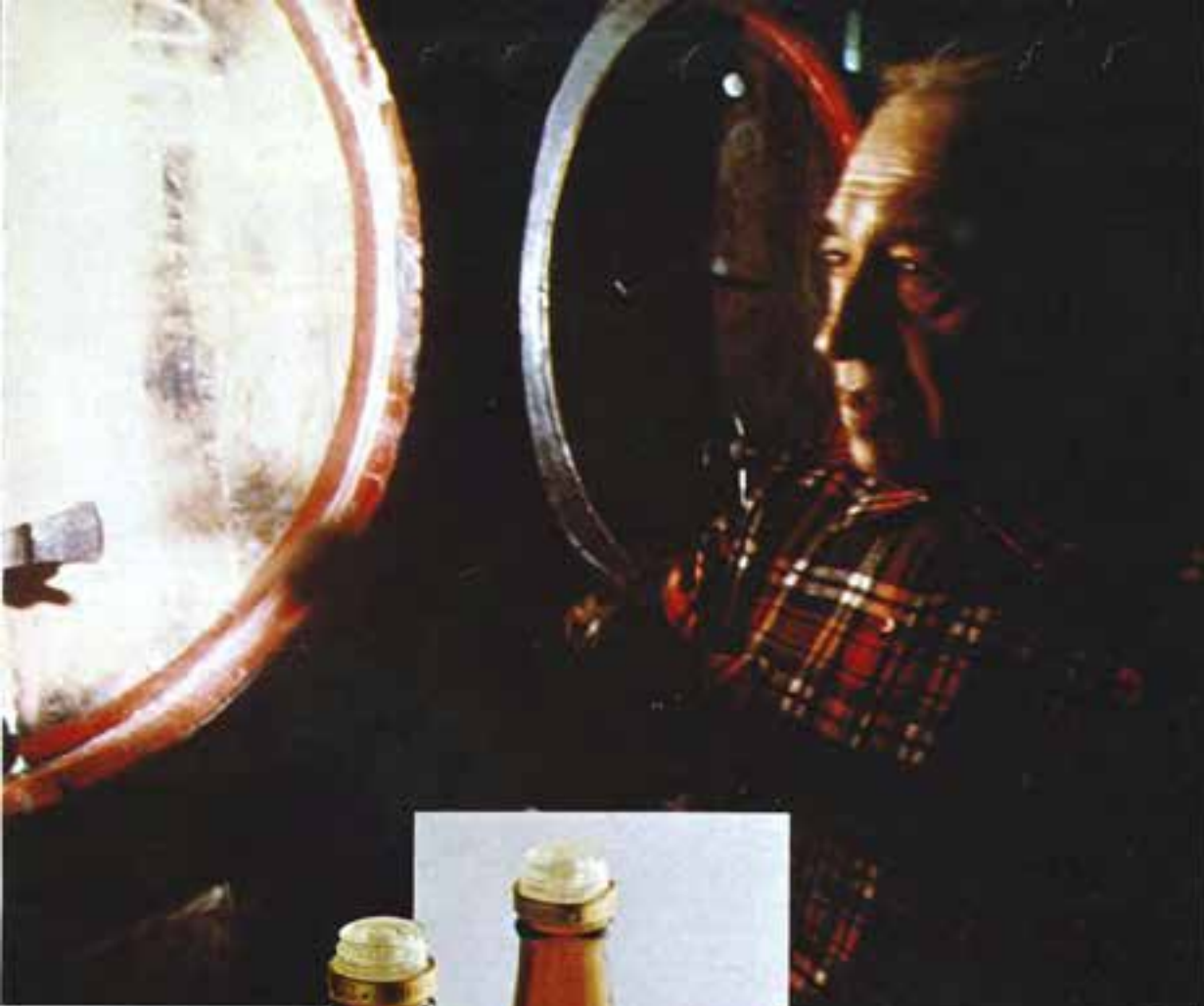
**N**egli anni d'oro dell'Horn, un altro pericolo era rappresentato dalle collisioni tra le navi che bordeggiavano faticosamente verso il Pacifico e quelle che, vento in poppa, procedevano nella direzione opposta. Tomaso Gropallo, nel suo *Romanzo della vela*, racconta come l'*Emanuele Arcame* fu una volta salvata da una fatale collisione da una bimba di cinque anni, di nome Jessie, che prima di tutti scorse in mezzo alla nebbia una nave che si avvicinava e diede tempestivamente l'allarme al pilota.

Anche per chi sopravviveva alle insidie, il ricordo di certi passaggi di Capo Horn rimaneva come un incubo. « Capo Horn », scrisse nelle sue memorie il capitano Taddei, uno dei più famosi *Cap Horniers* italiani, « è nome che dà i brividi, mette un senso di freddo nell'animo più forte, oscura il volto del navigatore più rotto a tutti i mari, parla di neri giorni di pioggia e di gelo, di notti senza fine tra il balenare delle onde sconvolte sotto raffiche di uragano, nebbie e tempeste, ghiacci vaganti nelle tenebre o nella caligine bigia. Grandine e neve che pietrificano cordami e tela segnano un intenso patimento fisico, in una lotta aspra nell'acqua gelida, per molte settimane ». Ma nonostante ciò, la marina italiana, soprattutto ligure, partecipò in forze alla « corsa al Pacifico ». Tra il 1840 e il 1920 circa 500 nostri marinai lasciarono la vita nei « cinquanta urlanti ».

Quarant'anni fa, infine, il vapore sconfisse la vela e la rotta di Capo Horn fu virtualmente abbandonata. Oggi non più di otto o dieci navi l'anno, dirette dall'Australia al Sud Africa, passano a sud della grande roccia nera. In compenso, hanno cominciato a sfidare

# il pieno d'espresso pieno di sprint





## Capo Horn

la « implacabile sentinella » gli yacht da crociera, spinti non dalla sete di guadagno, ma dal desiderio di avventura. Il primo fu, nel 1911, un Ketch di 11 metri di nome Pandora, che dopo aver doppiato il Capo fu inghiottito dai fiuti all'altezza delle isole Falkland. Seguì, nel 1924, l'irlandese Conor O' Brien sul Saorise, che con quattro compagni circumnavigò con successo il mondo e passò dallo Horn quasi in bonaccia. Il norvegese Al Haaen vinse il Capo, ma naufragò a sua volta, senza lasciar tracce, nei canali di Patagonia. Il primo « solitario » a ritornare alla base per raccontare la sua avventura fu l'argentino Vito Dumas, nel 1941, e il secondo il francese Marcel Bardiaux, nel 1952. Seguì, cinque anni dopo, un tentativo dell'inglese Miles Smeeton e di sua moglie Beryl sul Tzu Hang, che per due volte rimase disalberato prima di raggiungere lo Horn e fu costretto a riparare in Cile. Nel 1965, l'australiano Nance, sul Cardinal vertue, riuscì grazie a condizioni meteorologiche eccezionalmente favorevoli. Dopo questo successo, le sfide allo Horn si sono moltiplicate: Moitessier (1966), Chichester (1967), Knox-Johnston (1969), Sir Alec Rose (1970), Chay Blyth (1971) hanno tutti narrato le loro esperienze in libri affascinanti; ma, grazie a una accurata programmazione, tutti hanno passato il Capo durante l'estate australe, tra gennaio e marzo, quando i pericoli sono minori.

Adesso, l'Horn assiste alla sfilata delle barche che partecipano alla regata intorno al mondo. Per sicurezza, gli organizzatori hanno inviato nella zona una nave appoggio, che assicura le comunicazioni e si tiene pronta a intervenire in caso di pericolo. I vecchi *Cap Horniers* magari penseranno che, in queste condizioni, la sfida non è più una sfida. Ma essi dimenticano che Pascoli e i suoi compagni sono in regata; e che essi hanno dovuto preoccuparsi non solo di passare, ma anche di passare il più velocemente possibile, senza tener conto delle vecchie e collaudate misure precauzionali.

Livio Caputo

Vite d'Oro invecchia nelle mie botti



invecchiata 3 anni e 6 anni  
in botti di frassino che la lasciano  
limpida e incolore  
Una grande grappa friulana.

**CAMEL**

Distillere Spa Udine

# dal rabarbaro la salute

(purché sia vero rabarbaro cinese)

Da millenni il rabarbaro cinese migliora l'appetito e la digestione.

Chi mangia con appetito e digerisce bene, ha slancio ed efficienza, buonumore e bell'aspetto.

Rabarbaro Zucca, a base di vero rabarbaro cinese, è l'aperitivo salutare che stimola l'appetito e prepara la buona digestione.

**rabarbaro  
ZUCCA**

vivi bene... bevi Zucca



graduatissimo  
può essere  
privo di  
coloranti artificiali



...del mal...  
...fabbrica...  
...n.a. ML...  
...N. 5 - ...  
...medio cl. 100 - ...  
...minimo cl. 98 - ...

**z**

Liquore prodotto con  
alcol "buon gusto" e  
sostanze vegetali e aromi naturali



Il Tauranga da Sydney a Rio de Janeiro

# ROVESCIATI DA UN'ONDA

Un'enorme massa d'acqua si è abbattuta sulla nostra barca un'ora prima del passaggio da Capo Horn, ferendo due membri dell'equipaggio: abbiamo visto la morte da vicino.

di ERIK PASCOLI

Rio de Janeiro, marzo - Anche la terza tappa della regata intorno al mondo è passata alla storia: a Rio de Janeiro il « Tauranga » è arrivato decimo, e decimo si ritrova in classifica generale. Se penso che a Capo Horn, dopo la parte più difficile della regata, eravamo in quinta o sesta posizione, primi degli italiani, non posso non provare un po' di delusione. Ma ancora una volta debbo aggiungere che la fortuna non

ci è stata amica. Un improvviso fortunale a Capo Horn ha messo « fuori combattimento » due uomini dell'equipaggio in un momento assai delicato, e nel tratto conclusivo, dalle isole Falkland a Rio, abbiamo incontrato un regime di venti contrari che ci ha fatto perdere molto tempo rispetto ai nostri diretti avversari. Decisamente, i finali di regata sono la nostra bestia nera: nella tappa di Sydney, impiegammo sei







In alto: un « iceberg » tabulare, lungo quasi un chilometro, avvistato a 60 gradi di latitudine sud. Nel Pacifico meridionale, il « Tauranga » è passato accanto a una quindicina di questi giganti di ghiaccio. A sinistra: Erik Pascoli si protegge dal vento con una maschera subacquea. Qui sopra: il termometro scende a zero durante la notte australe. A destra: un branco di cetacci circonda la barca.



## TAURANGA

giorni per compiere le ultime 200 miglia; in questa, poco meno.

Ricorderete certamente le condizioni in cui, la vigilia di Natale, arrivammo in Australia: la timoneria della barca era a pezzi, l'armatura indebolita, il morale sotto le scarpe per la perdita del nostro povero Paul Waterhouse, l'equipaggio quasi dimezzato dalle partenze di Guido e Paolo, richiamati in Europa da ragioni di famiglia, e di Thierry, che ha preferito proseguire sul *Pen Duick* con il suo vecchio maestro Eric Tabarly. Per un momento, ho perfino temuto che saremmo stati costretti all'abbandono. Fortunatamente la partenza della terza tappa è stata rinviata di alcuni giorni, e così siamo riusciti a rimettere in sesto il *Tauranga* giusto in tempo per il nuovo via. Al posto dei partenti ho imbarcato, senza la possibilità di procedere a una vera selezione, il caro amico Edo Guzzetti, Marco Galimberti e un neozelandese molto esperto, di nome John Dean; e la sera del 29 dicembre, il *Tauranga* era regolarmente sulla linea di partenza con otto persone a bordo.

30 dicembre. L'avvio non è stato dei più felici. Il colpo di cannone ci ha sorpreso con scarso abbrivo in mezzo al gruppo, ma neanche i nostri avversari sono riusciti a fare molta strada. Al calare della notte la lieve brezza che ci aveva permesso di uscire dalla baia cade completamente, e tutti i concorrenti si ritrovano a dondolare inerti sulle onde fin quasi all'alba, quando una bella brezza da NE ci disperde come uno sciame di moscerini. Per tutta la giornata navighiamo sotto *spinnaker*, a dieci e più nodi, puntando dritti sull'estremità meridionale della Nuova Zelanda. Purtroppo non tardo a rendermi conto che l'equipaggio ha bisogno di molto rodaggio: i « vecchi » Patrick, Dudi e Michel risentono ancora delle estenuanti giornate di Sydney e i « nuovi » non sanno bene dove mettere le mani. In queste condizioni, qualcuno potrebbe facilmente farsi male e perciò decido di non spingere la barca al massimo fino a quando tutti non avranno raggiunto una forma migliore. Fin dalla sera il vento rinfresca, raggiungendo presto forza 8, e siamo costretti a eseguire le prime manovre al buio: riduciamo con successo la randa, sostituiamo il genoa con lo *yankee 2* e la trinchetta, e ci prepariamo ad affrontare una notte di burrasca.

Ma, mentre sottocoperta si lavora febbrilmente ad insoccare le vele appena ammainate, John scivola sul pagliolo e cade di peso con la schiena sullo scalino del quadrato. È stato operato di ernia del disco appena sei mesi fa, e abbiamo paura che l'incidente possa avere conseguenze drammatiche. Ma per quanto egli non riesca a muoversi e sudi per il dolore, John è ottimista: assicura che il punto costoso è leggermente più in su di quello operato, e pertanto ritiene di poter continuare.

31 dicembre. Decisamente siamo perseguitati dalla jella. Alle prime luci dell'alba, per una rotata più forte delle altre Edo è volato fuori dalla cuccetta, ha battuto la tempia contro un bidone di acqua e rimane svenuto sul pagliolo. Bisogna trasportarlo di peso a letto e fargli degli impacchi. A meno di 48 ore dalla partenza siamo rimasti in soli cinque uomini validi a fare camminare una barca che, in realtà, richiederebbe un equipaggio di otto o dieci. Invece di celebrare l'arrivo dell'anno nuovo, passiamo la notte a cambiare vele, mentre il vento muta continuamente di forza e di direzione.

1 gennaio. Dalla radio apprendo che non siamo i soli a trovarci in difficoltà: *Pen Duick VI* ha disalberato per la seconda volta e su *Grand Louis* un nipote dell'armatore André Vian si è rotto un braccio. Penso con simpatia a Tabarly che, partito per vincere, in mezzo a un enorme *batage* pubblicitario, è stato costretto a rischiare il tutto per tutto e si ritrova ora con una barca mutilata e un pugno di mosche.

3 gennaio. Il tempo è tornato più clemente e ne approfittiamo per portare a termine i lavori lasciati incompiuti a Sydney. Mentre Edo ed io ci occupiamo del frigorifero, Michel avvita i paglioli sotto i quali sono stivate le provviste, e Patrick cerca, con molta buona volontà, di riparare per l'ennesima volta l'impianto di riscaldamento che, situato nel gavone di poppa, tende a riempirsi d'acqua ad ogni colpo di mare.

5 gennaio. Non è ancora giorno quando mare e vento si rinforzano rabbiosamente e a furia di ridurre la velatura ci ritroviamo con la sola tormentina. L'anemometro rimane per lungo tempo inchiodato sui 60 nodi e il turno di guardia diventa molto penoso: spruzzi gelidi colpiscono in continuazione le nostre incerate e la maschera subacquea con cui ci difendiamo il volto, e pian piano filtrano sotto gli abiti fino a raggiungere la pelle. Quando, dopo quattro ore, ci ritiriamo sotto coperta, siamo quasi congelati.

7 gennaio. Apprendiamo con sgomento, dalla radio, che il *Great Britain II* ha perso un uomo in mare e che le ricerche hanno do-





