



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*

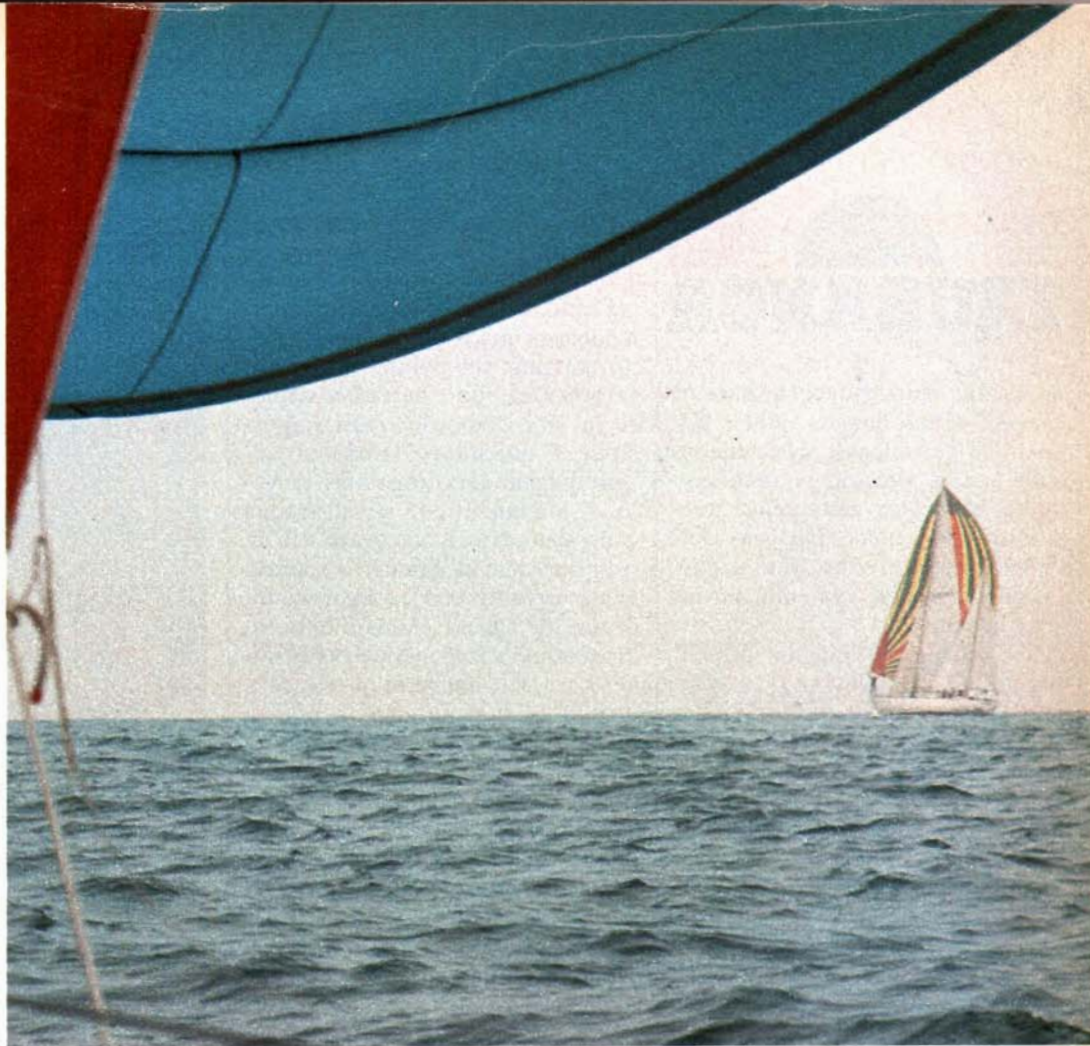
in direzione dell'isola di Ouessant, l'estremità occidentale della Bretagna che dobbiamo doppiare per uscire dalla Manica. Alle 20, finito il mio turno di guardia, ho mangiato un boccone e sono andato in cuccetta, ma non sono riuscito a prendere sonno. Nel dormiveglia ho cominciato a sentire prima un 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 bansigo 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 dilegua 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 indragliare 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.

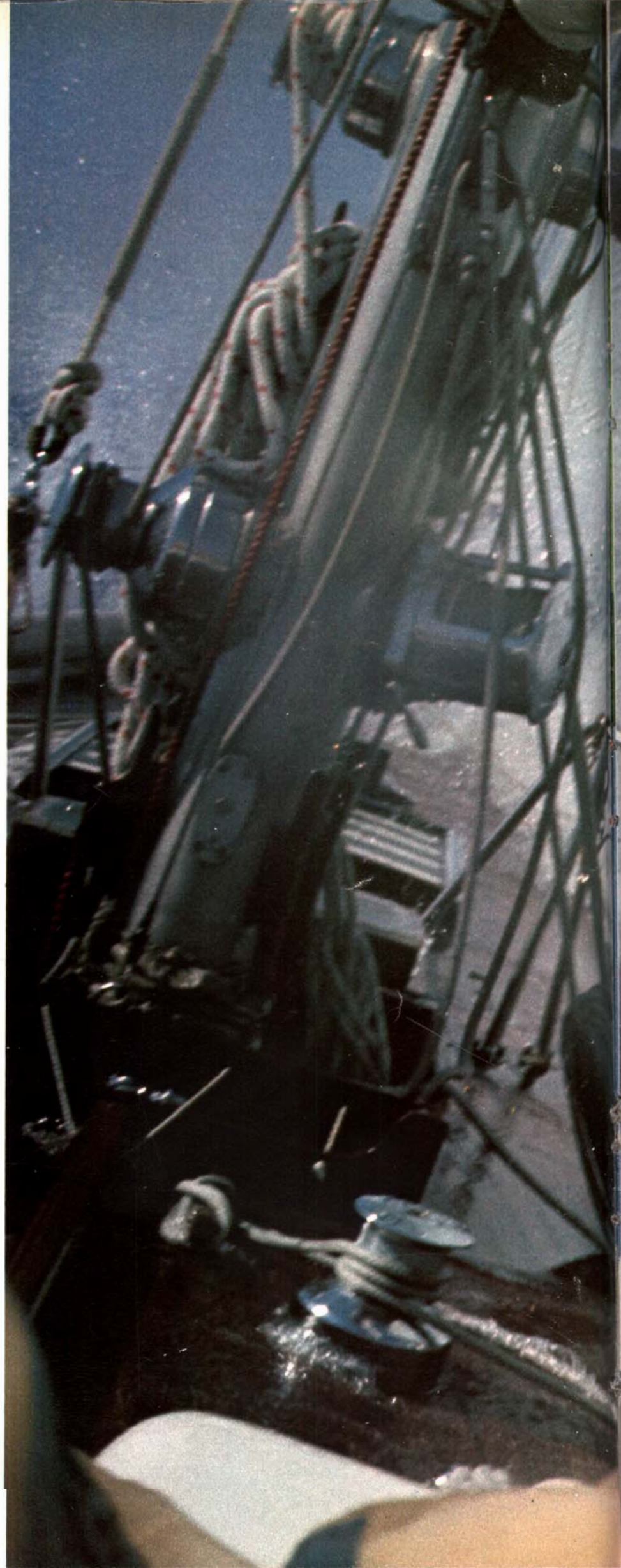
I violentissimi rovesci di pioggia rendono i turni di guardia molto penosi, ma le difficoltà non sono soltanto sul ponte. Tre giorni di burrasca sono bastati a rendere la vita di bordo quasi impossibile. Il quadrato e la cabina dell'equipaggio sono ingombri di vele, di indumenti e di stivali fradici 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 Dudu 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 sorprendo 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. È 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.

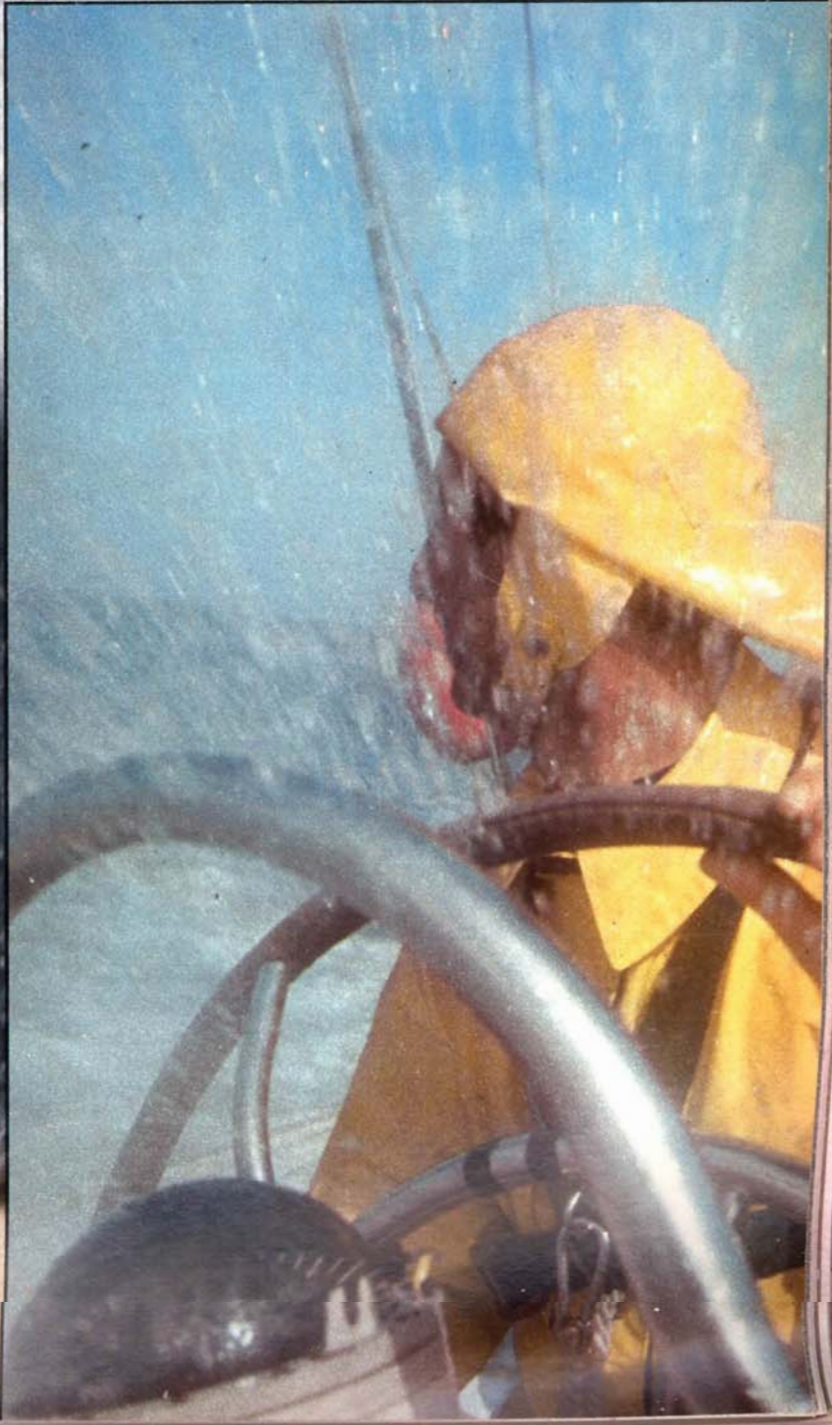
Purtroppo, il ritorno del bel tempo non allenta le tensioni accumulate durante la burrasca. Una parte dell'equipaggio si lamenta del vitto, che per la verità è piuttosto insipido. Altri manifestano perplessità sulla rotta scelta dal comandante e su certe manovre che fanno perdere dei quarti d'ora senza 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

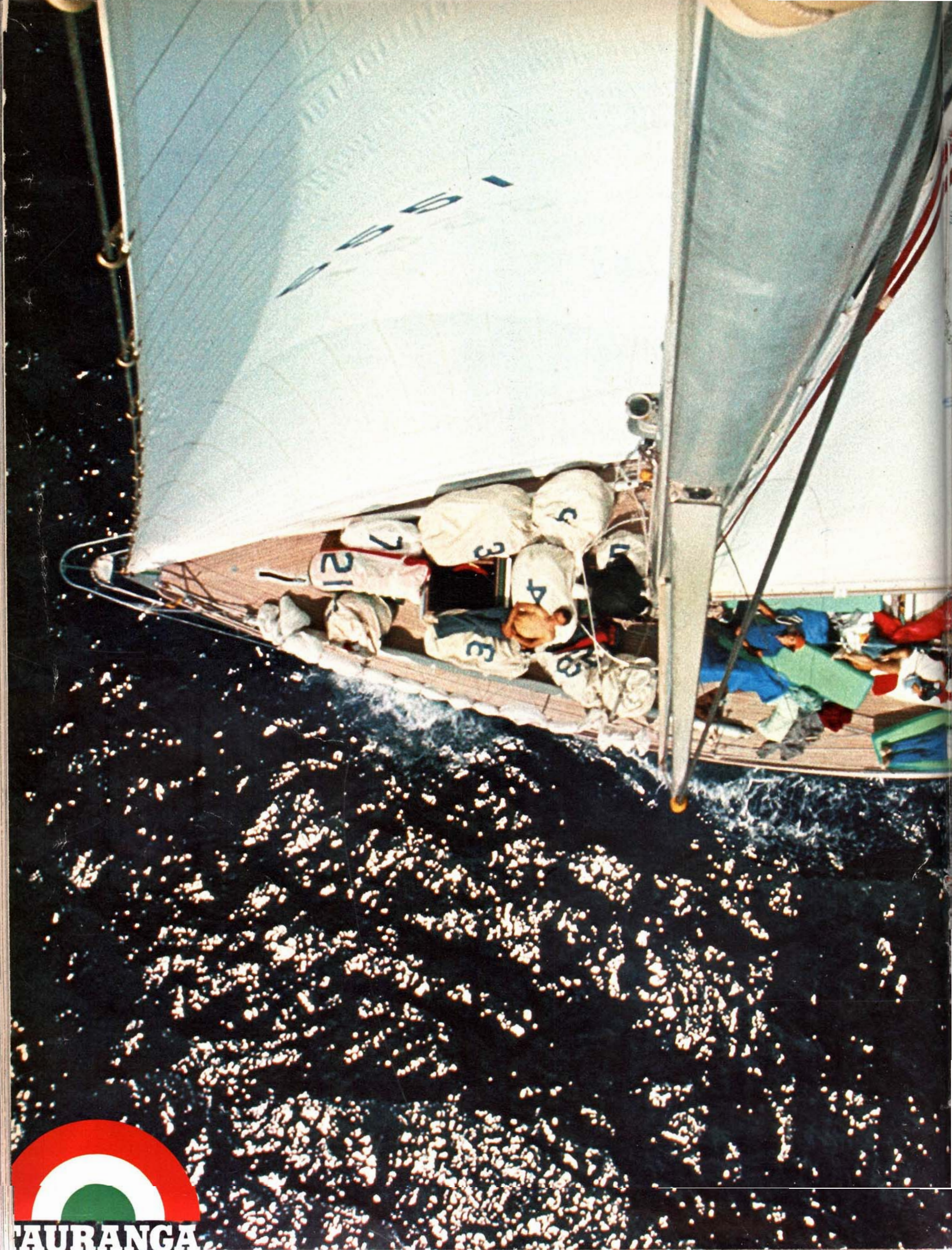






**Sopra: un'onda si rovescia sul ponte del « Tauranga » durante una violenta burrasca al largo delle coste portoghesi: gli spruzzi arrivano fino nel pozzetto e investono in piena faccia il timoniere (foto a destra).**





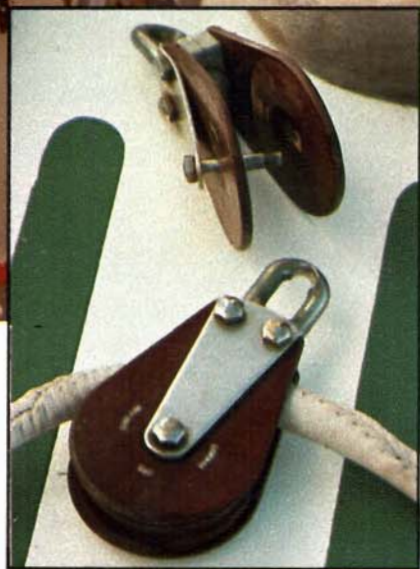
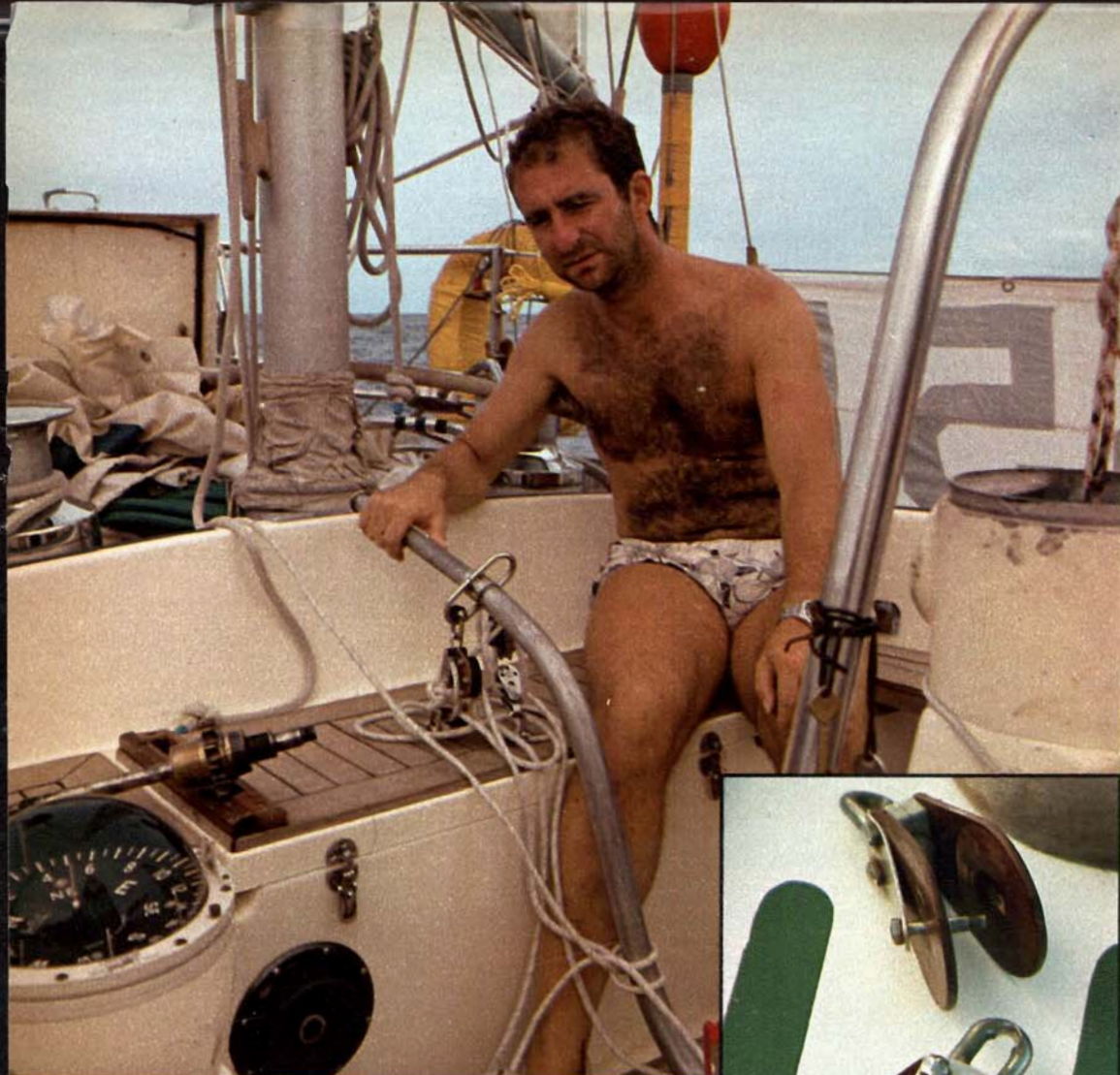
AURANGA





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 Chanaz 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 temevo. 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 scatti 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'inosabile 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 sveglia 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 ragno 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.

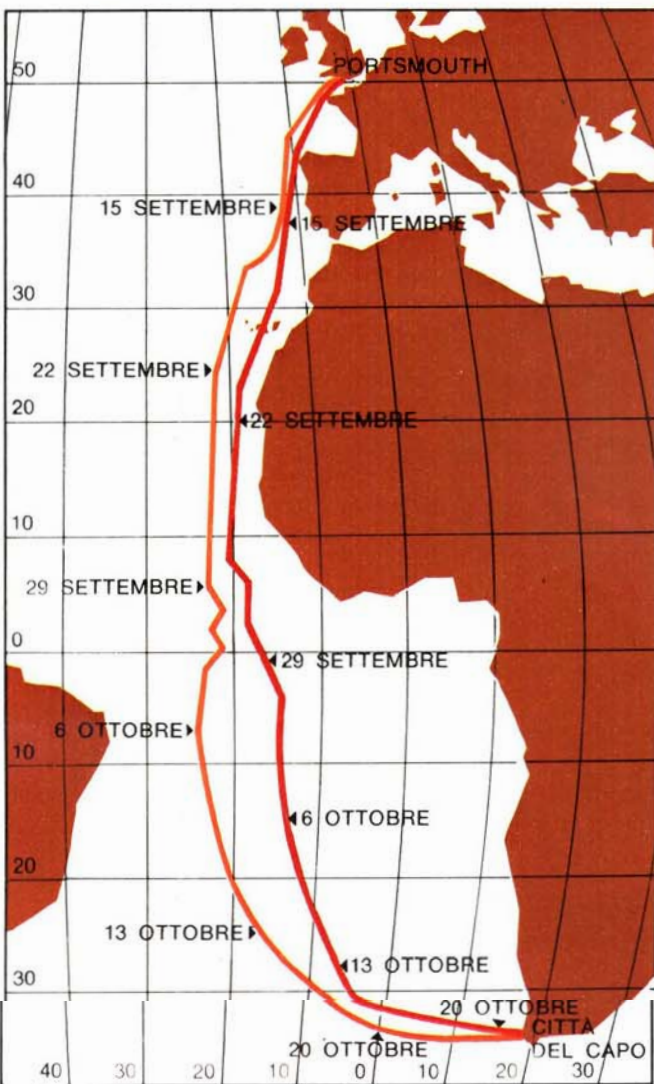
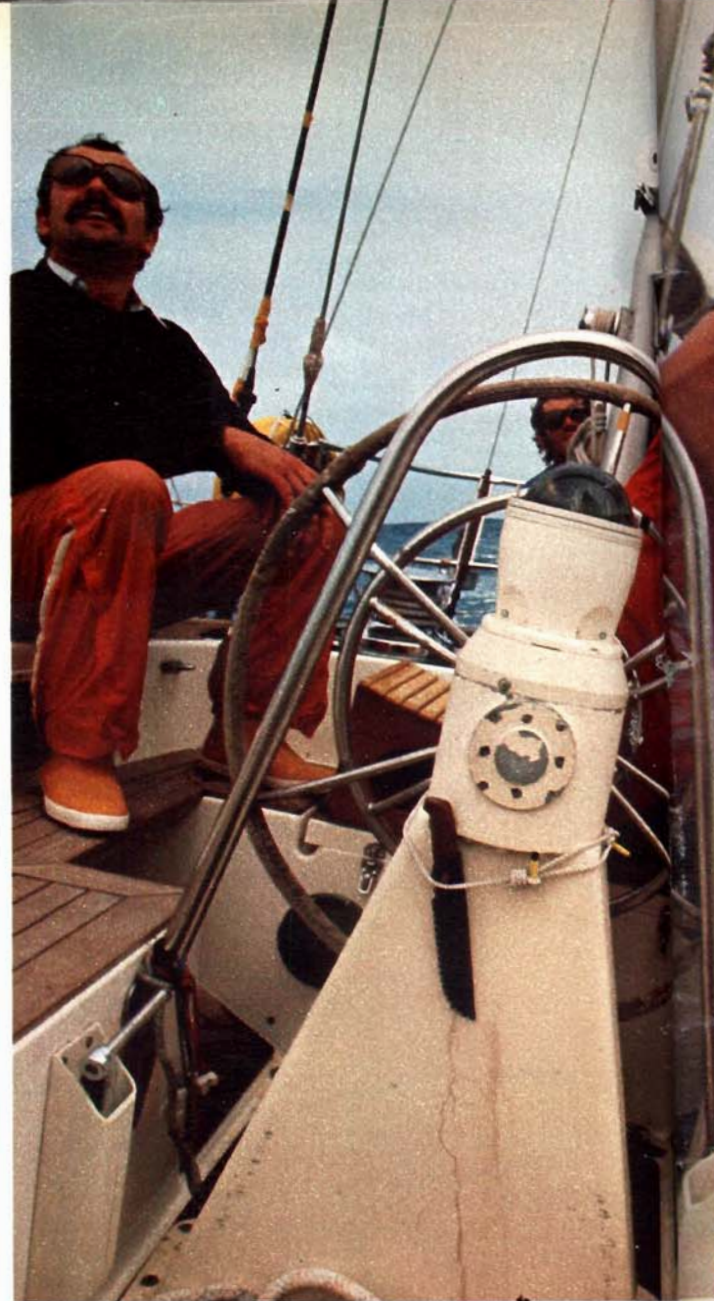
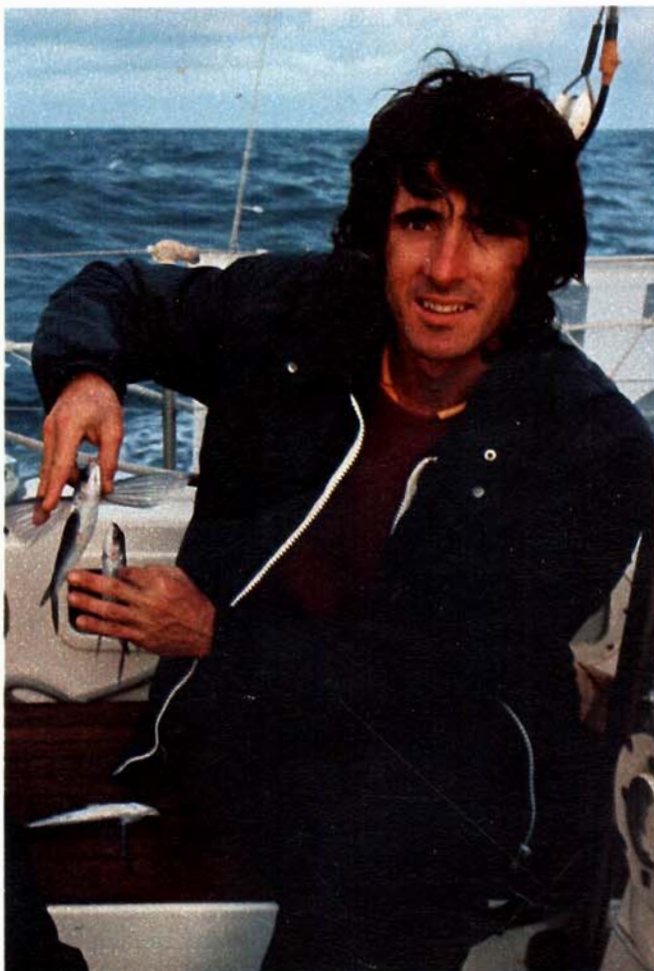
20 settembre. Finalmente, con il passaggio del 30° parallelo, entriamo nel regime degli alisei: il sole picchia, si comincia a vedere qualche pesce volante e nel cielo compaiono le nuvole cumuliformi caratteristiche di questa latitudine. Il vento, tuttavia, rimane debole, ed Erik decide di approfittarne 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

(1 - 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.





# TAURANGA

## 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: accidenti 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 guaio era stato provocato da una chiavetta 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. Coi 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-

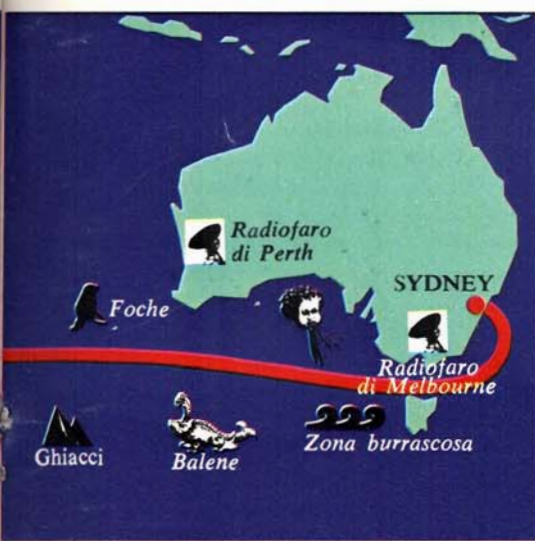
blemi di ricarica delle batterie: un alternatore si è presto guastato e una dispersione di corrente ci ha obbligato a far girare il motore assai più del previsto.

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 Aguillas, 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) *Guia* (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.





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

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

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

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

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

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

FIRMA \_\_\_\_\_

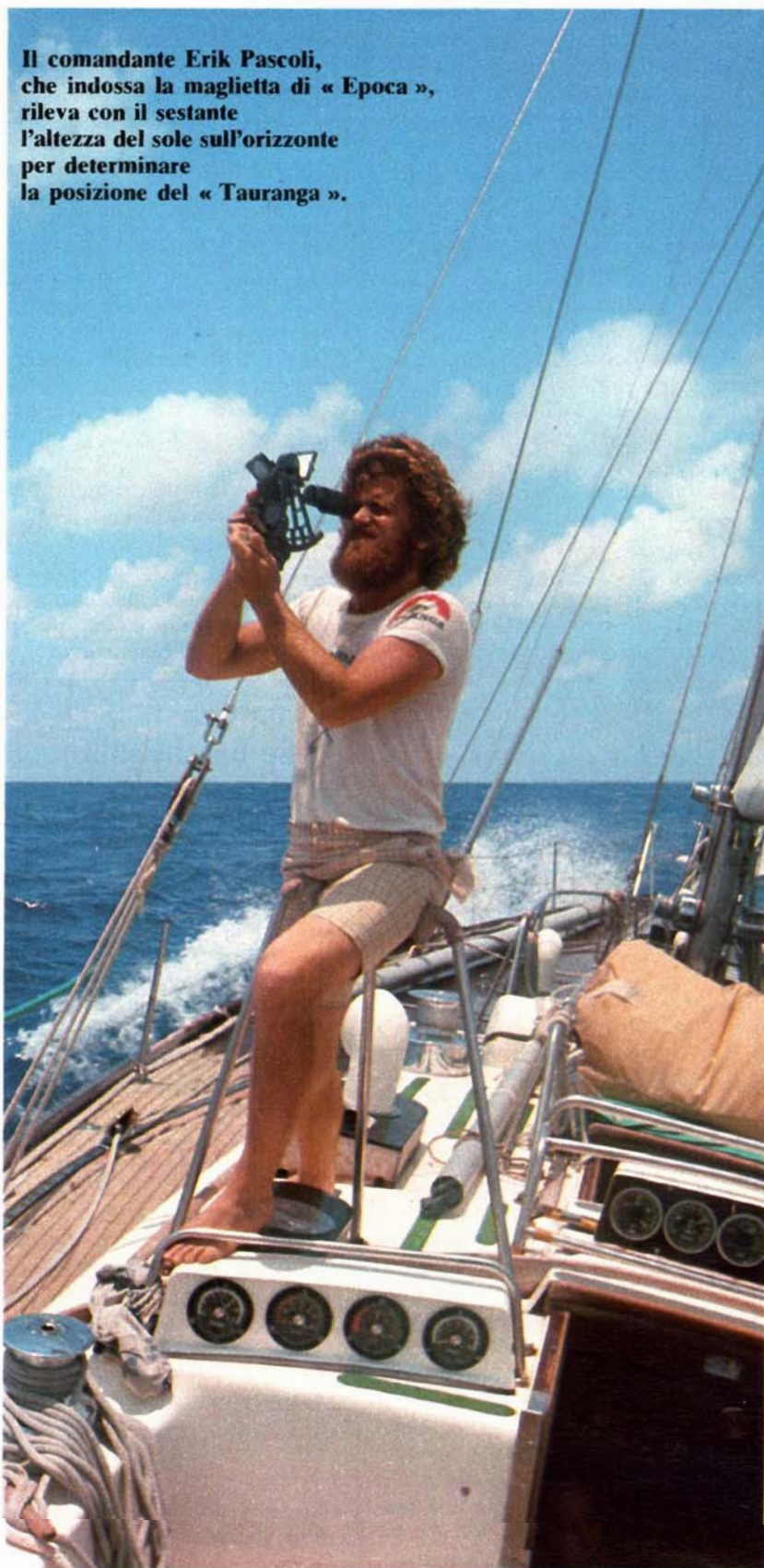
compensando così con la velocità la maggiore distanza.

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-

**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 ».**



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 ciondolarvi 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 *Guia* 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 incocciare 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 *Sayula* (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.

**Erik Pascoli**



## SOMMARIO

N. 1206 - Vol. XCIII - Milano - 11 novembre 1973 © 1973 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	<b>11</b>	ITALIA DOMANDA
Ricciardetto	<b>16</b>	MEMORIA DELL'EPOCA
Aldo Gabrielli	<b>26</b>	COME SI PARLA COME SI SCRIVE
Angelo Conigliaro	<b>29</b>	LA NOSTRA ECONOMIA
Domenico Bartoli	<b>33</b>	L'ITALIA ALLO SPECCHIO
	<b>34</b>	CHE COSA SUCCUDE
M. Bellacci - R. Uboldi	<b>44</b>	DICONO CHE NOI STIAMO TROPPO BENE
Klaus Lempke	<b>48</b>	INCONTRO CON IL PAZZO DI STATO
Alberto Bains	<b>54</b>	QUELLO CHE NON POTEVO DIRE DAL CAIRO
	<b>60</b>	IL TACCUINO DI SPADOLINI
Raffaele Carrieri	<b>64</b>	LE SOLITUDINI DI CASSINARI
Silvio Chersi	<b>68</b>	A NATALE VEDREMO QUESTA COMETA
Raffaello Uboldi	<b>80</b>	GLI SGOBBONI DELL'EST
L. Caputo - E. Pascoli	<b>97</b>	I 49 GIORNI DEL TAURANGA (1)
Fulvio Apollonio	<b>113</b>	L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI
Marzio Bellacci	<b>116</b>	IL PONTE DELLA MEZZA LUNA
Giorgio Torelli	<b>124</b>	DOMANDE DIFFICILI AI GENERALI
	<b>134</b>	DOMINIQUE: PERLE E CAPELLI DEGLI ANNI VENTI
Ulrico di Aichelburg	<b>140</b>	LA NOSTRA SALUTE
Giuseppe Grazzini	<b>144</b>	LA BIONDA CHE PORTAVA LA MORTE
	<b>154</b>	AVRÀ MEZZO MILIARDO DI TESTIMONI
Luigi Baldacci	<b>170</b>	IL VALENTINO BOMPIANI DEGLI ANNI VERDI
Domenico Meccoli	<b>174</b>	RISCOPERTO IL TESTAMENTO HIPPI DI DISNEY
Roberto De Monticelli	<b>178</b>	MASSIMO DURSÌ IN TESTA
Teodoro Celli	<b>188</b>	IL DIRETTORE DELL'ENTE LIRICO DI FIRENZE
Giorgio Torelli	<b>190</b>	D'OLTRE CONFINE IL PESSIMISMO DELLA SERA
	<b>194</b>	I PROGRAMMI RADIO E TV



In questo numero, un grande servizio a colori: « I 49 giorni del Tauranga », diario della prima tappa della regata mondiale vissuta a bordo della barca di « Epoca ». In copertina: Dominique Sanda (foto L. de Raemy).

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 « Negozi 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. 65.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 8.37.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 2.17.91; Catania, v. Etnea 368/70, 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. Garibaldi 56, 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. 5.48.83; Lucca, v. Roma 18, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 71.80.38; Mestre (Venezia), v. Cesare 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. 469.47.22; Milano, v. Cesare Correnti 14, tel. 80.76.95; Modena, v. Università 19, tel. 23.02.48; Napoli, v. Guantani 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, p.zza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Torino, c.so V. Emanuele 58, tel. 54.03.85; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vitt. Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, p.zza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 1.530.000 la pagina.



Questo periodico è iscritto alla FIEG  
Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

la vita sorride!



La vita sorride se l'organismo è in ordine. Il confetto Falqui regola le funzioni dell'intestino. Falqui dal dolce sapore di prugna è un farmaco per tutte le età.



FOT2 Reg. 4514. Decr. 538 del 13.3.58.

**Falqui**  
basta la parola