

Ultime miglia, primi bordi...

«Chi vede Ouessant, vede il suo sangue», afferma un antico detto delle nostre coste bretoni.

7

Questa notte, quando scorgo per la prima volta il bagliore del faro della mitica isola, non è il mio sangue che intravedo ma la vittoria.

La vittoria, finalmente!

L'ho sognata. Questa volta, ce l'ho fatta: *Adrien* e io ce l'abbiamo fatta!

Adrien, è la mia barca. Ha resistito bene e non abbiamo tralasciato nulla in questa folle corsa contro il tempo, contro le correnti e contro i venti.

122 giorni 14 ore 3 minuti e 49 secondi. Ossia 29 giorni meno del precedente record del giro del mondo a vela in solitario senza scali, da est a ovest, stabilito dal mio compagno Philippe Monnet quattro anni fa, nel giugno del 2000.

Il giro del mondo al contrario è stato a lungo considerato come una pura follia. Lo è ancora per la maggior parte dei navigatori. Secondo un'opinione unanime, rappresenta la prova più dura, più estenuante che uno skipper possa imporsi.

Quando si vuole illustrare la difficoltà di questo giro, battezzato dagli inglesi Global Challenge, l'immagine più semplice e più eloquente che viene in mente è quella di un corridore ciclista alle prese con uno dei grandi passi dei Pirenei o delle Alpi nel Giro di Francia. Tra fare il giro del mondo a vela nel senso buono – da ovest a est – e nel senso contrario, c'è la stessa differenza che c'è tra scendere quel passo e risalirlo.

Tutti i venti e le correnti dominanti del pianeta si dirigono da ovest verso est. Ciò si spiega soprattutto con il senso di rotazione della Terra. Quindi, quando ci si lancia in un giro del mondo al contrario, si è sicuri di dover effettuare tutta la parte sud del percorso, intorno all'Antartide, con il vento sul naso... e che vento!

Una volta effettuata la discesa dell'Atlantico, appena arrivati all'altezza di capo Horn, all'estremità del continente americano meridionale, i venti dominanti e le correnti si coalizzano per formare un'opposizione continua che è impossibile affrontare a vela. Bisogna agire d'astuzia con gli elementi, bordeggiare continuamente, cioè procedere a zig zag in modo che il vento contrario diventi la forza motrice che permette di avanzare un miglio dopo l'altro... Perché, in condizioni simili, bisogna sapersi accontentare di una progressione talvolta quasi insignificante dopo decine di ore di sforzi. Il concetto di umiltà dell'uomo davanti agli elementi assume in queste circostanze tutto il suo significato. I vecchi marinai usavano

affermare che navigare in quel senso voleva dire: «Duplicare la rotta, triplicare il tempo, quadruplicare l'insoddisfazione!»

Una volta, ai tempi dei grandi tre-alberi, non era insolito vedere delle barche che per raggiungere Valparaiso sulla costa cilena, dopo giorni e giorni di tentativi infruttuosi in quella direzione, rinunciavano a doppiare il capo Horn. Dovevano quindi ripartire nell'altra direzione, riattraversare l'Atlantico meridionale e passare l'oceano Indiano e poi il Pacifico per raggiungere alla fine la loro meta.

A capo Horn, non si ha nemmeno una possibilità su cento di avere il vento a favore quando lo si affronta da est a ovest! E una volta che il mitico promontorio viene superato, la festa continua! Vento e correnti contrarie di continuo. E avendo contro questo mare possente che gira intorno al globo senza incontrare alcuna terra, alcun ostacolo che possa rallentare o attenuare il suo moto ondoso. E come premio, a queste latitudini molto meridionali, un altro pericolo incombe, gli iceberg... Perché l'interesse del navigatore è quello di scendere quanto più a sud possibile e ragionevole. La circonferenza della Terra è infatti più piccola quando ci si avvicina al polo, e la distanza da percorrere risulta quindi altrettanto ridotta.

Il giro del mondo al contrario implica anche che, giorno e notte, durante tutta la traversata del Pacifico e dell'oceano Indiano –ossia settanta giorni di mare circa –, la barca affronti ogni onda con grande decisione, poiché procede in senso contrario al moto ondoso. Come dire che la barca a vela deve aprirsi la rotta contro una successione quasi ininterrotta di colpi di maglio. Dopo ogni onda, la prua ricade pesantemente nel vuoto mentre, nell'altro senso, tenderebbe piuttosto a pla-

nare sulla cresta, ad accompagnarla nel suo movimento verso est. Talvolta l'urto è paragonabile a quello di una caduta da parecchi metri. È logorante sia per la barca che per lo skipper.

Tali condizioni meteorologiche ostili sono dunque il destino comune e quasi quotidiano durante la traversata del Pacifico e dell'oceano Indiano, fino al passaggio, a sud del continente africano, del capo di Buona Speranza, dove inizia la risalita dell'Atlantico. Lì, il marinaio riprende delle condizioni di navigazione "normali", poiché il vento è meno forte e la sua direzione non è più contraria alla rotta. Per di più, le temperature sono più miti, più piacevoli e non si deve più combattere tanto con l'umidità che, nelle latitudini meridionali, impedisce di far asciugare adeguatamente gli indumenti.

Questo ritorno alla normalità è anche l'inizio del ritorno a casa. La fine del viaggio e della sofferenza. Il cerchio si chiude. E il sogno è diventato realtà...

In effetti, questi 122 giorni rappresentano quasi sette anni della mia vita. Ne sono la conclusione. Sono la concretizzazione dell'obiettivo più importante che mi ero prefissato nella mia vita e, quando il chiarore del faro di Ouessant mi fa l'occhiolino perché ce l'ho fatta, mi dico, per un attimo, che è anche il mio sogno di bambino che si sta realizzando.

A dieci anni, sulla zattera immobile che avevo costruito nel giardino di mio nonno dalle parti di Amiens, mi battevo già contro gli elementi, mi vedevo in preda alle tempeste descritte da Omero, affrontavo la furia dei mari di cui, in verità, non sapevo nient'altro che quello che leggevo qua e là...

Ma la vicinanza di Ouessant mi richiama anche alla realtà e

alle necessità del momento. Cioè all'attenzione, alla prudenza. Soprattutto a non rilassarmi, a non cedere al canto delle sirene che provano un piacere sadico a cantar vittoria sempre troppo presto.

Qui, il rischio è la collisione. Mi è già successo ancora una volta appena due giorni fa...

Mentre tutto andava bene e stavo terminando la risalita dell'Atlantico, l'allarme del radar mi ha svegliato in piena notte. Mi sono precipitato sul ponte e ho scrutato il mare. Nulla. Sono ridisceso nel quadrato a osservare il monitor. Eppure, c'era qualcosa, là, a tre miglia, dritto a prua... Esco di nuovo. Spalanco gli occhi. Immagino che possa essere un'altra barca a vela non illuminata. Afferro il binocolo. Mi permette una visione notturna ottima ma continuo a non vedere niente. Non mi piace affatto... Il radar mi indica che l'oggetto è proprio lì, davanti alla mia barca. Riduco un po' le vele, avanzo con prudenza e poi, un attimo dopo, nella luce della luna piena, distinguo, a venti metri circa, l'asta alla deriva di una rete da pesca o di una nassa. Eppure ci sono quattromila metri di fondale in quel punto! Sull'asta è fissato un piccolo riflettore radar... Non avrei certamente danneggiato lo scafo in alluminio di *Adrien* se l'avessi urtata, ma l'incidente vale come un avvertimento. Devo raddoppiare l'attenzione.

Circa ventiquattro ore più tardi, con venticinque nodi di vento, sotto solent¹ e una mano di terzaroli², alla fine della

¹ Nome dato a uno dei fiocchi, vele poste a prua della barca.

² Riduzione della superficie della randa. Su *Adrien*, può essere ridotta fino a tre mani di terzaroli.