

**L'IMPRESA** Orange II, il catamarano di Bruno Peyron, stabilisce un record memorabile: 48.000 km a 40 all'ora. Sull'acqua

# Il Giro del mondo in cinquanta giorni

Visionario, convincente, determinato: sono gli aggettivi che gli amici appuntano su Bruno Peyron, l'orgoglio di Francia tornato ieri a Ouessant dopo averla lasciata il 24 gennaio: fanno 48.000 km, fanno 50 giorni, 16 ore 20 minuti 4 secondi. Il Giro del Mondo in Cinquanta Giorni. La regata si chiama Jules Verne: meglio di così non si potrebbe. E infatti meglio di così non ha mai fatto nessuno, nemmeno il miliardario americano Steve Fossett, 58 giorni l'anno scorso con il suo Cheyenne e in attesa di un'omologazione diventata inutile. «Che si tenga pure Eolo, noi preferiamo Nettuno», ora dicono i francesi. Perché Fossett è quello stravagante riccone che ha girato attorno al mondo senza scalo e senza rifornimento su un aereo (di sua progettazione) che sembra un pterodattilo e poi ci ha provato, riuscendoci, con un pallone pieno di elio, proprio uno dei mezzi usati da Phileas Fogg che sullo schermo fu portato - perfettamente - da David Niven.



Orange II, il catamarano di Bruno Peyron è volato intorno al mondo in 50 giorni

Pioniere dei grandi catamarani sin dal '79, membro di quella razza che uno può ammirare affacciandosi sul mare burbero e bretonne di Quimper, Bruno ha 47 anni, una moglie, due gemelli e ha un archivio di 300.000 miglia, 555.000 km, di trentacinque traversate dell'Atlantico, di tre giri del mondo. Il primo: «Un viaggio iniziatico, intrapreso con una barca che non aveva chance quando si inoltrò nei terribili mari del Sud». Che non sono quelli dipinti da Paul Gauguin, raccontati da Robert Luis Stevenson, ma quelli che rugiscono attorno all'Australia meridionale, edifici d'acqua che arrivano direttamente dall'Antartico. Il secondo: «Fatto perché avevo un terribile bisogno di ritrovare il mare». Già, Bruno si era dedicato all'organizzazione di The Race, alla costruzione di un altro gigante, Club Med, e alla messa in cantiere di un figlio che si sarebbe rivelato doppio. Il terzo: «Perfetto». Quello chiuso ieri, nella festa, nei messaggi di congratulazioni. Uno dei pri-

mi è stato quello di Ellen McArthur, la Piccola Grande Donna, la nuova Britannia che solca le onde: 72 giorni e 22 ore per un mondo intero bruciato in una solitudine che può avvicinarsi all'estasi. A governare quell'immensità che è Orange II (un catamarano lungo 37 metri, largo 18, pesante 28 tonnellate, con un albero che sfiora i 50 metri di altezza) Peyron naturalmente non era solo: in tredici, due in meno di quelli seduti sulla casa del morto. In tredici a spartirsi fatiche e avversità, in tredici per sbrigare l'impresa nel più breve tempo possibile. «Dopo una settimana passavamo l'Equatore: le premesse erano buone». Sono andate di bene in meglio: alla fine la media è stata di 22,1 nodi orari, quasi 41 all'ora. Peyron ha girato attorno al mondo in motorino e non se n'è accorto. «Ma è se è per questo ho fatto anche di meglio: con Orange II appen-

na varato ho centrato anche il record mondiale della 24 ore, 1300 km a 54 orari». I nuovi mezzi di comunicazione permettono di tenersi in contatto anche nelle situazioni più estreme. In questi cinquantagiri Bruno ha odorato il vento ma ha anche parlato di sé, dei suoi compagni, della sua impresa a uno di quei miracolosi telefoni che sono filo d'Arianna per non perdersi nel labirinto del mare e dei pensieri che assillano. E ha saputo raccontare molte cose interessanti: «Definirmi skipper o timoniere credo sia riduttivo: credo che direttore d'orchestra sia meglio. Io detto i tempi, cerco l'armonia e posso benissimo trovarmi agli ordini del comandante del quarto. Una struttura di tipo orizzontale». Ma il tempo dell'analisi ha dovuto lasciare spazio anche al trillare dell'allarme quando uno dei parabrezza che proteggono chi sta alla barra è andato in pezzi col-

pito dalla violenza del gran mare oceanico. O quando - immancabile - una balena ha fatto la sua fugace comparsa colpendo uno degli scafi. Chi conosce a fondo Bruno, figlio di un comandante di petroliere, lo descrive come un uomo e un navigatore animato da una passione viscerale, capace di condurre gli uomini usando l'arma gentile della dolcezza, di pianificare un futuro che dovrebbe condurlo alla Transat 2007, su quell'Atlantico del Nord dove per lui tutto è cominciato, e poi alla Vendée Globe 2008. Sì, lui può pensare ad altri obiettivi. Agli altri, l'avventura di provare a scalzare via dalle *tablettes* questo record tonante. «Una sfida durissima ma che regala grandi motivazioni»: Franck Cammas ha appena saputo ed è già pronto a lanciare il guanto.

Giorgio Cimbrico



ALLO YACHT CLUB ITALIANO DI GENOVA

## A scuola di Coppa America Match Race, il massimo della sfida

Genova. Bmw Match Race Academy: e uno pensa a un corso di vela per figli di papà e di mamma, miliardari e sofisticati con la spasmodica necessità di passare il tempo. E invece no, perché professione match racer è un futuro, è un lavoro, «magari è il modo per far uscire la vela italiana dall'età della pietra», commenta Carlo Croce, presidente dello Yacht Club Italiano e padrone di casa per questo corso o supercorso che parte oggi nella scuola di mare intitolata a un padre (Beppe) che non può che riscuotere dolcissimo e riconoscente ricordo. Tradurre match race significa proporre scontro diretto, testa a testa, uno contro uno o, come dice uno dei registi dell'operazione, quel lupo di mare di Mauro Pelaschier, «aggreire e difendersi», che è la filosofia di questa vela di accostate che paiono arrembaggi. Quattro corsi e un tutto esaurito da *musical* londinese: ottanta posti venduti a 1.000 euro l'uno che per un lungo fine settimana non è molto visto che Bmw e Yci mettono a disposizione letto, cibo, barca, cerata, metereologo e un *tutor* come Roberto Ferrarese che ha un decalogo da ridurre in poche parole: «Poca teoria, molta pratica, studio dei fondamentali. Tre giorni di lavoro duro sono il minimo per chi dalla vela chiede uno sbocco diverso». In una parola: professionismo. Perché un match racer è come un giocatore di tennis o di golf e non c'è solo la coppa America per sbarcare decentemente il lunario. La classifica mondiale comprende oggi 1500 nomi e presto si allungherà con i primi che usciranno da questa *laurea breve*: elbani e svizzeri, a giudicare dall'elenco degli iscritti.

leri, Porticciolo Duca degli Abruzzi, sole caldo: una delle quattro barche (Beneteau 7,5, si chiamano, bianche ed eleganti) giunte dopo un lungo viaggio dalla costa atlantica della Francia dove hanno visto la luce, sta per essere calata in mare. Un varo in piena regola con Massimo Franz, diacono della Stella Maris che impetra l'intervento divino per tener lontane avversità e tempeste, e Elisabetta Saccheggiani, azzurra e olimpica ad Atene nei 470, che fa per intero il suo dovere di madrina infrangendo al primo colpo uan bottiglia di Veuve Cliquot, conosciuto familiarmente come la *Vedova*. Una vera fortuna che i camerieri accorcano subito dopo con vassoi carichi di calici. Per i più bravi, primi punti per salire sulla lunga scala della classifica mondiale e a maggio, a Portofino, nel corso del trofeo Zegna, la chance di incrociare scafi e velistica bellicosità con Torben Grael e Paul Westlake. Per chi non mastica a fondo questo mondo, sufficiente dire che il brasiliano Grael, 45 anni, tattico di Luna Rossa, è un decathleta del mare, capace di metter le mani su cinque medaglie olimpiche, e l'australiano Westlake, 43 anni, trimmer di Bmw Oracle, ha alle spalle sette titoli mondiali in classe diverse e quattro *campagne* di Coppa America. «Luna Rossa e Oracle, le nostre due anime, che andranno a incrociarsi sul mare di Portofino», commenta con uno dei suoi impagabili accenni di sorriso Carlo Croce che domani sarà rieletto al posto che merita, presidente dello Yci e svechiatore di un ambiente che trovò troppo ammantato di ragnatele.

G. Cim.

**MOTO** Presentato il team Camel Honda con Bayliss e Barros

# Sfida a Valentino

E sul cambio gomme in gara è già polemica

dal nostro inviato

Milano. Si accendono i motori del Motomondiale. Tre settimane dividono team e piloti dal via ufficiale della stagione, a Jerez de La Frontera, Spagna, dove il 10 aprile si correrà il primo gran premio del 2005. C'è grande attesa, c'è tensione e ci sono già polemiche sulle nuove regole, prima fra tutte quella che introduce, nella classe regina, il cambio gomme in caso di pioggia, come avviene in Formula 1. Non più corsa interrotta, come avveniva in passato e come resterà nelle classi 125 e 250, ma libero arbitrio ai piloti di scegliere se e quando tornare ai box per montare gomme da bagnato. La richiesta dell'ultimo momento, sostenuta da diversi piloti, è quella di poter sostituire la moto perché, a differenza delle auto, con la pioggia non è solo una questione di gomme, ma di regolazioni e assetti completamente diversi tra asciutto e bagnato. Durante l'inverno, intanto, i team hanno fatto pratica col cambio gomme. «Noi siamo in grado di farlo in 8-9 secondi» afferma Carlo Fiorani, manager di Honda Europa. Resta da vedere se ora prevarrà la richiesta di avere un muletto a disposizione. Di questo se ne par-

rà nel week end a Barcellona dove sono in programma i test Irt, che vedranno per la prima volta nella stagione tutti i team assieme in pista. Sarà una verifica importante per valutare e confrontare progressi e condizioni di scuderie e piloti. La prima sfida della nuova stagione l'ha lanciata ieri, dal Palazzo della Borsa Valori di Milano, il team Camel Honda di Sito Pons. Un team di primo piano, che vuol dire la sua nel Mondiale 2005. I suoi piloti sono il brasiliano Alex Barros, veterano del circus con 240 gran premi disputati, e l'australiano Troy Bayliss, ex campione del mondo della Superbike. «La RC211V, secondo me è la moto migliore - dice Pons, due volte campione del mondo e team manager della squadra - e i nostri piloti hanno il talento e l'esperienza per affrontare questa difficile stagione e puntare alla vittoria». «Sono motivatissimo - afferma Alex Barros - e pronto ad affrontare quella che si annuncia come una delle stagioni più combattute della storia del Motomondiale. Le prime prove hanno evidenziato il grande equilibrio, con dodici piloti racchiusi in un secondo. Sarà un campionato fantastico».

Honda dalla Ducati dopo aver chiuso la stagione scorsa con un podio all'ultima gara. «Devo ancora trovare un buon feeling con la nuova moto - dice l'australiano - ma ci sto arrivando. Abbiamo sei giorni di test prima della gara di esordio del Mondiale e saranno test importantissimi. Per me arrivare alla Honda dopo tanti anni con la stessa moto è stato un grande cambiamento ma sarà anche una grande chance». Alle presentazioni del team, a Milano, sono intervenuti i «boss» della Honda. «Quest'anno - commenta - Ishii Tsutomu, general manager di Hrc - non abbiamo il titolo mondiale da difendere e quindi sarà una sfida importantissima per la Honda». Roberto Zanni, vicepresidente della Japan Tobacco, proprietaria del marchio Camel, ha ricordato l'impegno della multinazionale nel mondo dei motori: «Abbiamo due nuovi piloti ma posso annunciarvi che uno dei nostri ex piloti, Max Biaggi, passato quest'anno al team Honda ufficiale, resterà testimonial del Brand Camel. E' un amico e siamo legati a lui». In pista però sarà battaglia. L'uomo da battere - come sottolinea anche Barros - resta Valentino Rossi con la sua Yamaha. E' lui il numero uno. A dargli la caccia ci saranno quest'anno sette Honda, una in più della stagione scorsa. Biaggi e Gibernau guideranno la carica. Max ha già lanciato il suo monito a Valentino, affermando che quest'anno non si diventerà come l'anno scorso. Ventuno sono i piloti iscritti nella MotoGP e di questi, gli italiani sono sei, la pattuglia più nutrita: Valentino Rossi, Max Biaggi, Loris Capirossi, Marco Melandri e gli esordienti Roberto Rolfo e Franco Battaini. Tra le novità, oltre al cambio gomme, due nuovi gran premi, a Istanbul e Shanghai, il ritorno a Laguna Seca (Usa) dopo anni di assenza, le prove cronometrate che per la MotoGP si svolgeranno in seduta unica al sabato. Tra le conferme, il fatto che l'uomo da battere è sempre Valentino.

Troy Bayliss arriva alla Camel



Troy Bayliss (a sin.) e Alex Barros con lo staff della Camel Honda

Il 19 e 20 Marzo le tue strade prenderanno un'altra piega... e un'altra... e un'altra...



Il 19 e 20 Marzo presso le nostre concessionarie ufficiali\*

vieni a provare la STREET ROD™, la nuova roadster di Harley-Davidson®.

Motore Revolution® da 1130 cc, freni Brembo® e 120 cavalli di esplosiva potenza.

La nuova Harley-Davidson® VRSCR

www.harley-davidson.it

Numero Verde 800-800883

\*Presso tutte le concessionarie che aderiscono all'iniziativa



It's Time to Ride

Giuseppe Giannotti