

N°87 - May 4, 2006

Local News
in English

FREE

St-Barth WEEKLY

Published by "Le Journal de Saint-Barth"
05 90 27 65 19 - stbarthweekly@wanadoo.fr

Last Saturday, after a period of great suspense, Groupe Bel (Kito de Pavant/Pietro d'All) was the first boat to cross the finish line of the Transat Concarneau-Saint-Barth in the Port of Gustavia. Twenty-eight boats set sail from Concarneau on April 9. After three weeks of racing, the 25 boats that finished the race arrived within 24 hours of each other. A first for the Transat... Set by the top sailors, this fast pace was quite exhausting! (Photo ; Rosemond Gréaux)



EDITORIALE

PIETRO E KITO AL FOTOFINISH

Cino Ricci

Se continua così Pietro D'Alì non diventerà mai Velista dell'Anno. Continua a vincere le regate vere, quelle nella tana del lupo dove la concorrenza consiste nel fior fiore della marineria, soprattutto bretone, essendo la classe quella del Figaro. Da Concarneau, in Bretagna, a Saint Barthélemy nelle Antille francesi. Ad armi pari quindi, vince chi ha più cuore e più cervello. Oltre ad una gran tecnica. Comunque è andata e Pietro D'Alì e Kito de Pavant, les méditerranéens, hanno vinto la Ag2r con pieno merito battendo di una ventina di ore il record: 3710 miglia in 19gg 22h24'30" alla media di 7,76nodi.

Pietro è il primo italiano a vincere la Transat Ag2r e, per capire quanto sia stata dura, avvincente e combattuta la regata, basta soffermarsi sul dato: i primi quattro sono arrivati al traguardo in 60 minuti (il secondo a 14') e altre 23 barche in una ventina di ore! Kito e Pietro, con il loro Groupe Bel, si sono sempre mantenuti nel gruppo di testa e hanno tatticamente ben sfruttato il ragionamento sull'evoluzione del vento nella fase finale. Il bordo lungo a Nord, quando sembrava buono mantenersi a Sud (opzione di Le Cleac'h, vincitore della precedente Ag2r, e di "Bilu" Jourden grande solitario) è stato la carta vincente giocata con coraggio e decisione. Le ultime miglia, attorno all'isola, di bolina con vento leggero, hanno dato a Pietro, al timone, la possibilità di dimostrare la sua calma e la sua abilità nel portare al meglio la barca. Dietro la muta degli inseguitori non ha guadagnato un metro anche se per i nostri due la pressione deve essere arrivata alle stelle. «Regata fantastica, abbiamo fatto il nostro dovere...». Queste sono le uniche parole che i reporter sono riusciti a tirare fuori da Pietro. Adesso, i Francesi, quelli della carta stampata, hanno cominciato a scrivere il cognome D'Alì correttamente: vuol dire che Pietro è entrato nell'Olimpo dei solitari.



Tutti bretoni ma vincono les méditerranéens

FOTO DI JAMES ROBINSON/TAVIR



▶ INFRASTRUTTURE

Si studia un percorso alternativo per portare il made in Italy in Russia: la TAV del Mare esiste già

A pagina 3



▶ REALITY BOAT

Per Stefano Todini e Patrizia Pellegrino la barca regala attimi di gioia pura, relax e allegria

Klaus Davi a pagina 15

Transat ag2r :

Le scénario idéal



Pietro d'Ali et Kito de Pavant, grands vainqueurs d'une édition exceptionnelle.

La huitième Transat ag2r Concarneau Saint-Barthélemy s'est achevée en forme de succès. La course fut intense et l'arrivée, magique. La barre est désormais placée très haut. On parle déjà des innovations pour la neuvième édition.

Pierre Bojic, directeur de Pen Duick, nouvel organisateur de la Transat ag2r parle d'un scénario idéal : «Je garde le goût du scénario idéal. Quelque chose qui se termine c'est toujours un peu triste, surtout quand on a été sur un petit nuage pendant un mois».

Tous les ingrédients étaient réunis et la chance s'en est habilement mêlée. D'abord un plateau de grands marins exceptionnel. Il était évident qu'ils donneraient à la course un intérêt tout particulier. Sur les 28 duos engagés, la moitié au moins pouvait légitimement prétendre à une victoire. Ils ont donné le ton dès le départ de Concarneau, en exploitant à fond leurs montures dès la première nuit. Chacun savait, dès cet instant, que ça ne mollirait pas jusqu'à l'arrivée. Chacun avait pensé creuser l'écart. Et trois semaines plus tard, ils étaient toujours au contact en arrivant à Saint-Barth.

Dix leaders

Dix bateaux se sont partagé la place de leader dans les classements quotidiens. Du jamais vu ! Le suspense a duré jusqu'à l'arrivée, à tel point qu'en partant au petit matin samedi dernier, vers la pointe de Colombier, on ne savait toujours pas lequel on allait rencontrer. Ce fut Groupe Bel (Kito de Pavant/ Pietro d'Ali), suivi 18 mn plus tard d'Atao Audio System (Dominic Vitet/ Lionel Lemonchois). Jusqu'à la dernière ligne droite, les premiers savaient qu'ils n'avaient pas le droit à l'erreur, leurs poursuivants étant prêts à mettre le clignotant à la moindre brèche. 33 mn plus tard, c'est Banque Populaire (Jeanne Grégoire/ Gérald Vénier) qui venait compléter le podium. Là encore, la bagarre fut musclée jusqu'à la ligne puisque c'est moins de 4 mn après que Véolia (Roland Jourdain/Jean-Luc Nélias) franchissait à son tour la ligne à l'entrée du port de Gustavia. 24 heures plus tard, presque tous les bateaux étaient dans le port. Une belle fête mais un petit goût amer, ainsi que l'explique Pierre Bojic : «Les conditions ont été presque trop favorables. Une arrivée groupée c'est bien mais c'est trop court. Comme pour tous les plaisirs, on aurait aimé que ça dure».

Cap sur 2009

Il va falloir faire encore mieux. Ce sera difficile. Pen Duick a déjà commencé à se pencher sur la question. «Dans deux ans, j'aimerais qu'il y ait au moins un ou deux équipages de Saint-Barth dans la Transat. Il faut développer les échanges entre les villes d'arrivée et de départ. Il y a certainement des choses à imaginer. Une coupure de deux ans c'est trop long». Pierre Bojic aimerait notamment développer un programme d'échanges impliquant les écoles et les populations locales. Quant à l'arrivée, dans deux ans, elle pourrait être moins éphémère. «Nous pourrions par exemple monter le PC Course bien plus tôt ici à Saint-Barth, ce qui permettrait à la population locale de suivre la course au quotidien avant l'arrivée».

Pen Duick a la chance de pouvoir s'appuyer sur l'équipe de bénévoles du Saint-Barth Yacht Club qui n'a pas ménagé ses efforts depuis plusieurs semaines pour préparer cette arrivée : accueil des bateaux à chaque arrivée et des équipages, aménagement du quai, musique, animation. Ils ont su transformer une arrivée de course en fête populaire.

le

«

E

I

p
g
n
le
l
P
r
t
c
r
c
e
l

Pietro da Voltri e Kito il francese i mediterranei piegano i bretoni

GIORGIO CIMBRICO

I bretoni come i francesi che si incazzavano quando vinceva Bartali. Perché un loro territorio, la *Transat Ag2r*, regata transoceanica tra Concarneau (eccellenti ostriche) e l'antillana Saint Barthelemy (metallico rhum) l'ha vinta Pietro D'Alì da Voltri, in coppia con Kito de Pavant, francese sì, ma del Mediterraneo. E così quelli del nord, quelli del mare rugante e livido, gli eredi di centinaia di generazioni di pirati e pescatori di merluzzi, hanno dovuto mandar giù un po' di fiere anche perché Groupe Bel si è presa anche il record: 3.710 miglia in 19 giorni, 22 ore, 24 minuti e 30 secondi. Strappato ad Armel Le Cleach e Nicolas Troussel, passati in testa e ruscicati dal finale di Pietrino e di Kito, i mediterranei (cei chiamano così) che si sono trovati benissimo tra le onde al largo del Cotentin, nella dolcezza dell'aliseo e nel tropico, marciando a otto miglia l'ora appena scarse. Per chi non riesce a orizzontarsi troppo nel calendario e nei formati della vela d'oggi, meglio precisare che questa *Transat* è per equipaggi di due uomini, per monoscafi (e monotipi) di dieci metri, o trenta piedi. Tutti con la stessa barca, per esaltare le qualità veliche. Ogni tanto la tecnologia può assistere senza alzare la voce.

Primo tentativo di contatto. Miracolosamente Pietro risponde da quell'isola nel sole. «Sono a terra». Già, lo dice anche il

terzo dispaccio di agenzia... «No, sono a terra per la batteria del telefonino. Richiamo io». E il bello è che succede veramente. Venti minuti dopo... «sono Pietro, eccomi». Bene, in questi casi lo schema «a domanda risponde» va a farsi benedire. Meglio mollar le briglie e lasciar correre il destriero: «Buoni venti, di poppa, all'inizio. E per inizio intendo il tratto che portava dalla Bretagna a Madera. A seguire, spazio alla bonaccia prima di incontrare l'aliseo. Che ci fosse lotta serrata l'abbiamo capito sin da quella fase». Intorno a quell'isola fiorita che fa da boa, dieci equipaggi nel giro di poche ore: in mezzo all'Atlantico come in una regata di flotta. «Siamo tornati marciare forte e andati incontro all'unico inconveniente di tutta la regata: dopo una strambata ci siamo quasi rovesciati. Avanti alla meno peggio sino a quando sono riuscito a salire sull'albero e a sbrogliare la matassa». Pietro non parla per metafore: il groviglio pareva il nodo di Gordio. «In quel momento abbiamo perso la testa, nel senso di vertice, ma la situazione rimaneva molto fluida. Per lunghi tratti si navigava a vista: vantaggio o svantaggio sulle altre barche si potevano misurare a occhiate». E così è finita in volata: le prime sei divise da mezz'ora, un battito di ciglia. Dopo la storia della regata, la storia di una vita. «Sono nato a Milano, 43 anni fa, ma a due anni e mezzo ero già in Liguria. Il mare dentro: è così da sempre nella mia famiglia. Basta andare al Museo navale di Pegli: c'è il modello di un brigantino

no del 1905 che porta il nome di mio nonno. Capitano, un camogliano; rotta, dal Sudamerica a a Genova e viceversa». Con precedenti del genere, la febbre di Pietro è sempre stata alta: tra la scuola e il mare, nessun dubbio. I vecchi marinai di Falck lo ricordano implorante, a Portofino. Sino a quando le porte del paradiso gli sono state aperte. Anni di classi varie e di vittorie accumulate. E di due campagne di coppa America con Luna Rossa, da randista. E ora, la vittoria che può dare una svolta.

«Sono felice perché i Beneteau sono come i go-kart: se vinci sei pronto per le grandi cilindrate. Solo che in Italia tutti pensano solo alla Coppa America e spazio e soldi per tutto il resto ne rimangono pochi. La Barcellona-Barcellona dell'anno prossimo, a coppie e attorno al mondo, farebbe al caso nostro ma siamo già in ritardo. Ho la tentazione di mettermi sul mercato, di mandare il curriculum a Foncia: barca francese ricca e ambiziosa». Davanti a un velista con i fiocchi (battuta orribile...), i cugini dimenticano il passaporto, anche perché Pietro è un assiduo dei loro appuntamenti. Prossimi impegni, a maggio nella Mediterraneo e dal 1° agosto, nella Solitaire Figaro che d'anno scorso ho rischiato di vincere», una faccenda dura tra Cherbourg, la Biscaglia, l'Irlanda. Moglie, Sabrina; figli, due: Sebastian, 7 anni, e Susanna, 5. Sebastian, come un personaggio della Tempesta... «Non lo sapevo. La vera tempesta è Susanna». Tra una settimana li rivedrà.



Gruppo De Pa di Sali cham; sinistr.

20 | giovedì 4 | maggio | 2006

vela

- Mentre da noi inizia la stagione
- A Guadalupa, nelle Antille francesi
- si celebra un grande successo italiano

18 I minuti di vantaggio di D'Alì e de Carabi, sul secondo classificato A dopo oltre 3700 miglia di navigazi

Ecco D'Alì l'azzurro dell'Oceano

Dopo aver vinto la *Transat Ag2r*
«Sono pronto per il *Vendée Globe*»

SECONDO NOI

L'alleata di Pietro si chiama tecnica e arriva dai Giochi

di LUCA BONTEMPELLI

La vittoria di D'Alì rappresenta un formidabile salto in avanti per la vela italiana. Possiamo dividere la storia della vela d'altura in tre fasi. Una prima romantica nella quale la componente avventurosa era superiore a ogni altro aspetto e dove i protagonisti erano pionieri. Giorgio Falck e Ambrogio Fogar. Da loro siamo passati alla fase 2, quella della comunicazione. E il protagonista assoluto di questo fondamentale periodo è Giovanni Soldini. Simpatico, accattivante (in qualche caso anche fortunato), ha portato la vela oceanica nei tg ed è un merito straordinario. Dopo queste due fasi, la voglia d'Oceano d'Italia

Quando era ragazzino le regate sulle derive non le poteva fare, perché nessuno lo poteva accompagnare in automobile, così si faceva trovare sul molo di Rapallo in cerca di un imbarco, anche come mozzo. Magari sul Guida di Giorgio Falck, sognando il mare. L'Oceano. Quello che il suo bisnonno solcava con una nave di 95 piedi (oltre 30 metri) sulla linea commerciale Genova-Sudamerica, con uno scafo che si chiamava Gabriele D'Alì, come il papà di Pietro. I secoli sono passati, ma il pronipote del commerciante si ostina a farsi raccomandare dal vento per attraversare l'Oceano. Dalla Bretagna alle Antille francesi: meno di venti giorni a rotta di collo per l'Atlantico in una regata con barche tutte uguali, in cui l'uomo conta di più. Di solito, in regate come questa *Transat Ag2r* (a coppie) contano di più i francesi, ma questa volta non è stato così. Più rapido di tutti ad attraversare l'Atlantico è stato Pietrino D'Alì, diverse campagne di coppa America e più di un'Olimpiade all'attivo, ma a suo agio anche in alto mare.

COPPA «Forse qualcuno si dimentica che ho fatto an-

Da ragazzino si metteva sul molo di Rapallo per rimediare un imbarco, magari con Giorgio Falck, perché non aveva la patente per andare a fare le regate

Quando la barca s'è rovesciata sull'acqua con l'albero che toccava l'Atlantico... «Ho pensato solo a salvare la vela, senza quella non avremmo vinto»

può far qualcosa di buono anche da noi». Magari con uno sponsor. Per il momento quello francese non si può lamentare della visibilità ottenuta. «Non era nei piani vincere, ma in un no-



DUE COPPE AMERICA Pietro D'Alì è nato il 5 luglio 1943, sposato con 2 figli, è stato 8° nella Solitaire Le Figaro (che affronterà anche quest'anno), in carriera anche il 10° posto nelle Stelle ai Giochi di Sydney e due campagne di coppa America con Luna Rossa (Taylor)

SPINNAKER «In quel momento pensavo fosse finita. C'è stato un acquazzone fra noi e lui. Siamo rimasti venti minuti praticamente fermi: ho detto «Addio vittoria ci sarà successi. Invece

ta minuziosamente ogni attimo di questi 19 giorni e spiccioli che ci sono voluti a Gruppo Bel per tagliare per prima il traguardo ai Caraibi. «Dopo l'arcipelago di Madeira avevamo scelto

giò su Atao. «A un certo punto pensavo fosse finita. C'è stato un acquazzone fra noi e lui. Siamo rimasti venti minuti praticamente fermi: ho detto «Addio vittoria ci sarà successi. Invece

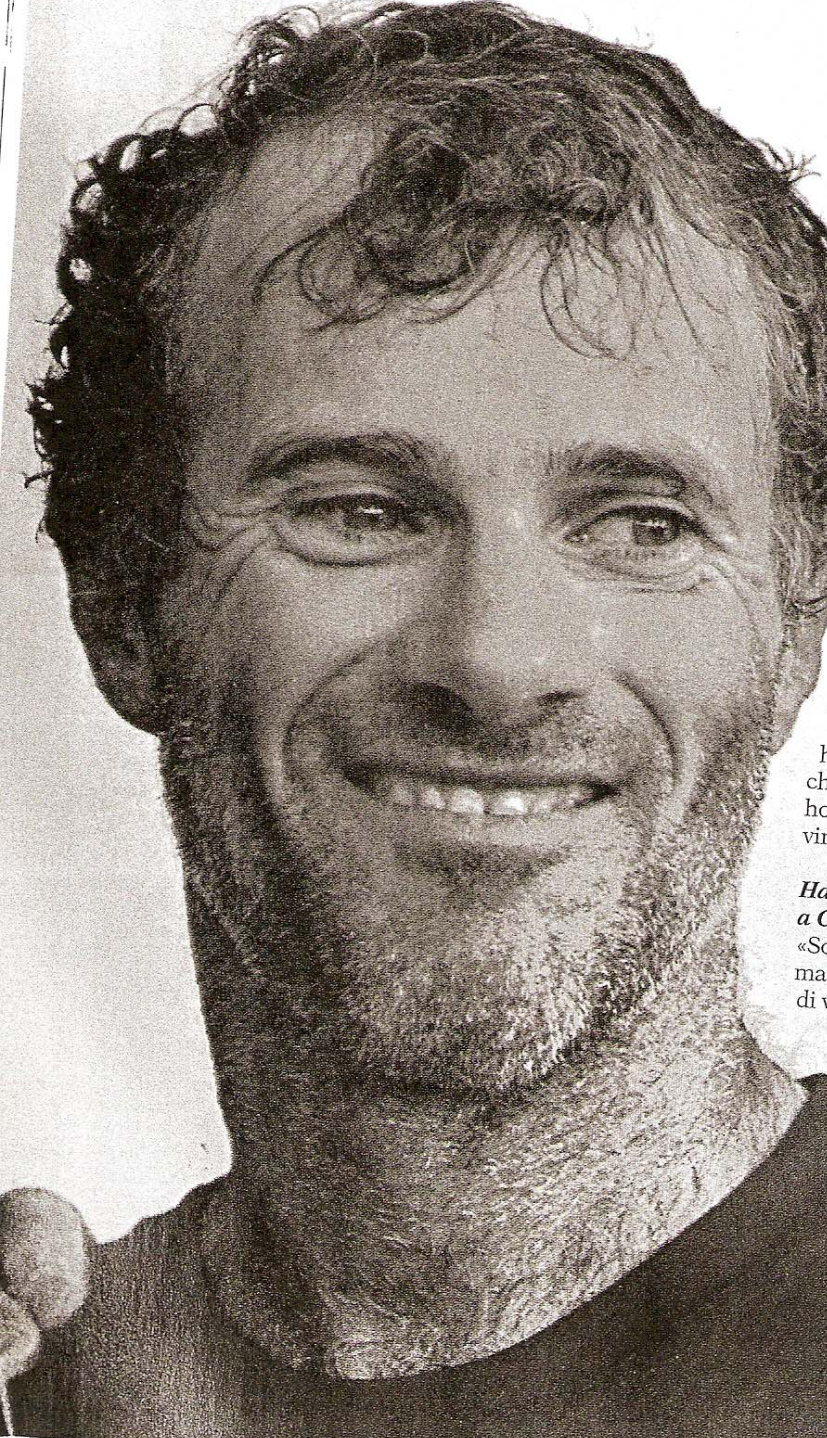
arrivati sul podio hanno tutta la nostra età: ora penso di avere la maturità per affrontare anche una sfida più difficile. Ho dimostrato cosa posso fare (considerando anche le mode...)

E ora

di Alberto Mariotti

la Vendée Globe

Pietro D'Alì è tra i velisti italiani più forti. Ha partecipato alla Withbread, alle Olimpiadi e alla Coppa America. Ha vinto la Transat AG2R e ora sogna il giro del mondo in solitario.



Trovare un altro velista così completo è difficile. Pietro D'Alì è infatti considerato uno degli atleti italiani più completi. Ha fatto la finale di Coppa America con Luna Rossa nel 2000 contro i neozelandesi, ha partecipato alle Olimpiadi di Sydney con la Star, ha fatto il giro del mondo con *Brooksfiled* nel 1993/94 e quest'estate ha pure vinto la Transat con il Figarò. Viene dalle boe per andare in oceano, e come dice lui, sono questi i velisti più forti perché la vela oceanica è cambiata, non è più quella di una volta e ci vuole molta più tecnica. Non basta essere dei gran navigatori. Il suo prossimo sogno si chiama Vendée Globe, giro del mondo in solitario e senza scalo sugli open 60'. In attesa si allena, e vince, con i Figarò dove l'ultima regata però, La Solitaire Afflelou Le Figarò, non è andata molto bene. Danneggiato durante tutta la regata per un problema di velocità sotto spi, Pietro D'Alì ha terminato la 4° e ultima tappa Dingle-Concarneau in 11° posizione, a 2h21' dal vincitore della tappa Gérald Veniard. In classifica generale, vinta da Nicolas Troussel, lo skipper di Nanni Diesel finisce in 20° posizione su 44 partecipanti.

Che problemi hai avuto durante la regata?

«Sono deluso dalla mia posizione in classifica, ero venuto per essere protagonista ma sono stato danneggiato da un problema di velocità sotto spi durante tutta la regata e non ho potuto difendere le mie possibilità di vittoria. Quando non hai velocità a tutte le andature non puoi vincere questa regata che ha un livello molto, molto elevato... Ma mi sono divertito, ho imparato molte e tornerò l'anno prossimo per tentare di vincere».

Hai comunque conquistato un'ottima 11° posizione di tappa a Concarneau, non sei contento?

«Sono partito bene a Dingle e tutto è andato bene fino al Fastnet, ma poi uno o due piccoli errori e soprattutto il mio problema di velocità sotto spi non mi hanno permesso di concorrere per la vittoria. All'arrivo ero stremato e deluso. Ma ho comunque fatto una stagione stupenda con la vittoria nella Transat e il 2° posto nella Solo Med».

Prima dell'estate ci hai svelato che eri in caccia di sponsor e barca

per la Vendée Globe, c'è qualche novità?

«No purtroppo ancora nulla di concreto, qualche contatto l'ho avuto ma è ancora nell'aria, non sono certezze e se voglio partecipare la situazione dovrà sbloccarsi entro la fine dell'anno. Se questi discorsi non si concretizzano entro breve salta tutto. A meno che poi non ci sia uno sponsor che ha già la barca e che cerca lo skipper, anche questa è una possibilità concreta perché di programmi per la Vendée se ne stanno facendo molti, e di barche anche».

A luglio è stato varato il trimarano da 105' Groupama 3, che idea hai dei record in oceano con queste barche?

«E' un aspetto interessante. Sta sparando la classe dei trimarani 60', diventata troppo acrobatica per le regate oceaniche ed evoluta per le regate corte salvo poi trovarsi in oceano con mezzi non più adatti. Essere passati su queste barche più grandi e strutturate, è stata un'ottima scelta. In questo modo ha preso spazio la classe Open 60' monoscafo, una barca più gestibile, più economica, ha meno avarie, non scuffia. E' una barca più adatta all'oceano, sarà la classe emergente, ne stanno costruendo molti, c'è interesse soprattutto per la Vendée e ci sono comunque altre regate interessanti: Around Alone, la Jacques Vabre, la Route du Rhum».

Per uno sponsor cosa cambia tra un open e un tri 60'?

«L'open 60' è una scelta valida perché ha diversi eventi a cui partecipare, la classe è attiva, la barca è quindi più rivendibile, c'è molto interesse attorno. Un tri è più difficile e costoso da gestire, e soprattutto da rivendere. L'open 60' è dunque più economico di un tri, che ha costi enormi soprattutto quando scuffia: devono rifare mezza barca».

Se potessi sceglierti lo sponsor quale vorresti?

«Sarebbe meglio uno italiano anche se il problema è che molti grandi gruppi ora sono in mano agli stranieri e diventa sempre più difficile trovare uno sponsor italiano. La Telecom, con cui avevo fatto solo un semplice incontro, poteva essere una soluzione interessante, è già impegnata in Coppa e si poteva avviare un discorso anche per i gli open 60' e le classi olimpiche e fare un progetto di grande respiro nella vela, ma loro ora hanno altri problemi da risolvere. In Francia c'è un Figarò sponsorizzato dalla telefonia, che per me rimane il tipo di sponsor migliore per un'attività del genere, se pensi telefonia, satellite, oceano può essere un buon accoppiamento per un'azienda».

Sei tra i velisti italiani più completi, vedi qualcuno tra i giovani che può far bene?

«Quello dei giovani è un argomento spinoso. Oggi è difficile per loro impostare campagne olimpiche o stagioni impegnative perché ci vogliono dei budget difficili da raggiungere. E non credo che la Fiv sia ora in grado di sostenere certe spese, bisognerebbe riuscire a coinvolgere degli sponsor più grandi nella vela, creare dei team supportati da questi per affrontare bene i programmi e le spese necessarie ad ottenere buoni risultati. Se non si riesce con la comunicazione e gli sponsor a creare delle risorse alla vela vedo difficile poter anche solo tentare di organizzare delle squadre ad alto livello. Rimane tutto un po' troppo impostato sulla persona: o sei nato ricco e hai possibilità o altrimenti diventa difficile fare certi programmi. Per quanto riguarda il solitario un ottimo programma per un ragazzo che vuole mettersi in evidenza potrebbe

essere quello del Figarò, però ci vogliono circa 250.000 euro a stagione per far le cose fatte bene e non è facile trovarli. Anche per me sarà difficile l'anno prossimo perché il mio sponsor, Nanni Diesel, ha deciso di fermarsi. Dovrò trovare nuove risorse per poter continuare con il Figarò ed è importante esserci perché è un ottimo allenamento per gli open 60', è la classe di riferimento dove poi vengono scelti gli skipper più bravi dagli sponsor. Emergere in questa classe è fondamentale, ti confronti con gli skipper più forti, gente che viene da altri classi, non ci sono solo i navigatori ma anche veri specialisti delle boe. In questo senso è una classe molto completa. Unisce le due cose, la tecnica con l'essere navigatore, due qualità fondamentali per poter correre sulle nuove barche oceaniche. La vela oceanica è cambiata, non è più quella di 15 anni fa. Si è avvicinata di più al sistema delle regate corte».

Che consiglio ti senti di dare a un giovane?

«La carriera è molto lunga. Per raggiungere certi obiettivi sarebbe bene riuscire ad affiancarsi da subito a un team forte, si possono bruciare le tappe. Se devi far tutto da solo ci vuole molto più tempo. E se uno ha talento puoi anche arrivare al comando del team. All'inizio magari anche senza esser pagati. Bisogna fare la gavetta. Spesso i giovani non sono pronti a questo, vorrebbero avere tutto subito e invece c'è da soffrire. Io ho elemosinato tanti passaggi in barca prima di riuscire a farcela. Credo che i giovani in questo senso dovrebbero imparare a soffrire di più e ad aspettare».

Vedi qualche nome interessante?

«Purtroppo siamo sempre gli stessi, e non c'è un grande ricambio. I giovani che arrivano non sono tantissimi. Molti si fermano dopo l'Optimist. Forse il problema è anche questo. L'Optimist rende i ragazzi troppo professionisti e troppo presto, brucia molti velisti. E appena smettono non hanno più voglia di andare in barca, pochi di questi vanno avanti. Un altro problema è che nelle classi come Farr 40, Transpac, Ims c'è sempre il solito gruppo di gente che salta da barca a barca. È un ambiente chiuso, che non lascia spazio ai giovani. All'armatore allenare e far uscire le barche costa, quindi preferisce rivolgersi sempre alle stesse persone e far regate con pochi allenamenti. È più economico fare così che allenare sempre gente nuova. Per questo i ragazzi non devono aspettare che l'occasione caschi dal cielo ma farsi sotto con forza».

Credi che il mondo Optimist sia un freno?

«Per come lo vedo io non è un freno ma brucia i giovani. A 14 anni hanno già fatto troppe regate in modo agonistico, magari hanno vinto e pensano già di essere arrivati, poi invece cambiano classe, prendono qualche bastonata e si stufano presto. Non è nella barca il problema ma nel metodo. Nella vela la

