

“Dovevo andarci. Era semplice; la decisione era stata già presa, per me, dal codice marinaro...”. Queste parole dell’inglese Pete Goss, che sfida la liquida apocalisse dei Cinquanta urlanti per portare soccorso a Raphaël Dinelli, esprimono tutta la nobile essenza della regata intorno al mondo in solitaria, senza scali né assistenza, presentata spesso come l’Everest del mare. È una similitudine, questa, che vale se si considera la montagna dal basso, per far comprendere come la Vendée Globe sia paragonata alla vetta più alta da conquistare. Ma al di là di questo, l’affinità tra il ribollire delle onde e le rarefatte foschie dell’Himalaya svanisce.

Complessivamente, dal momento della sua nascita, nel 1989, meno di duecento concorrenti si sono cimentati in questa prova, il giro completo del Grande Sud e dei suoi tre capi, mentre gli alpinisti che hanno intrapreso la scalata del ‘tetto del mondo’ dal giorno della sua conquista, nel 1953, sono stati quattordicimila. Senza nulla togliere alle loro imprese, la montagna nepalese è un business turistico che si potrebbe definire una ‘globalizzazione dell’estremo’. Peraltro la Vendée Globe, così come altre regate dello stesso livello, richiede dei budget milionari, una qualificazione di millecinquecento miglia, una certificazione della barca e migliaia di ore di preparazione, mentre i pendii dell’Everest si possono raggiungere con qualche migliaio di euro, sulle spalle degli sherpa, o quasi. Con il risultato che, nelle ore di punta, si è pregati di attendere il proprio turno al cancello d’ingresso. Qualche anno fa, una quarantina di scalatori sono passati tranquillamente davanti a un ‘himalaysta’ agonizzante, in un’atmosfera di stordita indifferenza, senza accennare al minimo gesto di aiuto. La massificazione uccide.

Il costo elevato e la gelosa intimità di una cerchia ristretta di iniziati preservano ancora – per fortuna – la vela sportiva d’altura da una simile deriva. Qui, una rara pecora nera rappresenta l’eccezione che conferma la regola. Una lunga tradizione marinara di solidarietà e assistenza obbliga tutti i partecipanti a prestare soccorso a un concorrente in difficoltà, qualunque sia questa difficoltà e il rischio per sé stessi, nonché le conseguenze sull’esito della regata.

Questa regola è scritta nel Dna della Vendée Globe. Il suo artefice, il navigatore Philippe Jeantot, venne lui stesso salvato da Yvon Fauconnier, nella Transat inglese del 1984, dopo il naufragio del suo catamarano. Già dalla prima edizione del 1989, quella dei pionieri, Loïck Peyron la applicherà a vantaggio di Philippe Poupon. Il britannico Pete Goss la invoca nel momento in cui inverte la rotta, contro una tempesta allucinante e malgrado una ferita a un braccio, per raggiungere l’ultima posizione conosciuta di Raphaël Dinelli.

Questa tradizione porterà Isabelle Autissier, fuori regata, a tentare l'impossibile in un mare da incubo per salvare Gerry Roufs, anche se invano. E guiderà Giovanni Soldini al recupero di Isabelle, prigioniera del suo scafo rovesciato, durante l'Around Alone. O ancora, più recentemente, spingerà Vincent Riou a giocarsi barca e posto in classifica per tirare fuori Jean Le Cam da una situazione estremamente rischiosa.

Questa tradizione è al centro di quattro dei cinque racconti che compongono questo libro. Agli occhi del pubblico di oggi, ha il valore di un vero, miracoloso antidoto all'individualismo trionfante. L'altra storia, quella di Yves Parlier, sta a dimostrare che un vero marinaio può anche riuscire a venire a capo di un'avversità senza un aiuto materiale esterno. Quest'ultima è una vicenda solo in apparenza contraddittoria: la prima solidarietà, in realtà, comincia proprio con l'aiutare sé stessi.

Abbiamo deciso di ricostruire queste cinque avventure di mare e la loro conclusione da un doppio, e contrapposto, punto di vista: quello del sopravvissuto e quello del suo salvatore, partendo dalle storie raccolte a tu per tu con i protagonisti. L'idea è quella di spogliare gli avvenimenti del pathos tipico del codice del racconto mediatico, pur senza trascurare le emozioni, le reazioni personali e le tensioni, che giocano la loro parte in tutti i drammi umani, sia in mare che sulla terraferma. Un diario puramente 'scientifico' non avrebbe potuto trovare il cuore di queste storie.

Sotto questa prospettiva, queste esperienze che arrivano dal Grande Sud brulicano di insegnamenti, di lezioni esplicite e implicite riguardanti la sicurezza in mare, le situazioni di emergenza e infine la sopravvivenza, tre ambiti che tuttavia devono assolutamente essere ben distinti tra loro. Alla fine, abbiamo cercato di ricapitolare i principali elementi, raccogliendoli sotto forma di una 'check list', elaborata da esperti del calibro di Isabelle Autissier, Yves Parlier, Giovanni Soldini e Loïck Peyron, a vantaggio di tutti coloro che si allontanano dalle coste oltre le sei miglia.

Non c'è libro o manuale che possa sostituire il mare e una barca per imparare a navigare come si deve. Le scuole di vela, come Glénans o Caprera, sono le più indicate, e la professione di istruttore si sviluppa di giorno in giorno sempre di più. Gli stage di sicurezza e sopravvivenza, in ambito World Sailing (ex Isaf o Federazione internazionale della vela), sono obbligatori per i concorrenti delle regate oceaniche, e richiedono un aggiornamento ogni cinque anni. Non sono esenti da questi obblighi anche i veterani, come un certo Loïck Peyron, con le sue cinquanta traversate atlantiche. Questi stage sono certamente aperti a tutti. Su internet è facile individuare il centro abilitato più comodo allo scopo. Rinunciarvi è già un errore.

Non c'è niente che valga quanto la formazione e l'esperienza. Peraltro, un po' di cultura marinaresca non guasta. Al contrario, può stimolare la riflessione, aprire gli orizzonti, ben sapendo che non esistono situazioni ripetibili e che le barche sono sempre diverse, così come chi naviga su di esse. Non esiste la soluzione pronta, il sistema da seguire, il programma da prevedere, al di fuori delle procedure d'urgenza da applicare alla lettera. "La soluzione sta a te", come dice Giovanni Soldini.

Tra le righe di queste cinque storie particolari, accadute tra i Quaranta ruggenti e i Cinquanta urlanti, si può seguire lo sviluppo del concetto di sicurezza, attraverso la lente di una specifica classe di scafi, nati per le grandi prestazioni, chiamati Open, dal momento

che non sono strettamente dei monotipi. L'approccio è in generale quello del collaudo, dell'empirismo tipico degli esordi, con una progettazione realizzata al computer, dalla distribuzione delle zavorre, centrali o laterali, all'adozione di chiglie basculanti o 'a pendolo', dalle derive laterali supplementari alla comparsa dei foil, in forma di strani baffi alla Dalí, dotati di piani portanti. L'uomo sbaglia, e la sua tecnologia ne è la prova quotidiana. Una barca su due, tra quelle partecipanti alla Vendée Globe, si danneggia: questa è la regola, con tutte le conseguenze e i necessari soccorsi del caso.

Se vi chiedete perché mai queste specie di gigantesche tavole da surf di 18,28 metri di lunghezza, il cui peso di sette-otto tonnellate scompare con andature portanti, dovrebbero riguardare anche voi, tranquilli velisti da diporto, osservate la tendenza all'allargamento e all'arretramento del baglio massimo delle attuali barche da crociera. Insieme al ritorno in auge delle sentine, la semplificazione del doppio timone e la sviluppata ergonomia del pozzetto, tutto ciò ha subito l'influenza della Vendée Globe, qualche volta solo estetica, ma comunque non così trascurabile negli effetti. Tranne qualche eccezione, a queste barche da crociera mancano solo delle paratie strutturali degne di questo nome, e a tenuta veramente stagna, per ambire a un maggiore livello di sicurezza. Ma di solito gli oceani australi non rientrano nei programmi di navigazione dei loro armatori.

Nigel Burgess, Mike Plant e Gerry Roufs, tre concorrenti iscritti alla Vendée Globe, sono morti in mare, vittime della loro passione. Tre sono tanti, ma allo stesso tempo pochissimi se confrontati con il numero di vittime delle regate aperte alla partecipazione dei dilettanti, come il tragico Fastnet del 1979, la Sydney-Hobart del 1998, la Transat degli Alisei del 1995 con i suoi dieci morti, tra cui i sei membri di equipaggio dello yacht italiano *Parsifal*. Il Grande Sud non ha il monopolio delle tempeste, degli uragani, delle onde peggiori o di quelle anomale. Ma le sa condensare bene.

Si può dire, infine, che il filo conduttore delle vicende descritte in questo libro è costituito da una certa dose di fortuna, visto anche il lieto fine che le accomuna. Ma, come vedrete, non è solo lei, la fortuna, la protagonista di queste cinque storie.