

EPOCA LA NOSTRA **BARCA** **AL GIRO DEL MONDO**

2221
1999

I

20 PAGINE A COLORI
SPECIALE



SOMMARIO

N. 1197 - Vol. XCII - Milano - 9 settembre 1973 © 1973 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

- | | | |
|----------------------|-----|--|
| | 3 | LETTERE AL DIRETTORE |
| | 7 | ITALIA DOMANDA |
| Aldo Gabrielli | 9 | COME SI PARLA COME SI SCRIVE |
| Ricciardetto | 10 | MEMORIA DELL'EPOCA |
| Angelo Conigliaro | 17 | LA NOSTRA ECONOMIA |
| Domenico Bartoli | 19 | L'ITALIA ALLO SPECCHIO |
| | 20 | CHE COSA SUCCEDA |
| Raffaello Uboldi | 26 | I BECCHINI DI NAPOLI |
| Ulrico di Aichelburg | 31 | UN ANTICO FLAGELLO DELL'UMANITÀ |
| | 32 | SGORLON: LA FANTASIA NON È ANCORA MORTA |
| | 34 | IL FILM DELLO SCANDALO |
| Giorgio Belladonna | 38 | IL BRIDGE |
| Gualtiero Tramballi | 40 | STEWART: IL MOSTRO DEI GRAN PREMI |
| Livio Caputo | 47 | CON QUESTA BARCA INTORNO AL MONDO |
| Giuseppe Grazzini | 68 | LA SALVEZZA È IN MONTAGNA |
| Domenico Meccoli | 77 | LE «GIORNATE DEL CINEMA» A VENEZIA |
| | 78 | IL NOSTRO PAESE COME LO VEDONO I LETTORI |
| Francesco Madera | 80 | GÉRARD PHILIPPE, L'ANGELO TORMENTATO |
| | 87 | CON FORD CINQUANT'ANNI DI SOGNI |
| Alberto Bains | 88 | DIMMI, SADAT, CHE COSA FAI? |
| | 94 | SVAGO |
| Roberto Cantini | 97 | IL RITRATTO DI KISSINGER «SUPER KRAUT» |
| Raffaele Carrieri | 100 | LAUTREC SOLO COL SUO SARCASMO |
| | 104 | I PROGRAMMI RADIO E TV |
| | 108 | 5 MINUTI D'INTERVALLO |



In questo numero, un grande inserto a colori: venti pagine sull'impresa del Tauranga, la barca di Epoca che, al comando di Erik Pascoli, inizia il giro del mondo. Vi presentiamo i protagonisti dell'avventura ed i loro «rivali».

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano Telex 31119 Epoca. Redazione romana: v. Sicilia 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Numeri arretrati: L. 250. Inviare l'importo a: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. - Sezione Collezionisti - via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (Telefono 7389551/2/3/4) - servendosi preferibilmente del C.C.P. n. 3/26780. Abbonamenti: Italia biennale L. 26.000 con dono speciale - Estero biennale L. 37.200 con dono speciale - Italia annuale L. 13.000 con dono normale - Estero annuale L. 18.600 con dono normale - Italia semestrale L. 6.500 senza dono - Estero semestrale L. 9.300 senza dono. - Per cambio indirizzo inviare L. 100 in francobolli e la faccetta con il vecchio indirizzo. Gli abbonamenti possono avere inizio in qualsiasi periodo dell'anno. Inviare l'importo a Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. - Ufficio Abbonamenti - via Bianca di Savoia 20 - 20122 Milano (Tel. 7389551/2/3/4) - servendosi preferibilmente del C.C.P. n. 3/34552. Gli abbonamenti possono anche essere fatti presso gli Agenti Mondadori nelle principali città e inoltre presso i seguenti «Negozii Mondadori per Voi»: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.20.73; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 9.17.91; Catania, v. Etnea 368/370, tel. 27.18.39; Como, v. Vitt. Emanuele 36, tel. 27.34.24; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Firenze, v. Lamberti 27/r, tel. 28.37.00; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte San Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Roma 18, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 2.21.92; Mestre (Venezia), v. C. Battisti 2, tel. 95.03.14; Milano, c.so V. Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 837.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano, c.so Vercelli 7, tel. 46.94.722; Milano, v. Cesare Correnti 14, tel. 80.76.95; Modena, v. Università 19, tel. 23.02.48; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Palermo, v. della Libertà 14/c, tel. 20.42.12; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 2.90.21; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le A. Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma, CIM (Pal. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, CIM piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, San Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, piazza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 900 per millimetro/colonna.



Questo periodico è iscritto alla FIEG Federazione Italiana Editori Giornali

Moltissima gente ha ascoltato la musica senza accorgersi che era riprodotta da casse acustiche AR.



Covent Garden

Quando Don Giovanni si trovò di fronte alla spettrale statua del Commendatore sul palcoscenico della Royal Opera House, il canto della profetica statua riprodotto da una cassa acustica AR-LST, nascosta sotto il palcoscenico, sorprese tutti gli spettatori.

La stessa cosa avvenne nell'*Aida* per il suono degli ottoni proveniente dall'esterno del palcoscenico. Il pubblico non si accorse affatto che erano stati usati degli altoparlanti.

Questo è il pregio delle casse acustiche AR.

Provate anche voi a sentire la musica dimenticando gli altoparlanti.



AR 3a - scelta da Herbert von Karajan

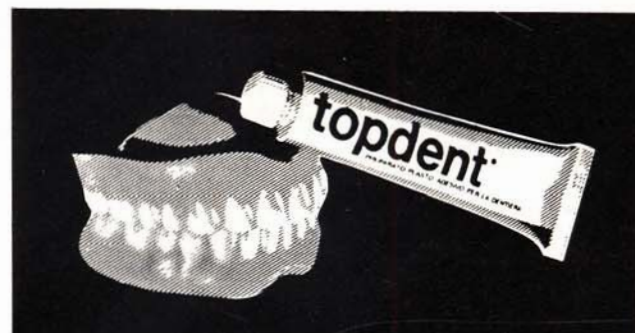


AR 7 - altrettanto buona

Acoustic Research International
Agenti per l'Italia: Gemco of Italy, 20124
Milano, viale Restelli 5, tel. 688-2420/688-2039
Richiedeteci i cataloghi e l'elenco dei rivenditori autorizzati.



30 GIORNI DI DENTIERA A POSTO




CON UNA SOLA APPLICAZIONE DI TOPDENT®



EPOCA

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

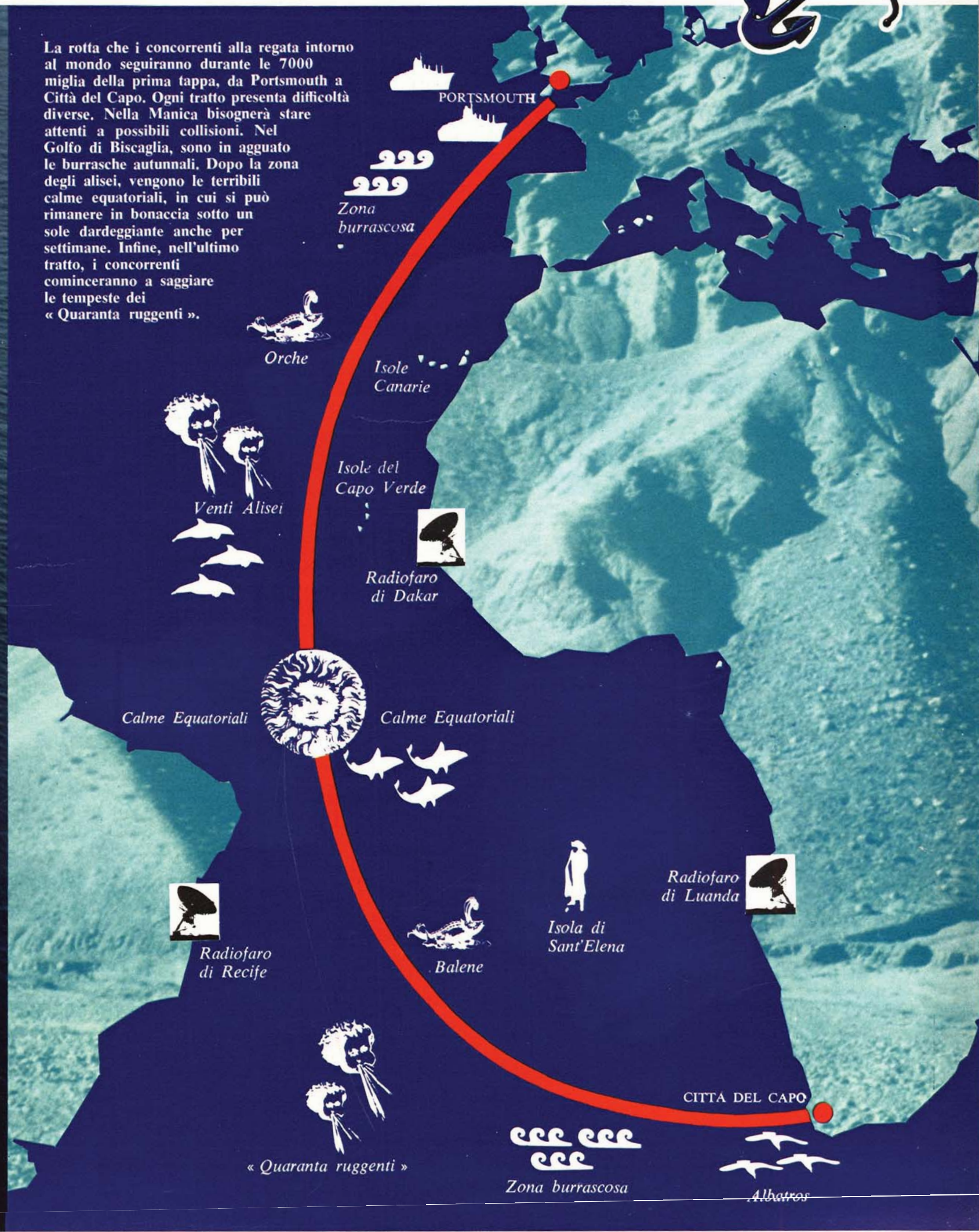
Tutti i segreti del "Tauranga"

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 Piazini 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 ».



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 punti 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 *Cangura*, 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 Flammineis, 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 *skippers* 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 « disponibi-

li »; e un gruppo di ex-ufficiali, su cui Pascoli faceva molto assegnamento, fu costretto a rinunciare per precedenti impegni. Allora, con l'aiuto di Guy Piazzini, 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.

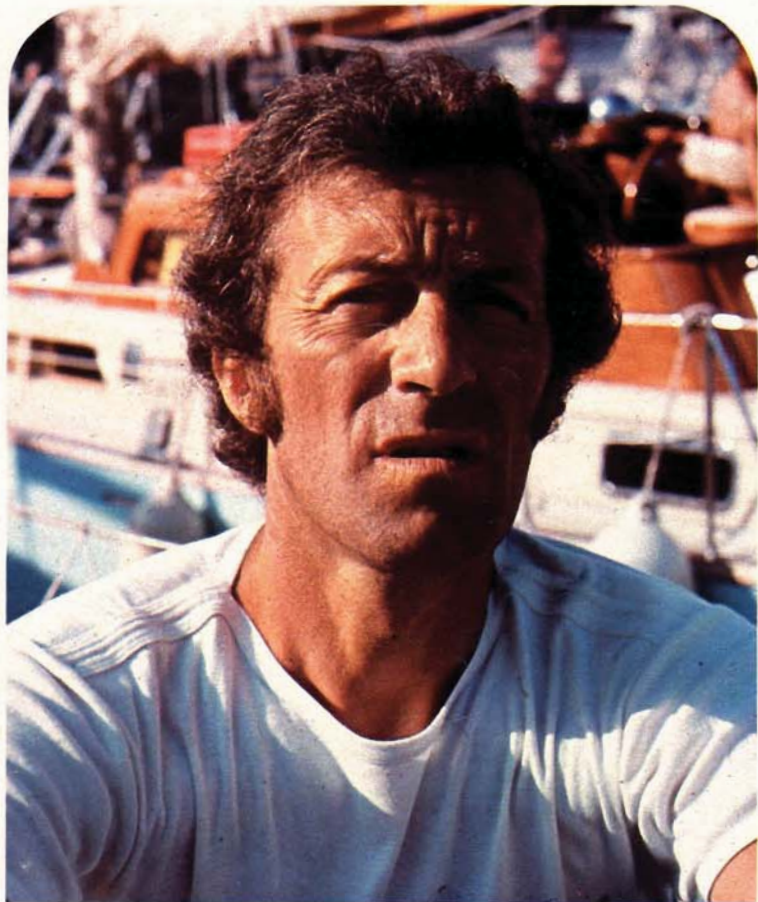


Erik Pascoli durante una manovra (qui accanto) e in un insolito primo piano scattato nel quadrato del « Tauranga » (foto grande). Pascoli racconterà le sue avventure in esclusiva per i lettori di « Epoca ».



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 potermela 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 stata 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 puleggie. « 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 volontà, 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 « Folksboat » 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



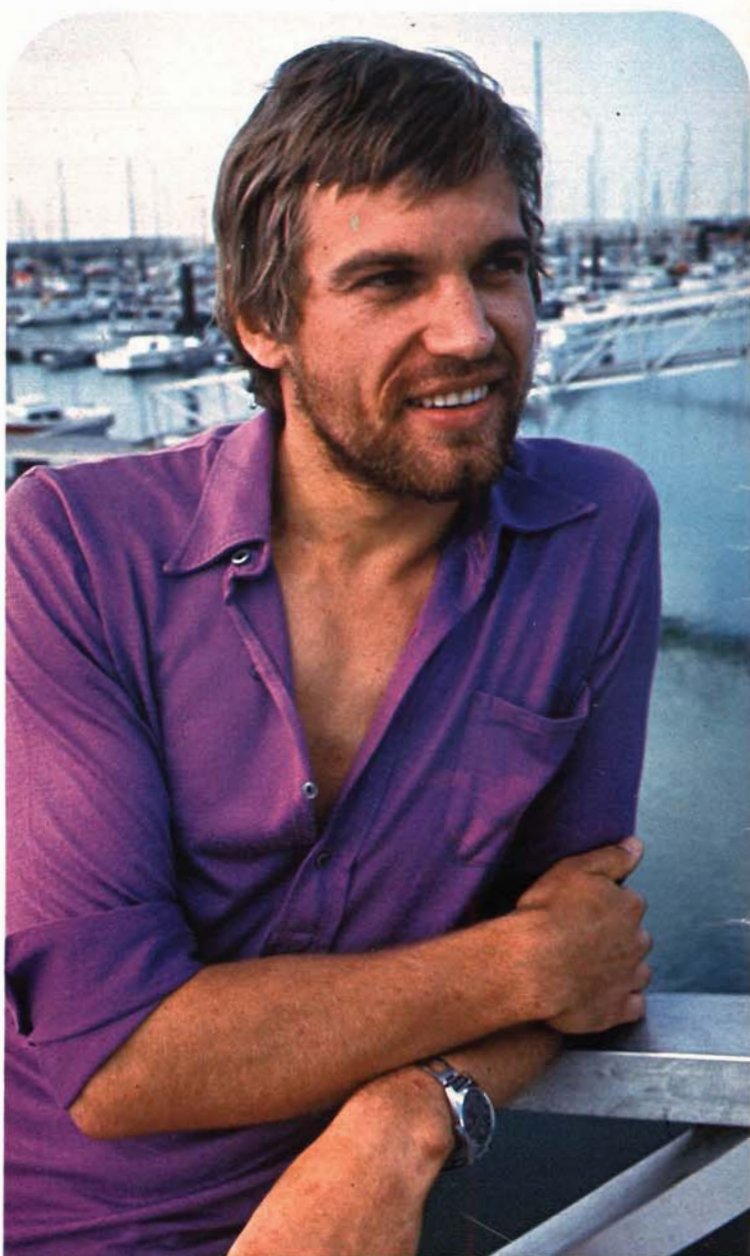
« Marinaio d'acqua dolce » è tuttora considerato in Italia un insulto. Ma Serge Bays, 27 anni, ingegnere di Losanna, ritiene che ogni discriminazione tra « marini » e « lacustri » sia ingiustificata. « È vero », ammette, « che io ho fatto quasi tutte le mie esperienze nautiche sul lago di Ginevra. Ma 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 c'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

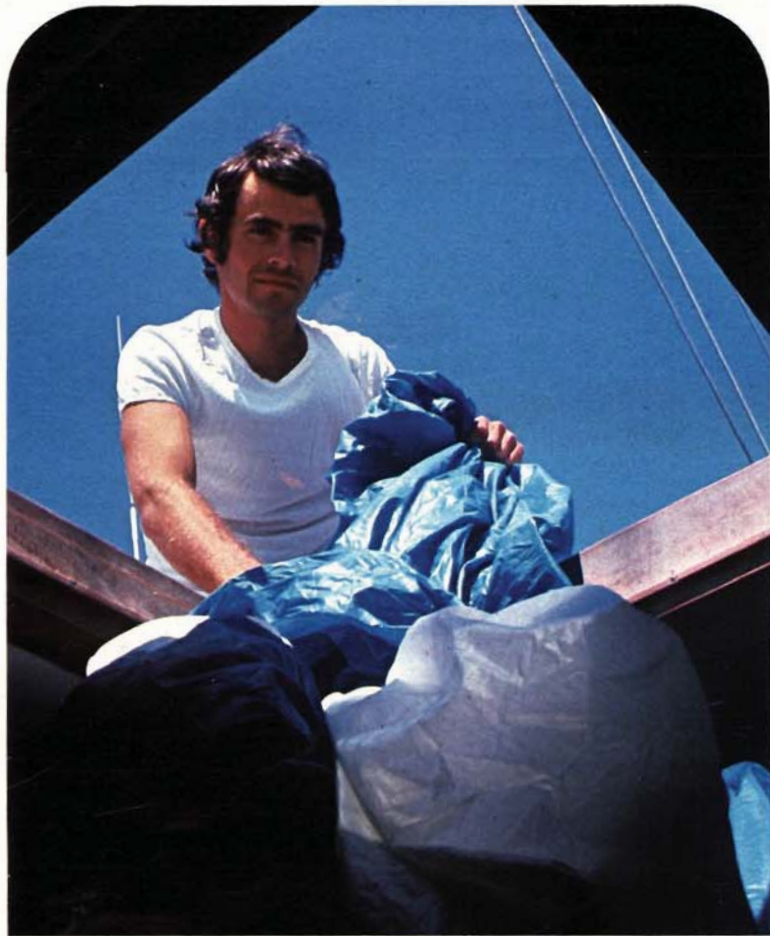


Quando Jean-Luc Cirou commette un errore, i compagni gli gridano: « Ricordati di tuo nonno! ». L'avo di Jean-Luc era infatti uno dei leggendari « Cap Horniers », i capitani che, prima dell'apertura del Canale di Panama, assicuravano i collegamenti tra Atlantico e Pacifico per la difficile rotta che anche 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, fisico da decathleta, 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 ».

Thierry Vanier: il primo della classe



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 ».

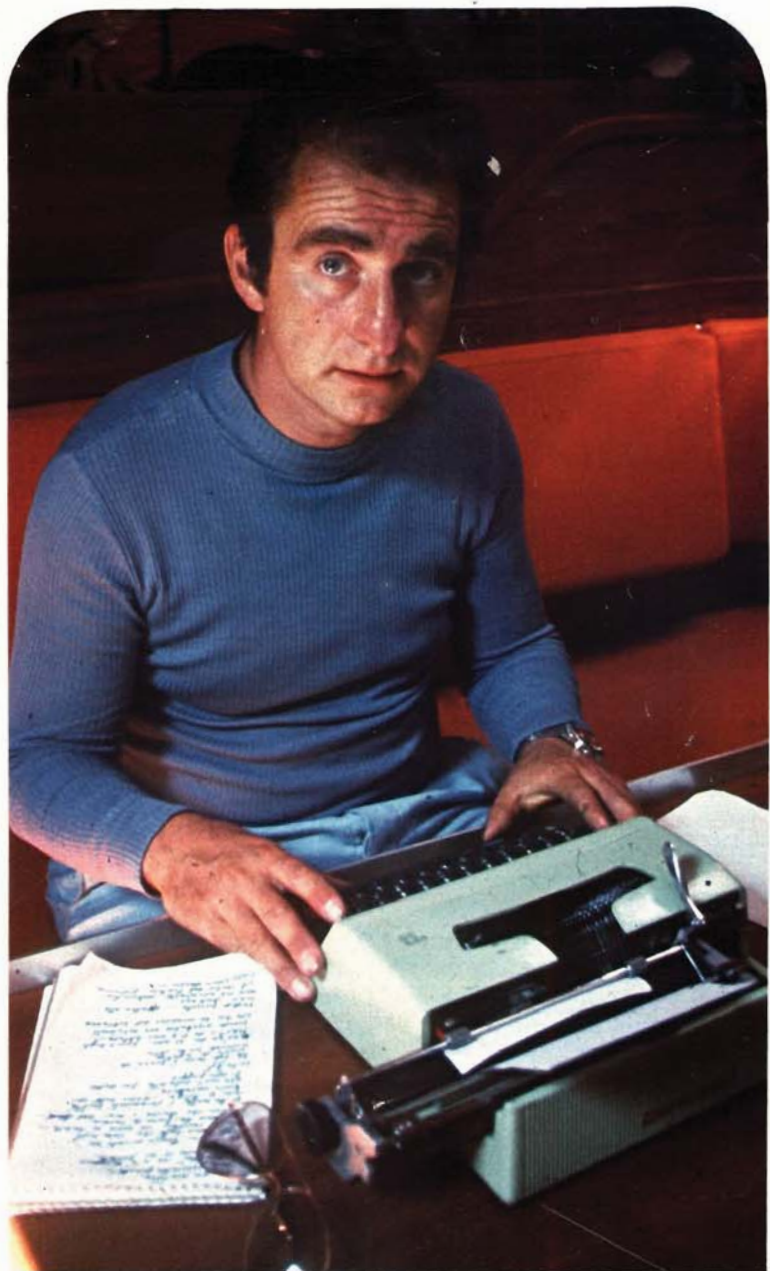
Ottavo di dieci figli di un commerciante di St. Adresse (Le Havre), Thierry ha sempre avuto la mentalità del primo della classe: da quando, all'età di cinque anni, salì per la prima volta su una barca a vela, si è fissato come traguardo di diventare il migliore timoniere prima di St. Adresse, poi della 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 invisibili 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 issare può finire a cazzotti ».

Durante la fase di preparazione, Thierry si è fatta 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 ».



Livio Caputo: "Più duro del Vietnam"



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 rompicollo: 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.

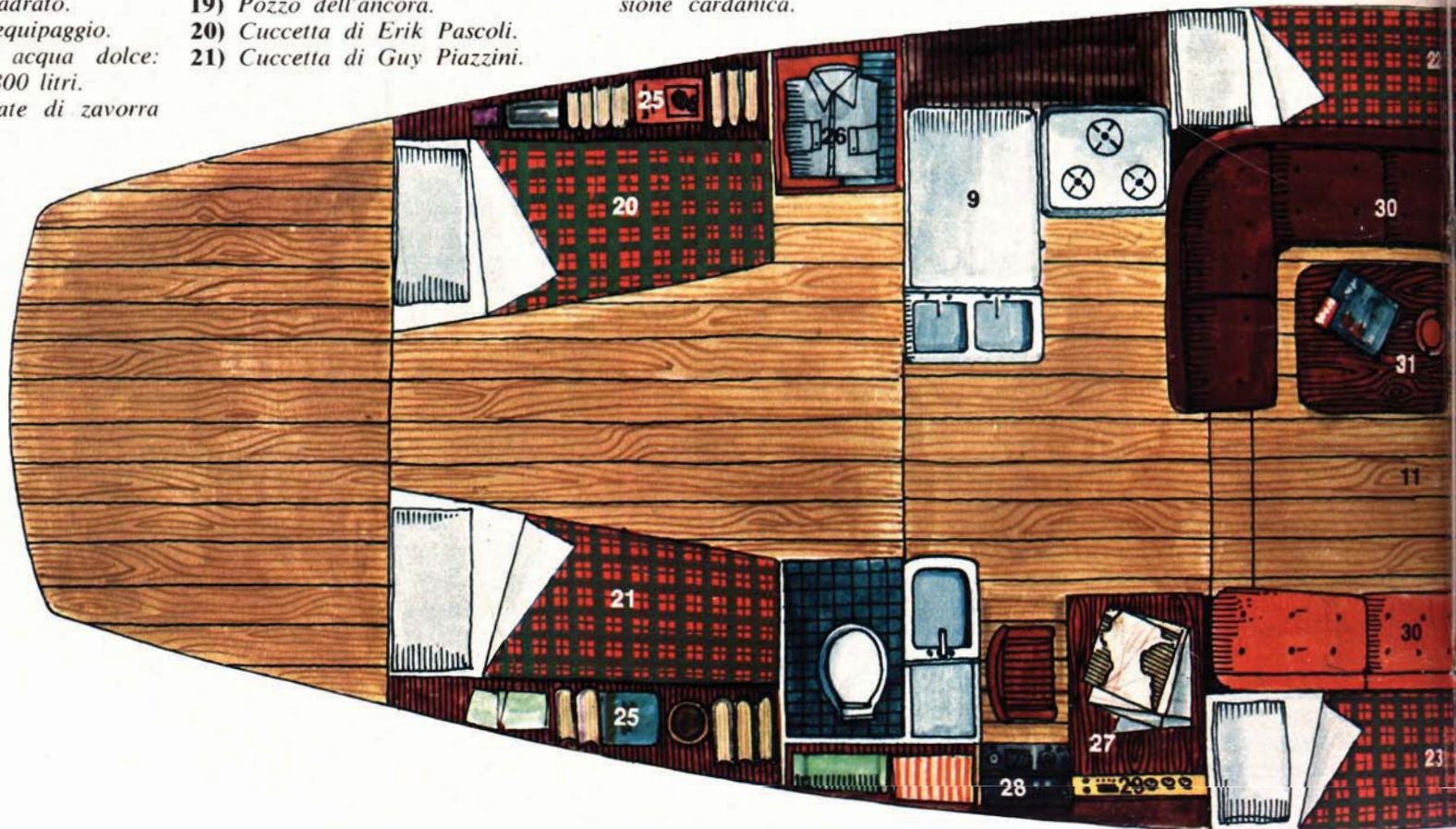
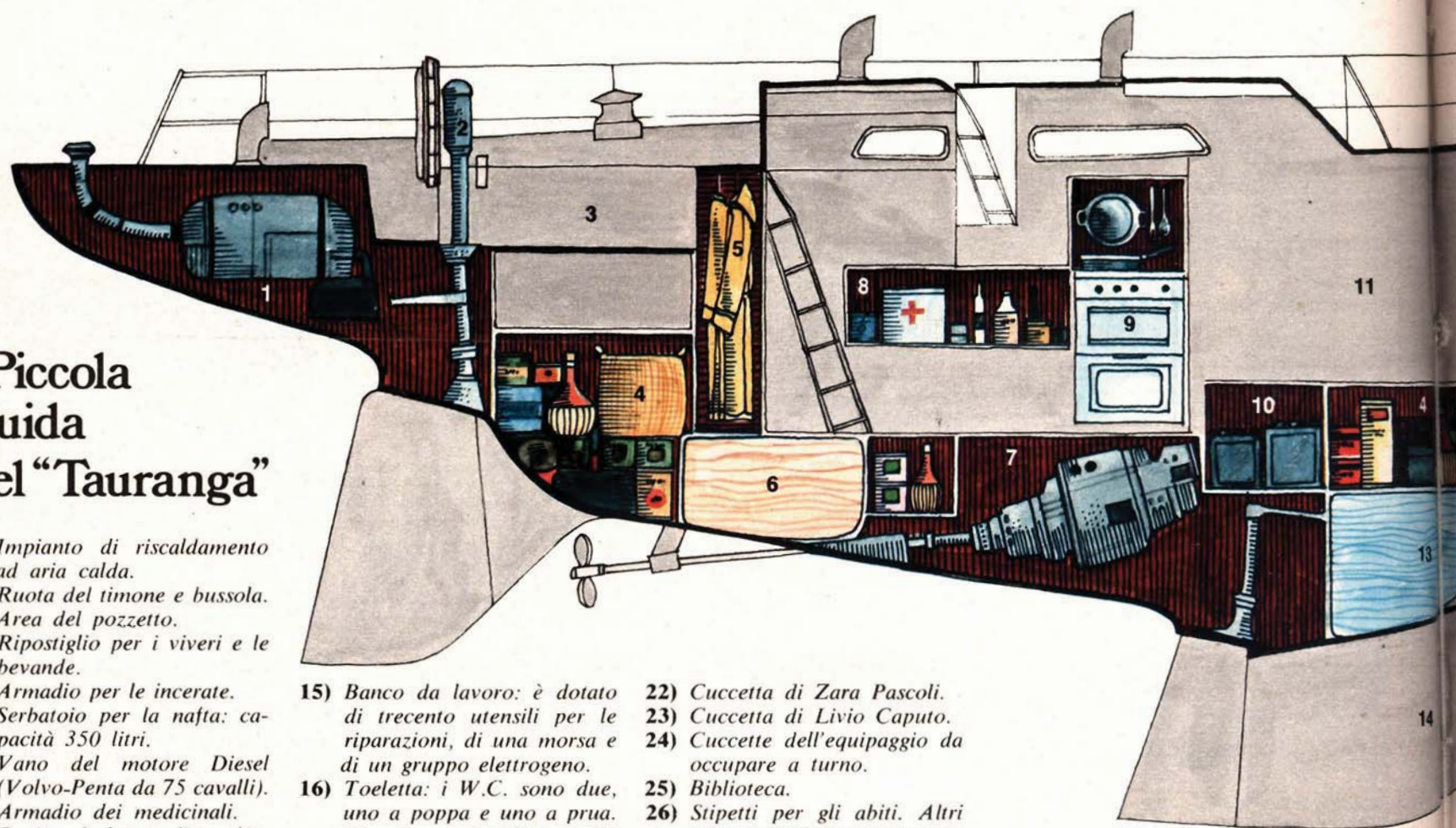
Ebbene, sbagliavo. Dopo due settimane di allenamenti, mi sono convinto che, sul piano fisico e ancor più su quello psichico, questo sarà l'impegno più arduo della mia carriera. Per la prima volta, parto per un servizio senza la certezza di riuscire ad assolvere il mio impegno. Spero soltanto, dopo circa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

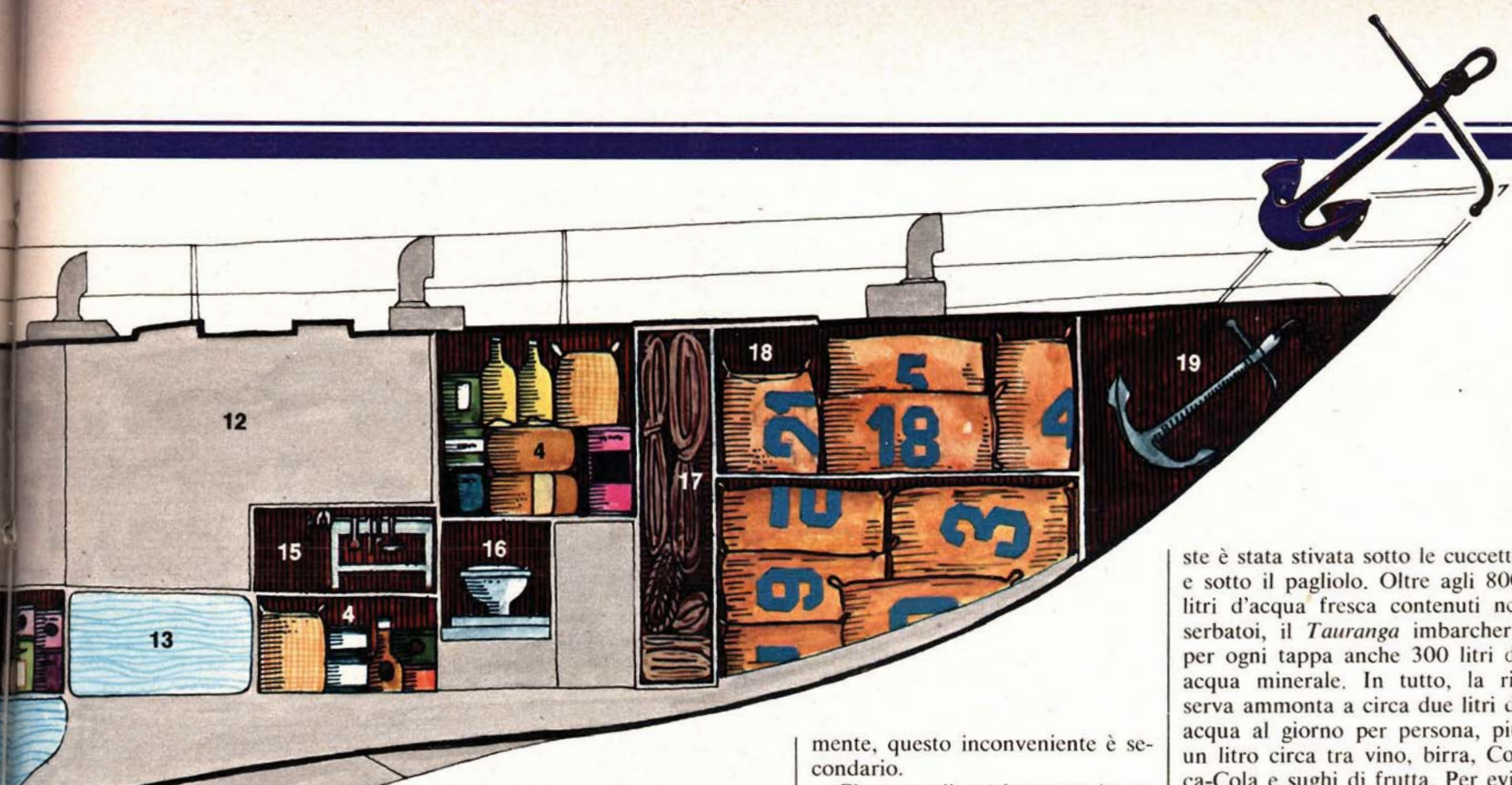
La difficile arte dello stivaggio

Piccola guida del "Tauranga"

- 1) Impianto di riscaldamento ad aria calda.
- 2) Ruota 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) Toeletta: 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 Zara 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.





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-

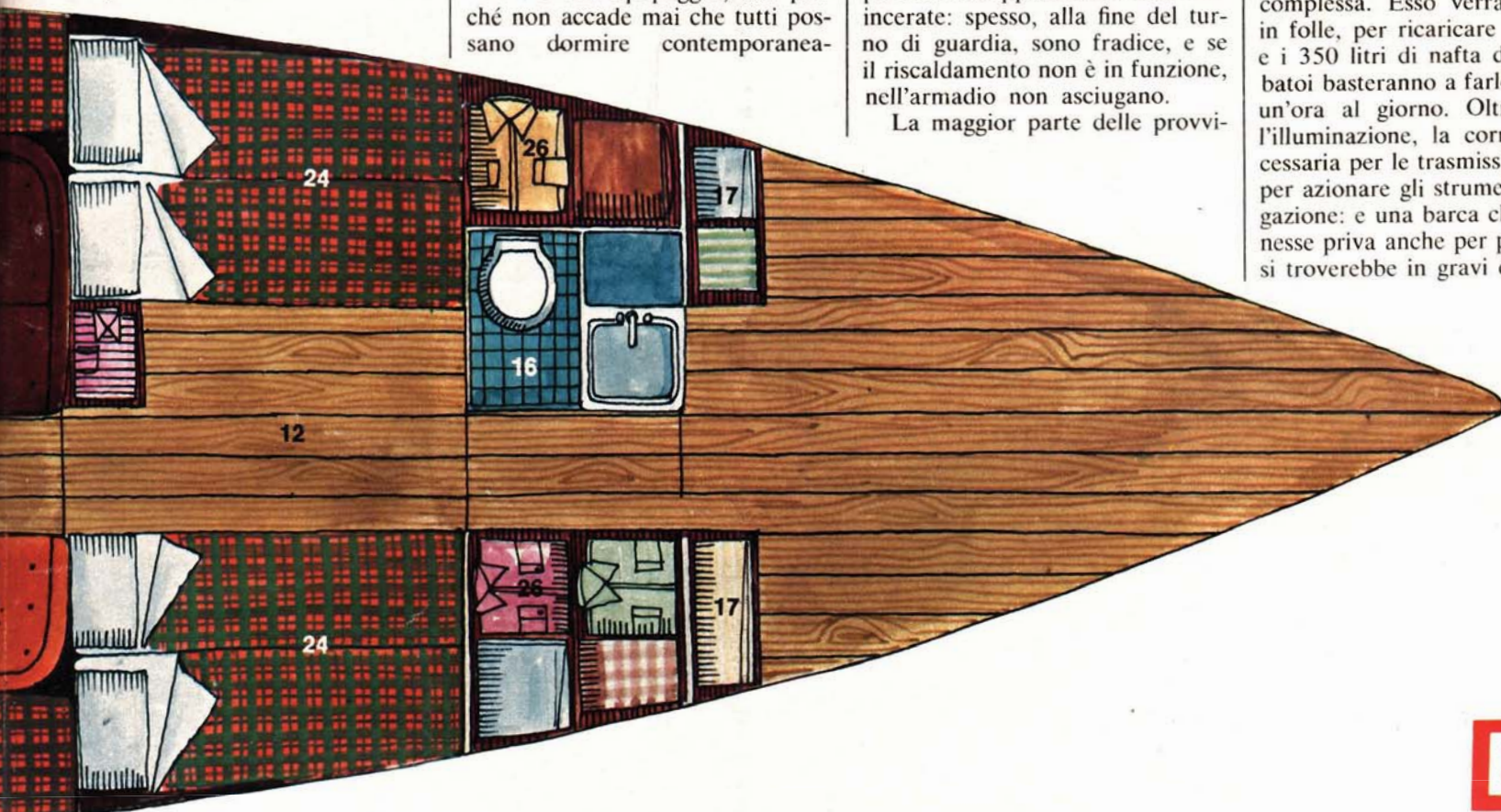
mente, questo inconveniente è secondario.

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 foderati 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 spaghetтата.

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: e una barca che ne rimanesse 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.



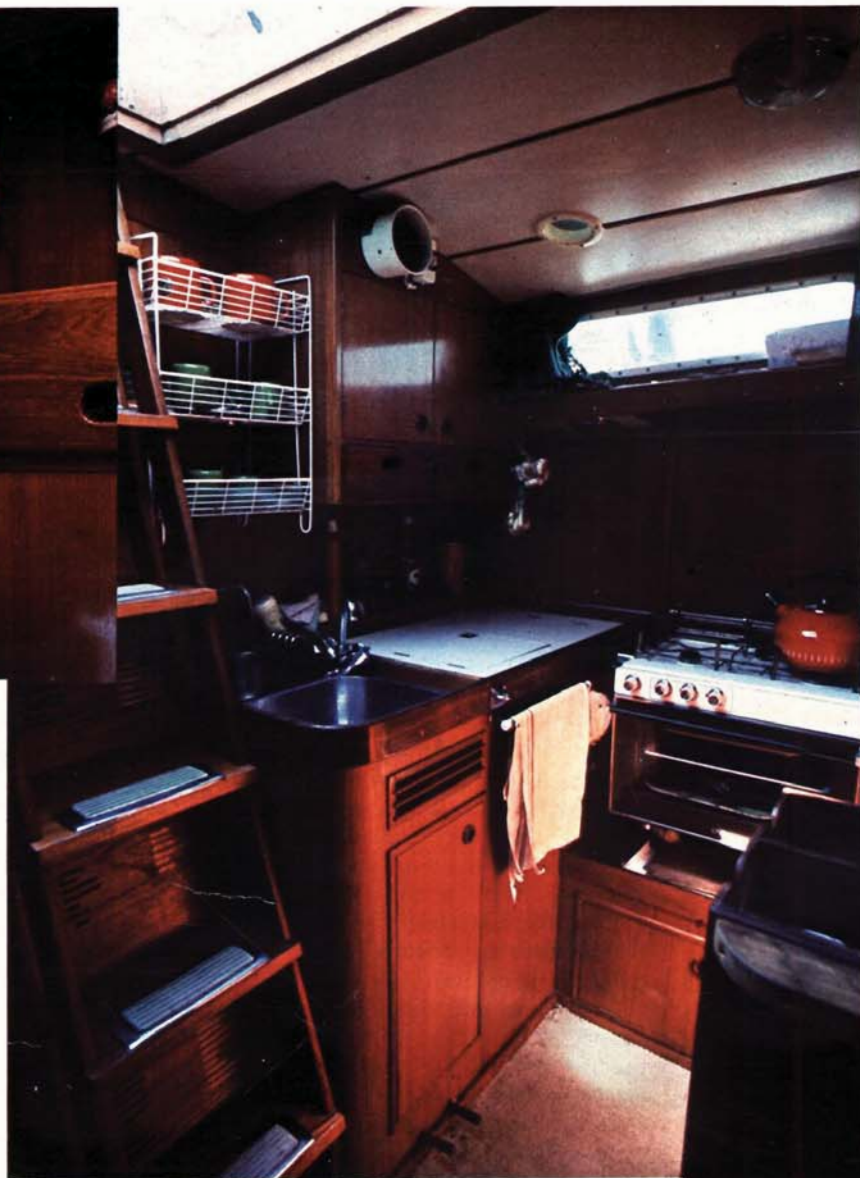
Nell'Unione Sovietica, il Paese europeo con la più acuta penuria di case, lo spazio a disposizione di ogni abitante è di oltre 6 metri quadrati. L'equipaggio del *Tauranga* dovrà accontentarsi, per i prossimi otto mesi, di circa due metri quadrati a testa, compresa la superficie delle cuccette. I problemi 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 Erik.

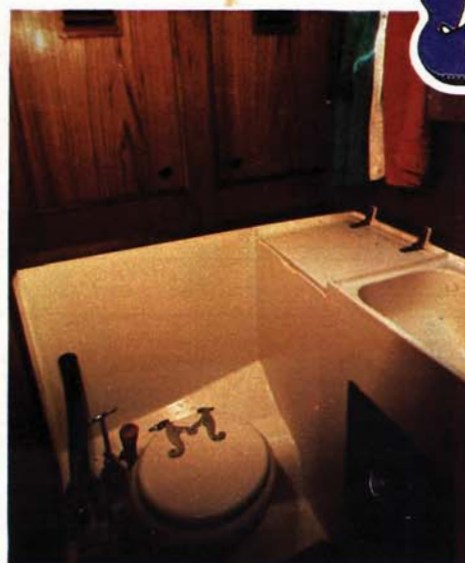
Anche mangiare in queste condizioni è un affare serio: chi è seduto sopravvento si ritrova il tavolo all'altezza dei piedi; a chi è seduto sottovento arriva invece fin quasi sotto il naso. Se lo si fissa in questa posizione, c'è il rischio che, quando la barca cambia improvvisamente inclinazione, i piatti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



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 incerata 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.

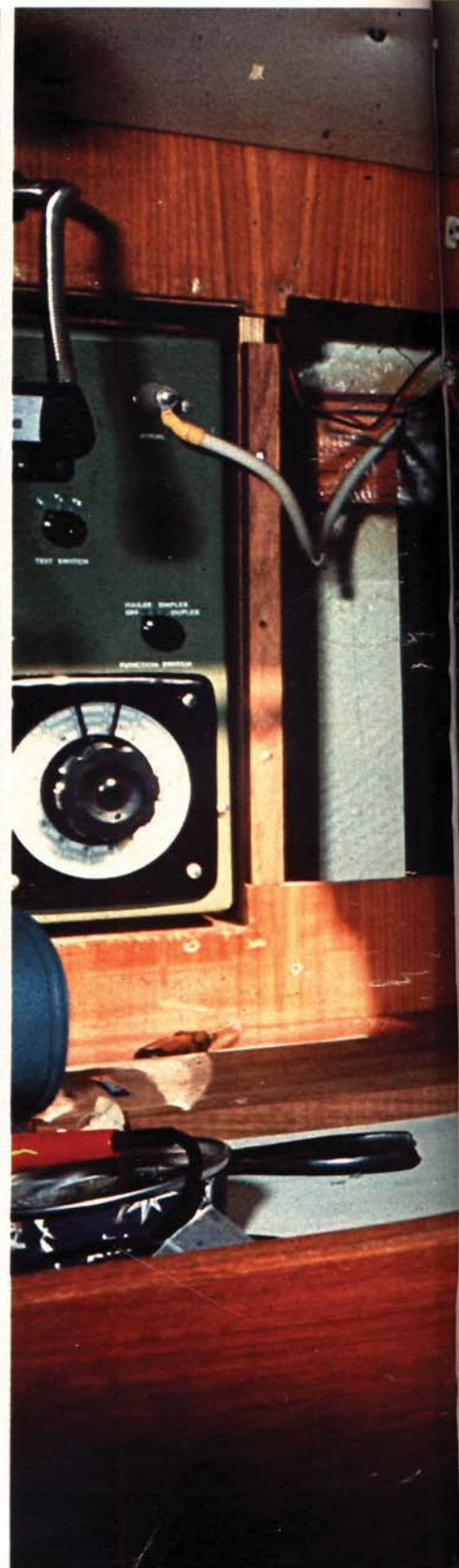


Come comunicheremo con l'Italia

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 Flammineis 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 trinchette di diverse dimensioni, una tormentina di soli 6 metri quadrati, un *drifter* e un *reacher*. Per le andature portanti, 1 *spinnaker* leggero, 2 medi, e 3 *starcut* (uno leggero, uno medio e uno da tempesta), 2 carbonere (una leggera e una pesante), un bolero, un *tallboy* e due trinchette 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 stivare 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 divertimenti 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. »

Purtroppo, 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, potremo trovarci nella necessità di ripartire per quella successiva quasi subito ».

Per questo, ad ogni scalo, il *Tauranga* 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. 16,87
cap. Erik Pascoli

PEN DUICK VI (Francia) - ketch
m. 22,60 - 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. 16
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

CS & RB (Italia) - ketch m. 15,20
cap. Dionigi Malingri

KRITER (Francia) - ketch m. 20,75
cap. Jack Grout



Jonathan Eastland

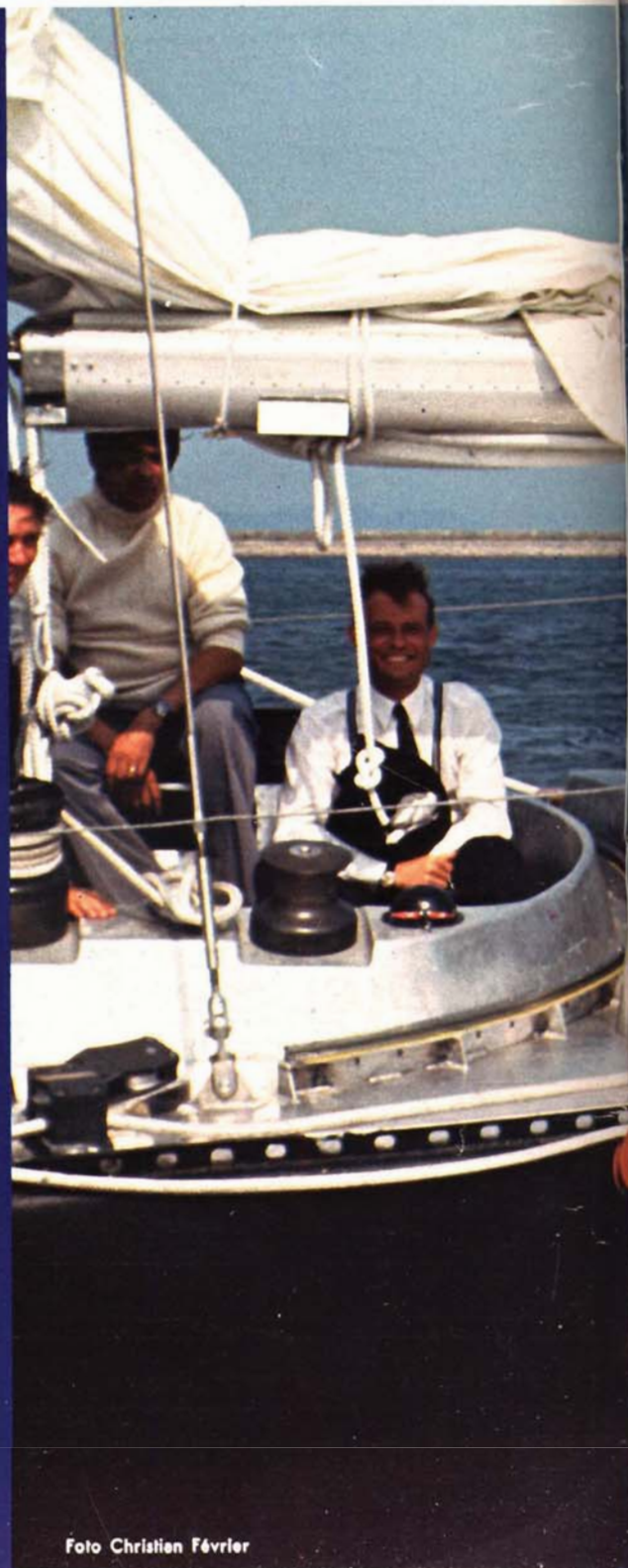


Foto Christian Février



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 omaccione con la forza di un bue, 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.

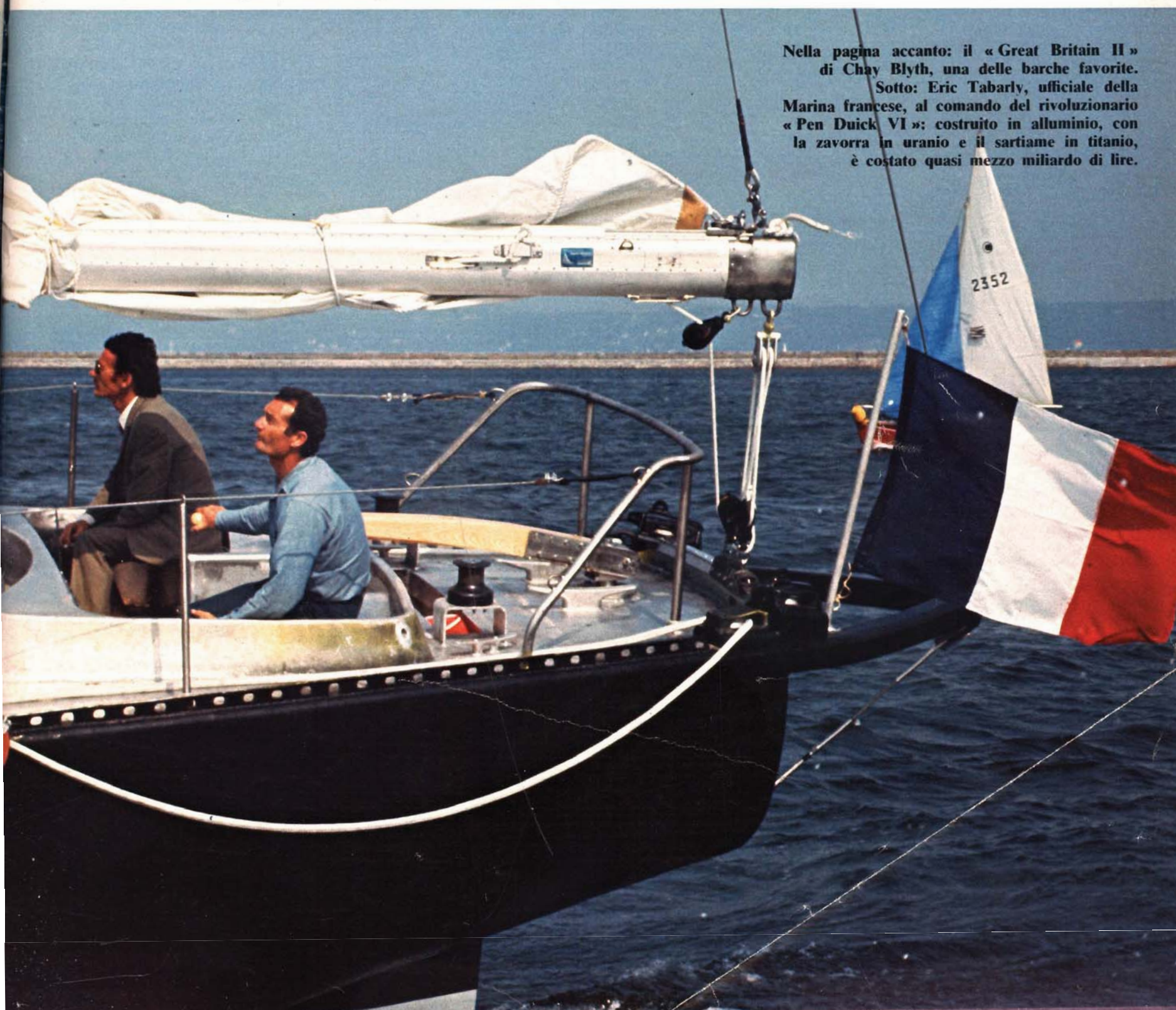
Per il giro del mondo che si appresta a compiere ora, Chay Blyth ha fatto le cose in grande: ha venduto la sua vecchia barca, il *British Steel*, all'Esercito e si è fatto disegnare da Alan Gurney un nuovo *ketch* di 22 metri, leggerissimo e sagomato quasi come una canoa, che ha fatto scrivere a una 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 sartame in titanio, è costato quasi mezzo miliardo di lire.

Due italiani coraggiosi



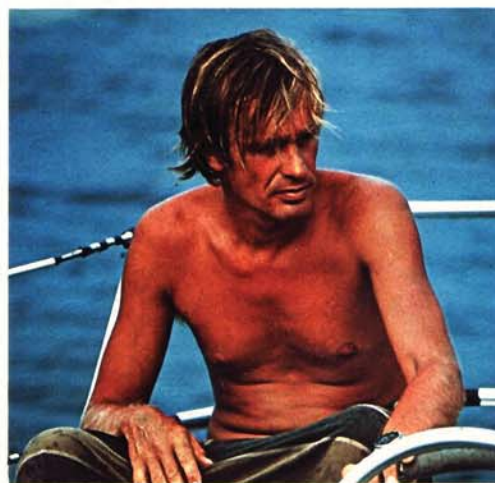
Oltre al *Tauranga*, prenderanno il via da Portsmouth altre due barche italiane: il nuovissimo *Koala 50* di Doi Malingri, battezzato *CS & RB*, e il *Guia* di Giorgio Falck, la barca che ha ottenuto il maggior numero di successi nel Mediterraneo negli ultimi due anni e che ha subito notevoli modifiche 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 *Koala 50* deve diventare anche una barca di serie, 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 timoniera interna, sia una rotaia 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 atermica della timoneria interna.

