



## PRIMO PIANO

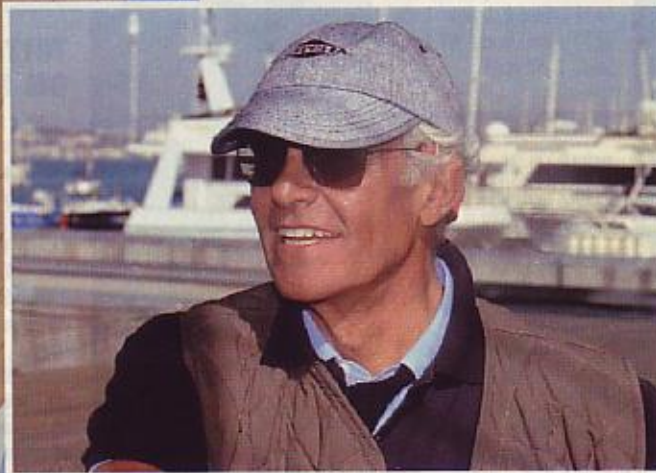
ESCLUSIVO/IL DIARIO DI GARDINI A SAN DIEGO

# Una fetta di Coppa

Nel pieno delle regate l'armatore del Moro di Venezia racconta le due settimane che lo hanno riportato sulla cresta dell'onda.

di RAUL GARDINI

**V**enerdì 17 aprile. Arrivo a San Diego la mattina alle 6, ora della California. Vanni e Angelo (Vanni Balestrazzi, giornalista del «Resto del Carlino», e Angelo Vianello, marinaio veneziano, sono i due amici inseparabili di Raul Gardini, ndr) hanno fatto il viaggio insieme a me. Giorno giusto per arrivare. In barba alla superstizione e a



**TUTTO IN GIOCO.** Gardini e, a sinistra, il Moro. A destra, il «defender» America<sup>3</sup>

C. BORGHI/SEA & SEE

Un ranch sul mare, un po' com'era una volta la città. San Diego in un decennio è cambiata a vista d'occhio: turismo, informatica, biotecnologie, industria farmaceutica adesso supportano la tradizionale economia fondata sulla grande base della marina militare che integra tutta la città. Grattacieli che non esistevano quando sono arrivato la prima volta adesso tagliano l'orizzonte come torri e cattedrali. È lo Spirito del Pacifico e il messaggio della nuova frontiera americana: una porta d'oro che guarda all'Oriente; pronta ad aprirsi verso il Sud quando gli americani realizzeranno quel progetto di mercato comune nordamericano che dovrebbe aprire i confini di Canada, Usa e Messico. È il posto giusto per una sfida di sport e di tecnologia come quella che ho lanciato con il Moro.

Dall'aeroporto, l'auto ci porta a Shelter Island e alla «base 3». Gabriele (Gabriele Rafanelli, il vicepresidente del consorzio e alter ego di Gardini alla base del Moro, ndr) guida e parla, eccitato come sempre, bruciamo qualche semaforo. Mi racconta che tutto va bene. Come al solito. Io cerco di capire che cos'è che, invece, potrebbe non andare.

Arrivo in albergo, l'Half Moon Inn, dove vivono i ragazzi del team. Docia, riposo. E poi subito alla base. Ore 8,30, in ufficio, lettura dei fax, dei messaggi, della rassegna stampa. Non vedo facce sorridenti. Eppure siamo nella finale degli sfidanti. Un risultato mai ottenuto prima da una barca italiana. Che a qualcuno basti già così? No, se a qualcuno bastasse, non sarebbero tutti tanto tesi. Meglio così, qui o si vince la vera coppa o comunque siamo sconfitti.

Ecco Paul (Paul Cayard, il trenta-

duenne californiano skipper del Moro, ndr), siamo nel suo ufficio, nel trespolo che domina la base. Parliamo di strategia. Hanno terminato i test sulle chiglie. Ha deciso di migliorare le vele e l'albero. Hanno studiato al video New Zealand. Adesso basta, preoccuparsi dello scafo, dice Paul, bisogna assolutamente migliorare tattica e comportamento dell'equipaggio in acqua. Bisogna lavorare sulle prestazioni della barca nei lati di poppa.

Chiedo a Paul come funzionano le vele di carbonio. Paul risponde come sempre sinceramente: il materiale è interessante e potrebbe darci dei vantaggi ma siamo ancora indietro; non riusciamo a ottenere vele dalla forma giusta. Che stanno facendo i neozelandesi? Si allenano alle partenze, il loro punto debole. Per il resto non hanno fatto grandi modifiche. Secondo Paul, sono sicuri di batterci con facilità. Io non ci credo, mi sembra strano che pensino di metterci sotto tanto facilmente. Ma Paul e Stefano (Stefano Roberti, il portavoce del Moro, ndr) mi dicono che va bene così. È sempre meglio partire sfavoriti. Più loro sono convinti di essere imbattibili più chance avremo noi di farcela. Se cominciamo a batterli in gara, argomentano Stefano e Paul, i neozelandesi potrebbero perdere il complesso di superiorità che li tiene su e andare in crisi. Tattica, tattica, sempre tattica. Non mi piace presentarci da perdenti. Ma in guerra ci vuol bene anche l'astuzia.

Venerdì pomeriggio, a bordo del tender del Moro. Con Stefano, Gabriele, Vanni, Angelo si fanno pronostici. Stefano e Angelo dicono che vinceremo 5 a 4; Gabriele spara un 5 a 2; Vanni non si pronuncia. Io dichiaro: 5 a 3.

**Sabato 18.** Sveglia alle 6. Cielo limpido. Brezza leggera. Fa fresco, ma non è il solito fresco pungente delle notti sul Pacifico. Sembra il Mediterraneo. Ore 7. Sul tender sono già arrivate le brioches francesi e i giornali. Sono tutti già al lavoro. Gli stazzatori fanno i controlli finali: vele, albero e barca. Sembra sempre che non ci sia il tempo per finire le cose. E poi alla fine



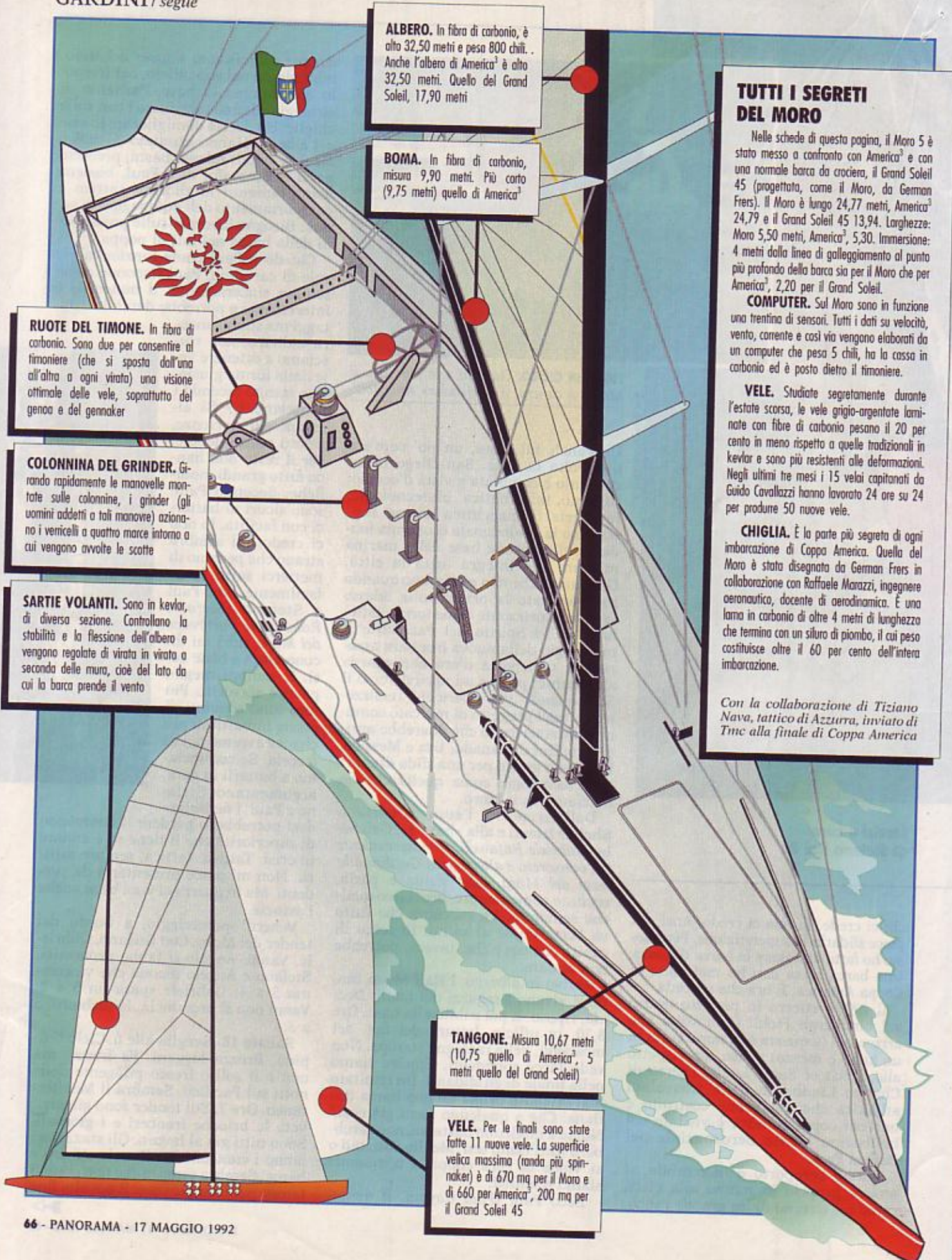
### Servizi a cura di Stefano Del Re

chi ci crede. Io non ci credo. Anzi, mi piace sfidarla la superstizione. Per questo ho fatto dipingere la barca di rosso. Una barca rossa non ha mai vinto la Coppa America. È ora che succeda.

Il «900» atterra in perfetto orario sul Lindbergh Field. Ogni volta che arrivo qui (e questa è la nona volta in un anno e mezzo) penso con rispetto allo Spirit of Saint Louis, l'aereo di Charles Lindbergh della trasvolata atlantica che qui venne costruito e una cui copia perfetta è visibile nel bellissimo Museo aerospaziale nel Balboa Park.

Questo aeroporto è incredibile, si atterra proprio in mezzo alla città, come sul terreno di un grande ranch.





**ALBERO.** In fibra di carbonio, è alto 32,50 metri e pesa 800 chili. Anche l'albero di America<sup>3</sup> è alto 32,50 metri. Quello del Grand Soleil, 17,90 metri

**BOMA.** In fibra di carbonio, misura 9,90 metri. Più corto (9,75 metri) quello di America<sup>3</sup>

**RUOTE DEL TIMONE.** In fibra di carbonio. Sono due per consentire al timoniere (che si sposta dall'una all'altra a ogni virata) una visione ottimale delle vele, soprattutto del genoa e del gennaker

**COLONNINA DEL GRINDER.** Girando rapidamente le manovelle montate sulle colonnine, i grinder (gli uomini addetti a tali manovre) azionano i verricelli a quattro marce intorno a cui vengono avvolte le scotte

**SARTIE VOLANTI.** Sono in kevlar, di diversa sezione. Controllano la stabilità e la flessione dell'albero e vengono regolate di virata in virata a seconda delle mura, cioè del lato da cui la barca prende il vento

**TANGONE.** Misura 10,67 metri (10,75 quello di America<sup>3</sup>, 5 metri quello del Grand Soleil)

**VELE.** Per le finali sono state fatte 11 nuove vele. La superficie velica massima (ronda più spinnaker) è di 670 mq per il Moro e di 660 per America<sup>3</sup>, 200 mq per il Grand Soleil 45

**TUTTI I SEGRETI DEL MORO**

Nelle schede di questa pagina, il Moro 5 è stato messo a confronto con America<sup>3</sup> e con una normale barca da crociera, il Grand Soleil 45 (progettata, come il Moro, da German Frers). Il Moro è lungo 24,77 metri, America<sup>3</sup> 24,79 e il Grand Soleil 45 13,94. Larghezza: Moro 5,50 metri, America<sup>3</sup>, 5,30. Immersione: 4 metri dalla linea di galleggiamento al punto più profondo della barca sia per il Moro che per America<sup>3</sup>, 2,20 per il Grand Soleil.

**COMPUTER.** Sul Moro sono in funzione una trentina di sensori. Tutti i dati su velocità, vento, corrente e così via vengono elaborati da un computer che pesa 5 chili, ha la cassa in carbonio ed è posto dietro il timoniere.

**VELE.** Studiate segretamente durante l'estate scorsa, le vele grigio-argentate laminate con fibre di carbonio pesano il 20 per cento in meno rispetto a quelle tradizionali in kevlar e sono più resistenti alle deformazioni. Negli ultimi tre mesi i 15 velai capitanati da Guido Cavallazzi hanno lavorato 24 ore su 24 per produrre 50 nuove vele.

**CHIGLIA.** È la parte più segreta di ogni imbarcazione di Coppa America. Quella del Moro è stata disegnata da German Frers in collaborazione con Raffaele Marazzi, ingegnere aeronautico, docente di aerodinamica. È una lama in carbonio di oltre 4 metri di lunghezza che termina con un siluro di piombo, il cui peso costituisce oltre il 60 per cento dell'intera imbarcazione.

*Con la collaborazione di Tiziano Nava, tattico di Azzurra, inviato di Tmc alla finale di Coppa America*

tutto va a posto come un orologio. La barca esce in mare. Nel pomeriggio ci sarà ancora tempo per discutere la strategia. A sera arrivano dall'Italia Eleonora, Maria Speranza e Ivan (i figli di Raul Gardini, ndr). Comunque vada, per loro sarà un'esperienza importante, capire quanto è difficile riuscire nella vita. Lottare senza darsi mai per vinti. E se proprio si deve perdere, saper accettare le sconfitte.

**Domenica 19.** È il primo giorno di regata della finale della Louis Vuitton Cup. Ore 8,30 alla base. Riunione dei capi dipartimento. Roger Badham, il meteorologo australiano, racconta come sarà il vento, tracciando frecce col pennarello rosso sulla carta del campo di regata. E come sarà il vento? Lui se la cava come al solito, come tutti i meteorologi: ogni ipotesi è buona e anche il suo contrario. Ma insomma che accidenti di vento ci sarà? Per fortuna interviene Paul, che comincia

do la prima sigaretta e resto zitto. Per regolamento infatti l'armatore a bordo durante la regata non può aprire bocca né partecipare. Mi chiedono spesso se la cosa mi disturba. Niente affatto. Sto a guardare quello che succede in barca, fare da spettatore non mi dispiace. Fisso negli occhi Bruce Farr, il progettista della barca neozelandese e l'anima del loro gruppo, il loro numero 17. E guardare dentro a quegli occhi azzurri, mentre le barche quasi si toccano, è più eccitante che avere in pugno la ruota del timone.

Il vento è leggero e cambia in continuazione, mare ondosso forza 3. La corrente è un nodo e mezzo e si rivelerà decisiva. Ore 12,55. La partenza è un disastro: prendiamo tre lunghezze, abbiamo sottostimato la corrente. Poi avremmo bisogno del gennaker ma, incredibile, non è a bordo. L'abbiamo usato due volte soltanto nelle ultime 40 regate. Questa è la terza. E così con

solo il genoa, alle 3 e 34, perdiamo. Abbiamo anche dovuto mollare in acqua una vela e i neozelandesi hanno alzato la bandiera di protesta. Ma alla fine loro decidono di non presentarla. Oggi, Rod Davis non ha fatto neanche un errore. Sono deluso? No, abbiamo fatto degli errori grandi, ma la barca è andata bene. Domani potremo batterli.

**Lunedì 20.** Giorno di emozioni forti. Sono sempre a bordo, come numero 17, il

numero dell'armatore. Ancora la cabala. Ancora una dimostrazione che non serve crederci. Infatti vinciamo. Il vento è più forte del solito. Le barche danno il meglio. È una manifestazione quasi fisica di pura bellezza. Il mare è finalmente blu cobalto, lo stesso colore del cielo. Il Moro e New Zealand per tutta la gara navigano talmente vicini che rischiano di toccarsi. La distanza tra noi resta inferiore ai venti secondi per tutta la gara. Io e Farr continuiamo a guardarci in faccia. Inseguiamo fino all'ultima bolina, aspettando un loro errore. Ma fino a quel momento i kiwi non hanno mai sbagliato. Nella terza bolina si apre uno spiraglio, in un incrocio, loro virano a copertura. E noi scappiamo via. All'ultima boa abbiamo 19 secondi di vantaggio. Basteranno? Sono appena sufficienti. Manteniamo un secondo, grazie a Paul che mantiene la calma. E siamo primi. I neozelandesi protestano. Secondo lo

## A vele spietate

«**A**ndare in barca a vela non sembrava un gran modo di guadagnarsi la vita. Ma lui è riuscito a farlo bene». Così rispondeva il padre di Paul Cayard, nel 1986, a chi gli chiedeva di giudicare la scelta di vita del figlio, oggi skipper e responsabile generale del Moro.

Certo, il signor Pierre Cayard, francese trapiantato a San Francisco dal 1951, direttore di scena del teatro dell'Opera di quella città, non poteva ancora prevedere che il figlio sarebbe diventato in così poco tempo il numero uno della vela, alla pari con il grande Dennis Conner. Della volontà del figlio di arrivare, però, il signor Cayard era consapevole fin da quando, nella stanza della loro casa di San Bruno, vide un cartello affisso sopra il letto del bambino:

«Voglio essere il numero uno».

A 32 anni e con uno stipendio di 200 mila dollari all'anno, Paul Cayard è ormai arrivato. La vita se la guadagna proprio sulle barche a vela. Ma la filosofia è rimasta la stessa. «Per vincere devi aspettarti di vincere»: ecco il suo modo di affrontare ogni regata. Un atteggiamento ultracompetitivo, il suo - un *kill approach*, dicono gli americani - che gli consente di essere fortissimo in attacco, soprattutto durante le partenze.

Se a bordo e sul lavoro Paul Cayard è una macchina da guerra, nel privato è simpatico, affettuoso con la sua famiglia e con gli amici. Ha sposato la bella Icka Petterson, figlia del grande campione di vela svedese Pelle Petterson, ex campione mondiale di classe Star, con la quale ha due bambini, Daniel e Alexandra.

Freddo e calcolatore in gara, Paul Cayard è capace con un sorriso tra i baffi di smorzare la pressione di quanti gli si fanno attorno ed è capace anche di commuoversi. Come gli è accaduto dopo la semifinale, quando ha visto il padre di Tom Blackaller, l'amico e maestro morto di infarto a 48 anni nel 1989. Spirito anarchico, Blackaller amava regatare ma era insofferente di problemi tecnologici e di preparazione. Per questo forse non era mai riuscito a battere Dennis Conner in Coppa America. Aveva insegnato tutto al giovane Cayard. Meno una cosa che Paul aveva già: la convinzione di essere il numero uno.



**LAVORO DI SQUADRA.** L'equipaggio di America's impegnato in regata. A destra, lo skipper del Moro Paul Cayard

a interrogarlo. Alla fine insieme ai Chieffi (Tommaso ed Enrico Chieffi, i fratelli di Marina di Carrara, stratega e tattico del Moro, ndr) ottiene una previsione di minima. In realtà, quello di Roger è un compito impossibile: le condizioni del vento a San Diego sono una maledizione, imprevedibili. Un inferno per ogni meteorologo. Alle 9,30, da bordo del tender, realizzo che il Moro ha mollato gli ormeggi dalla voce stentorea di Luciano Pavarotti che a tutto volume dagli altoparlanti della pilotina canta «Nessun dorma» dalla *Turandot*. Molti pensano che sia una scelta mia. Invece è l'equipaggio che ha scelto così dall'inizio della Coppa America. Un po' troppo melodico, dico io, per dei duri come loro. Troppo poco marinaro.

Ore 11 e 30. Col gommone accostiamo al Moro già sul campo di regata. Salgo a bordo. Saluto e mi siedo nel pozzetto alle spalle di Paul. Mi accen-



ro non abbiamo dato acqua sulla linea d'arrivo. Ma la giuria risponde con bandiera verde. «That's life», è la vita dirà poi Rod Davis. Siamo 1 a 1.

**Martedì 21.** Riposo. Dalla rassegna stampa apprendo che in Italia stanno riscoprendo il Moro. Siamo arrivati sulle prime pagine dei quotidiani nazionali. Passo la giornata a dare interviste ai giornalisti americani. Con Angus Philips della *Washington Post* parliamo per mezz'ora di caccia alle anatre. Philips mi racconta che anche Michael Fay è appassionato di questo tipo di caccia. Mi viene in mente, e glielo dico, che c'è un buon motivo. Anche Buddy Melges, timoniere di America<sup>3</sup>, ama la stessa caccia. Come nella vela bisogna capire e saper interpretare il vento, le anatre sono le barche da regata del cielo.

**Mercoledì 22.** C'è poco vento. Stavolta seguio la regata a bordo del tender. Mi piace vedere la barca da fuori, mi consente di avere una visione d'insieme. E poi posso chiacchierare con Cino Ricci che fa il telecronista per Telemontecarlo. Ogni tanto con lui mi scappa una frase in romagnolo, chissà che capiranno gli altri italiani.

Partiamo in testa. La barca va. Bolina eccezionale, alla prima boa giriamo con un minuto e 42 di vantaggio. Nel lato di poppa, il nostro punto debole, i neozelandesi vanno sempre meglio. Quel maledetto bompresso! Anzi l'uso che ne fanno, ha ragione Paul a essere incavolato per questa storia fin dall'inizio della gara. Tutte le volte che vedo il prodire che va li

ad arrembiare col bompresso mi sembra di vedere un ladro di polli. Loro guadagnano un minuto. E subito dopo la boa, il Moro, invece di coprire si sposta sulla sinistra per tentare di guadagnare qualcosa. Mi viene in mente che è una prova di debolezza, un complesso di inferiorità rispetto alla forza di New Zealand col vento in poppa. Sarà un errore madornale. In questa bolina perdiamo ancora un minuto e 20 secondi. Sono nero di rabbia. Ho scoperto che non sappiamo gestire una regata quando siamo in testa. Ovviamente perdiamo. Siamo surclassati. Oggi non parlerò con i giornalisti. Tocca ai responsabili di questa sconfitta assumersi le loro responsabilità. Vado a cena da Rafanelli con Vanni e Angelo e insieme a German Frers (il progettista del Moro, ndr). Angelo prova a scherzare: «Almeno consoliamoci con gli spaghetti».

**Giovedì 23.** Salgo a bordo. Altra giornata disastrosa. Oggi New Zealand sembra imbattibile. Parte davanti e domina tutta la regata con ampio margine. Ci controllano benissimo e non fanno alcun errore. Il lato di poppa continua a essere il nostro punto debole. Sono convinto sempre più che il loro vantaggio sia in questo uso scorretto del bompresso. Finisce la regata e siamo 3 a 1 per loro. Possiamo ancora farcela ma noi abbiamo davanti il doppio della strada che devono fare loro. Terminata la regata incontro Paul e decidiamo che non possiamo più tollerare una

simile ingiustizia. Paul mi dice che è da tre mesi che combatte per risolvere questo problema ma che la giuria non ha mai voluto sentir ragioni. Non capiscono proprio. Occorrerà raccogliere prove schiaccianti per poter sperare di ottenere giustizia. Lo faremo. Ne stiano certi, lo faremo.

**Venerdì 24.** Giorno di riposo. Domenica già potremmo esser fuori. Steve Erickson e John Kolius, gli allenatori di Paul, cominciano a studiare al videotape tutte le gare precedenti di New Zealand. Dobbiamo provare che usano il bompresso in modo irregolare. E dobbiamo essere pronti per domani se servirà. Io passo la giornata insieme a loro per capire nei dettagli come funziona questa storia. Sto zitto e fumo una sigaretta dietro l'altra. Più guardo i filmati e più mi convinco che è ora di agire. Basta indugi. Nel pomeriggio concordiamo con il fotografo Carlo Borlenghi e Sabino Esposito, l'operatore di Telemontecarlo, che l'indomani, appostati a tutte le boe, riprenderanno la manovra di New Zealand. La sera, cena fuori alla Chart House di East Harbour Drive con Maria Speranza, Ivan ed Eleonora. Poi tutti a letto presto. Domani è giornata campale.

**Sabato 25.** A bordo del tender. Il Moro domina fino all'ultima boa. La supera con più di 4 minuti di vantaggio. Poi all'improvviso il vento saluta

## Parole di marinai

**ARMADA.** Sarebbe l'armata mercenaria che secondo la propaganda patriottica di Bill Koch, il padrone di America<sup>3</sup> fa la forza della barca italiana: il progettista German Frers, 52 anni, è argentino di Buenos Aires; lo skipper Paul Cayard (vedere riquadro a pagina 67) è metà francese e metà americano; il navigatore ed esperto delle tecnologie di

progettazione, Robert Hopkins, è americano; il capo delle operazioni è il francese Laurent Esquier.

**ARMATORI.** Sfidante: Raul Gardini, con il Moro di Venezia, 59 anni, di Ravenna; la barca batte bandiera europea, stelle d'oro in campo azzurro con il tricolore italiano in un riquadro in alto a sinistra. Issa il vessillo del leone di San Marco. Gareggia in nome della Compagnia della vela di Venezia. Difensore: William I. Koch (vedere riquadro a pagina 70) da Wichita, Kansas, 51 anni, con il gruppo di America<sup>3</sup>. L'imbarcazione batte bandiera americana. Corre per il San Diego Yacht Club.

**BALLE.** Tra marinai, è normale spararle grosse. La palma a quello che ha raccontato al *San Diego Union-Tribune* che tra i 3 mila fax arrivati al Moro ce n'era uno del papà.

**BILLY BUDDY.** Buddy Melges, 62 anni, skipper e timoniere di America<sup>3</sup>, una medaglia di bronzo alle Olimpiadi del 1964, medaglia d'oro a quelle del 1972, skipper di Heart of America a Freemantle, in Australia, sei anni fa. È un leone, anzi un domatore. Artrite a parte. Si alterna al

timone con Dave Dellenbaugh e lo stesso Bill Koch. Il miliardario skipper, in un momento di tenerezza gli ha detto, dopo una regata vinta: «Io e te non dovremmo essere a bordo, Buddy. Tu sei troppo vecchio e io ho troppo poca esperienza». Non si conosce la risposta di Melges.

**COMMODORE.** L'industriale californiano Frederick G. Delaney III, commodore del San Diego Yacht Club, detentore della coppa. Baffuto, abbronzato e brizzo-

C. BORLENGHI/SEA & SEE



D. FORSTER/SEA & SEE



ALLE DRIZZE. Dawn Riley e Buddy Melges

PROGETTO. German Frers



BORLENGHI/SEA & SEE



IN TESTA D'ALBERO. Il prodire del Moro interviene sul gennaker strappato

D. FORSTER/OLYMPIA

e se ne va. Nell'ultimo stramaledetto lato della stramaledetta poppa ci raggiungono e quasi al rallentatore passano davanti. È una sofferenza, una beffa del destino. Mi volto verso Stefano e gli dico: «Sembra proprio che questa sia la loro Coppa America». Ma il Moro, come convenuto, ha tagliato il traguardo alzando la bandiera rossa. Siamo sul 4 a 1 per loro ma non c'è scoramento. Siamo pronti a dare battaglia sul regolamento. Decido di andare io alla conferenza stampa con Cayard e lo annunciamo agli organizzatori, senza svelare le nostre intenzioni. Ma questi ribattono che i rappresentanti di New Zealand, non avvisati della presenza dell'armatore avversario, non hanno una rappresentanza all'altezza. Questione di etichetta. Chiediamo allora di cancellare la conferenza stampa e di spostarla all'indomani per consentire a Michael Fay e Bruce Farr di essere presenti. Si prepara una giornata incandescente. La sera alle 8 siamo al Southwestern Yacht Club, che organizza le regate degli sfidanti, per discutere della nostra protesta. Noi siamo 7 e altrettanti loro, presente la giuria che deve decidere sul nostro ricorso. Mi accorgo che i neozelandesi sono imbarazzati. Non avranno mica paura? Si va avanti fino a mezzanotte. Noi facciamo una pausa e andiamo a mangiare a casa di Rafanelli. Resta Cayard a perorare la nostra causa davanti alla giuria. Alla una torniamo ma non c'è ancora la decisione. È ora di andare a dormire. Domani ci giochiamo tutto sull'acqua.



lato ha l'ingrato compito di dover impersonare un titolo impegnativo, come la tradizione iniziata con il marchese di Anglesey, padre dello sport della vela britannico nella prima metà del secolo scorso.

**CUBENS** (i cubini, quelli del cubo). Soprannome inizialmente maligno - in americano suona infatti come i cubani - per il gruppo di America<sup>3</sup>. L'organizzazione di Bill Koch dal nome della barca si chiama infatti America cubed, America al cubo.

**DIVERSI A BORDO.** Dawn Riley, 27 anni, bionda, fisico robusto, assistente alle drizze di Ameri-

ca<sup>3</sup>, è l'unica donna a gareggiare. La sexy dell'equipaggio l'ha definita, con genuino understatement del Kansas, il suo armatore presentandola al San Diego Yacht Club. La barca di Bill Koch vanta anche due velisti neri, **Art Price** e **Marty Stephen**, entrambi grinder.

**EX.** Due velisti diventati telecronisti. L'italiano **Cino Ricci**, ex protagonista come skipper dell'avventura di Az-

zurra nell'83, ora commentatore in diretta di Telemontecarlo. È uno degli autori del successo di pubblico in Italia e quello che ha lanciato la Moro-fax-mania. L'americano **Gary Jobson**, telecronista della rete cavo americana Espn che trasmette la regata no-stop. È stato il primo a saltare a bordo del Moro per intervistare Paul Cayard dopo l'ultima vittoriosa regata contro New Zealand. Era il tattico

avrebbero risentito. In acidità.

**FAR WEST.** Per il Moro, davanti e dentro la base di Shelter bland, fa la guardia **Wells Fargo**, la mitica ditta che proteggeva le diligenze: guardie armate dai capelli biondi, occhi di ghiaccio, sorriso formale e distintivo giallo e rosso sulla spalla destra; nulla a che vedere con *Ombre rosse* di John Ford. Per Koch, tocca a **Pinkerton**, occhiali scuri, capelli scuri, nessun sorriso. Soprattutto intorno alla villa privata del magnate. E nessuna somiglianza con i Continental Op e i Sam Spade dello scrittore Dashiell Hammet.

GUYENNE/SIA



IN AFFITTO. Guzzini, la barca spia del sindacato di Bill Koch. A destra, Cino Ricci



GUY GUINEY/SIA & S&P



G. M. RAGET/SEA &amp; SEE ITALIA



TIMONIERE. Bill Koch

## Superuomo alla Koch

**D**ice un proverbio del Kansas: «Se esci per vendicarti, prepara due tombe. Quella del tuo nemico. E la tua».

William I. Koch, da Wichita, Kansas, non ha certo l'aria di uno che si è preparato la fossa, ma di vendette nei suoi 51 anni di vita ne ha consumate già un bel po'. L'ultima è stata quando, davanti allo stato maggiore del San Diego Yacht Club riunito per festeggiarlo a poche ore dall'inizio della finale di

Coppa America contro il Moro di Venezia, ha chiesto soavemente scusa. Con voce di gola, che saliva al falsetto nei semitoni, il miliardario-padrone di America cubed, (America al cubo) - una spiga di grano tra due dita, un cappello di paglia a larghe tese da contadino in testa, un orologio d'oro da mezzo chilo al polso - si è scusato per aver detto che il campo di gara era stato tutto a favore del suo concorrente Dennis Conner; ha finto perfino di

rammaricarsi per non avere voluto accettare la proposta iniziale di unirsi al suo avversario. E lo ha ricordato a tutta la bella gente della città, sindaco e commodori in testa, che non credeva in lui. Scherzava perfino con l'equipaggio, mentre si vendicava, Bill Koch e sollevava il trofeo del difensore ufficiale; e poi dava una respiratina nello spray nasale tirato fuori dalla tasca sinistra dei pantaloni, e poi dava una tastatina al marchingegno elettronico che con un occhio rosso spuntava dalla tasca destra - tanto per non perdere l'alle-

Ma il fatto che non abbiano ancora deciso è un buon segnale per noi. Evidentemente sono in difficoltà.

**Domenica 26.** Alle 7 di mattina, alla base, mi dicono che la regata è stata annullata. Decisione farisaica, tolgono il punto ai nostri avversari ma non lo danno a noi come sarebbe giusto. Intanto però torniamo indietro: 3 a 1. E abbiamo due giorni in più per recuperare. Alle 8 arrivo all'America Plaza, sede del centro stampa della Coppa Vuitton, nel centro di San Diego per la conferenza. Ne sentiranno delle belle. Vado giù piatto, dico che Nuova Zelanda ha regatato per tutta la durata della Coppa in maniera antisportiva facendo un uso del bompreso che non è consentito dalle regole della

Coppa America. Passo la parola a Cayard che attacca i neozelandesi e la giuria, dicendo che tutta questa storia è una buffonata. Con l'aiuto di un grande disegno sulla lavagna e di cento foto scattate il giorno prima, spiega in modo chiaro che cosa vuol dire e che effetto ha l'uso del maledetto bompreso. Il disegno e le foto sono stati realizzati nella notte dall'ufficio stampa e dal fotografo Borlenghi. Per sviluppare e selezionare le foto che ci servono, Massimo Procopio, uno dei grinder della barca, è rimasto alzato tutta la notte. Oggi lui non gareggerà ma la sua regata in realtà è come se l'avesse già vinta. I nostri avversari Michael Fay e Bruce Farr sono colti di sorpresa. In realtà, il problema vero è

che il regolamento della Coppa America prevede che lo sfidante abbia gareggiato con le regole previste da quella Coppa. Mentre la regia della Louis Vuitton ha deciso di imporre delle altre. Insomma New Zealand per la Coppa America non è in regola. Io quindi considero la mia barca già vincente. E lo dichiaro ai giornalisti. Noi ce ne andiamo. Ma nel frattempo a conferenza stampa conclusa i giornalisti la riaprono intervistando Michael Fay e Bruce Farr. Si scontrano gli uffici stampa. Siamo ormai ai ferri

**FRATELLI DI ROTTA.** Tommaso ed Enrico Chieffi, rispettivamente 31 e 29 anni, di Marina di Carrara. Il primo con il numero 15 era partito come tattico del Moro e responsabile dell'equipaggio. Il secondo, numero 16, come navigatore. Adesso - dopo un errore grave in regata di Tommaso - si sono divisi lo stesso ruolo: Enrico è il vero tattico, cioè colui che decide la rotta più veloce verso la boa e il modo migliore di contrastare le mosse dell'avversario. Tommaso è passato alla strategia, ruolo nuovo inventato da Dennis Conner. Il posto di navigatore è stato preso dall'americano Robert Hopkins.

**GUZZINI.** È stata la barca più odiata e spernacchiata

di San Diego, la centrale-spia sul mare di America<sup>3</sup> (per lo spionaggio dall'aria c'è un apposito elicottero). Soprannominata da Dennis Conner: «cannoni laser, gazebo e macchine del popcorn». Irta di antenne e rilevatori; dotata di un sistema di rilevazione elettronica uguale al sistema di guida delle bombe intelligenti della guerra del Golfo, è stata affittata dal team di America<sup>3</sup> al rappresentante di San Diego della ditta Guzzini di Ancona, che produce utensili in plastica per la casa. Gli industriali di Ancona si sono affrettati a

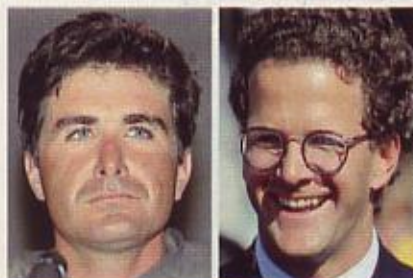
**ERRORI.** Enrico Chieffi e Robert Hopkins

**TAGLI AL BUDGET.** Tom Ehman e Bruno Troublé

sconfessare il loro rappresentante di San Diego.

**IRIS.** Bassotto italiano, mascotte dei 1.200 (cifra ufficiale degli organizzatori) giornalisti accreditati. È l'unico cane ammesso al centro stampa. Non abbaia. Non scrive.

**KIA.** Koch's Intelligence



MARKA

OVERSEAS

Agency, il soprannome a Shelter Island del reparto spionistico di America<sup>3</sup>.

**MADE IN ITALY.** Oltre alla Montedison c'è un'altra azienda italiana alla Coppa: è la After, che con un team di italiani fornisce il software che dà informazioni e dati in tempo reale sulle regate a giudici, organizzatori e stampa.

**NEONATE.** Ginevra Chieffi, 4 mesi, figlia di Tommaso, ha visto la luce a San Diego.

**O' CONNOR.** Maureen O'Connor, giovane sindachessa di San Diego. Grazie alla Coppa sperava in un mega-

namamento alla segretezza e alla mistica del controllo.

Che rivale per Bill Koch, la sua sfida di questi giorni con il Moro. La rivale è per lui simbolo personale. Lessico famigliare. Al cubo.

Il padre Fred C. Koch, un ingegnere del Mit (Massachusetts Institute of Technology) che negli anni Venti era già diventato ricchissimo con la trasformazione del petrolio, creò la Koch Industries, oggi il secondo gruppo privato degli Stati Uniti con 12 mila impiegati e 16 miliardi di dollari all'anno di fatturato. Negli anni Venti

Fred Koch costruì 15 raffinerie nell'Urss di Stalin prima di diventare un anticomunista paranoico, finanziatore della reazionaria John Birch Society, paladino della messa al bando di tutta l'arte moderna e in particolare di quella di Picasso, perché comunista dichiarato. Oggi Bill adora Picasso, è un collezionista d'arte moderna. È diventato ingegnere al Mit ma dopo anni di studio contro voglia. Non sopportando le regole d'azienda imposte dal fratello Charles, alla morte del padre ha condotto per anni una guerra legale ed

ereditaria trascinando in tribunale due dei tre fratelli e perfino la madre. Per lui, ha dichiarato un legale dell'azienda di famiglia, i rapporti in famiglia e la vicenda legale erano solo una questione di competizione. Contro lo stile autocratico e le tradizioni di estrema destra della famiglia, Bill si dichiara un indipendente. E come tale si lancia in proprio nell'industria e negli affari, dall'immobiliare alla tecnologia d'avanguardia. Fonda a Palm Beach, in Florida, la Oxbow Corporation, un'azienda per le energie alternative.

Per questo, anche se ha cominciato a far regate ad alto livello da soli 8 anni, si imbufalisce a sentirsi chiamare un dilettante. Per questo il suo primo maxi non poteva chiamarsi che Matador. Con Raul Gardini si è già scontrato su più di un campo di regata vincendo il campionato mondiale maxi. Su America<sup>3</sup> ha investito 65 milioni di dollari, le migliori tecnologie disponibili in America, la sua filosofia della competizione portata al parossismo. E perfino il nome del suo Paese: la terra dei Kansas, il popolo del vento del Sud.

corti. Adesso ci ritroveremo in acqua.

Il vento è leggero. Ma ormai la barca è messa a punto e non lo temiamo più. Cayard parte subito benissimo e resta in testa fino alla fine. New Zealand non va più bene come prima. Sembrano in difficoltà. Avranno perso il complesso di superiorità? Siamo 3 a 2. Abbiamo guadagnato un altro giorno di sopravvivenza.

**Lunedì 27.** Giorno di riposo. Tutti in libertà. Passo la mattina a cercare pellicani e un paio di occhiali. Sento che le cose stanno girando bene. Organizzo un viaggio a Tijuana per i figli. A colazione vedo il sindaco Maureen O'Connor, donna intelligente che sta cambiando il volto di questa città. Parlo con lei del futuro di San Diego.

Mi piace, San Diego.

Al Southwestern Yacht Club, nel pomeriggio, la giuria è riunita dal mattino e continuerà fino a tarda sera. Abbiamo presentato un'altra protesta, sempre per il bompreso. Non abbiamo grandi possibilità di vincere ma li teniamo sotto pressione. Alle 9 di sera la giuria ribadisce che l'uso che Nuova Zelanda fa del bompreso è regolare. Intervengono però i rappresentanti del San Diego Yacht Club, i detentori della Coppa America, che ci danno ragione. E sono loro ad avere diritto di vita o di morte. Alle due di notte il presidente del comitato organizzatore degli sfidanti ci telefona per comunicare che la giuria da quel momento applicherà le regole degli americani. I

neozelandesi dall'indomani useranno il bompreso secondo le regole della Coppa America e ci chiedono se siamo d'accordo per continuare così. Io rispondo che non siamo d'accordo su nulla, ma che noi abbiamo rispettato le norme e gli altri no. E che faremo tutto quanto è necessario per difendere il nostro buon diritto. Mentre siamo riuniti, l'ufficio stampa della base comincia a essere inondato di fax dall'Italia. Il giorno prima Cino Ricci aveva chiamato a raccolta le masse dei tifosi d'Italia dando il numero dei fax della base. Un po' scherzava un po' faceva sul serio: «Mandate ai ragazzi del Moro il vostro sostegno in questo momento difficile». Non l'avesse mai fatto. Siamo tagliati fuori dal mondo.



affare per la sua città. Sta sulle spine per la delusione: alberghi e ristoranti sono stati semivuoti fino alla finale. La sommosa della vicina Los Angeles, durante gli ultimi giorni della semifinale, ha aggravato la situazione.

**PALAZZO DARIO.** Il motoscafo tutto in mogano dal nome impronunciabile (per via della jella che porterebbe) del famoso palazzo veneziano di Gardini. Trasportato a San Diego riposa, immobile presenza, ormeggiato accanto al tender del Moro. Chi sa, si tiene debitamente alla larga.

**SITTING ON THE DOCK OF THE BAY.** «Seduto ad aspettare sul molo», sull'aria del mitico rhythm n' blues. Il so-

prannome coniato a San Diego per Dennis Conner dopo la sua eliminazione.

**TASCHE VUOTE.** Sono quelle dell'Acoc, il comitato organizzatore della Coppa diretto dall'americano Tom Ehman, che rischia il fiasco economico. Dei 500 milioni di dollari previsti ne sono arrivati ben pochi. Nonostante i tagli di budget, da 30 a 17 milioni di dollari, l'Acoc starebbe ancora cercando 2 milioni e mezzo di dollari di mancate entrate, mentre da gennaio, per mancanza di fondi, ha dovuto cedere i diritti tv, per 3 milioni di dollari, al comitato dei Challenger. Mentre la Louis Vuitton, sponsor degli sfidanti rappresentato a San Diego dal francese Bruno Troublé, affoga nello

**SCARICATO.** Gary Jobson e, sotto, il sindaco di San Diego Maureen O'Connor



champagne le feste ufficiali della Coppa.

**YACHT.** Il mezzo di locomozione più diffuso a San Diego. In città, un milione e 90 mila abitanti, ci sono 26 porti turistici, 8 mila rimessaggi e decine di migliaia di imbarcazioni da diporto.

**ZOO.** Il bellissimo giardino zoologico di San Diego, nel complesso del Balboa Park, che domina la città dall'alto. È una delle mete mattutine preferite dello skipper di America<sup>3</sup>, Buddy Melges. Pare che una visita al nuovissimo Gorilla Tropics, dove nella perfetta ricostruzione di una foresta tropicale vivono cinque magnifici primati, gli fornisca pensieri ispirati sulla sua ciurma.

metterci un'America disintegrata.

I ragazzi dell'house boat di fianco a noi attaccano col giradischi: *Le quattro stagioni* di Vivaldi a tutto volume. Ci vogliono fare un omaggio. Ma il tempo non è quello giusto. Qui ci vorrebbero musiche guerresche, non arie cortigiane. Come se l'avessero capito cambiano disco e mandano in onda sul porto addormentato *We are the champions*. Speriamo. Il vento è teso. Io torno a bordo col numero 17. Farr non c'è dall'altra parte. Partiamo con la prua perfettamente sulla linea e in piena velocità. Oggi andiamo come Dio comanda. Il Moro va più di loro. E non c'è storia. Stiamo vincendo. La loro barca non va più. Vinciamo. Appena tagliato il traguardo, con Paul, saliamo sul gommone e andiamo verso il tender della barca avversaria per congratularci con loro. Michael Fay, l'armatore avversario, ha fatto sapere che si aspetta delle scuse per le mie critiche sul loro atteggiamento antisportivo. Come ha scritto un giornalista, accusare un neozelandese di esser antisportivo sarebbe come accusare Moana Pozzi di essere frigida. Forse, in effetti ho esagerato ma in quel momento era giusto dire quelle cose. Va bene, alla conferenza stampa di chiusura gli dirò che mi scuso. Tanto abbiamo vinto. Sull'acqua e sul regolamento.

Alla premiazione al Southwestern Yacht Club, tra colpi di cannone, musica e discorsi, finalmente per la prima volta vedo in faccia gli avversari e mi trovo mischiato a loro. Grandi lottatori, marinai di razza. È straordinario che un Paese con solo 3 milioni di abitanti abbia retto una sfida come questa. Bisogna rendere loro onore. Glielo dirò alla premiazione all'America Plaza. Fay sarà soddisfatto.

**Venerdì 1 maggio.** Ore 10 di mattina. Partenza per Milano. Tutta l'Italia ha festeggiato il Moro. Ma adesso viene il difficile. Dobbiamo sfidare gli americani in casa loro. Chissà se Maureen O' Connor, la sindachessa di San Diego, mi sarà ancora amica.

**Sabato 2 maggio.** A Milano apprendo che gareggeremo contro Bill Koch. La volpe Dennis Conner stavolta non ce l'ha fatta. Mi dispiace per lui. Adesso dobbiamo concentrarci per la vera sfida e non sottovalutare Bill Koch. L'America ha perso una volta sola in 141 anni di Coppa America, dobbiamo stare ben attenti se vogliamo portare la coppa a Venezia.

RAUL GARDINI

*I servizi da San Diego sono a cura di Stefano Del Re. Ha collaborato Anna Jannello*

Non riusciamo più a spedire o mandare un fax. È bellissimo. L'Italia s'è accorta di noi. Grazie.

**Martedì 28.** O la va o la spacca. Vento leggero, tempo tropicale, insolito per San Diego. Dovremmo temerlo. Ma ormai non abbiamo più paura di New Zealand. Cayard fa un'altra partenza da manuale. Siamo in testa dall'inizio alla fine. Con vento in poppa i neozelandesi adesso usano il bompresso secondo le regole. E stanno perdendo. Non stanno facendo una bella figura. Io al posto loro avrei tenuto duro. Adesso nei lati di poppa siamo addirittura più veloci. Vinciamo con 53 secondi di vantaggio. Siamo 3 a 3. Abbiamo ribaltato tutti i pronostici. Sono convinto che ce la faremo. Al ritorno alla base, i vicini di cantiere, che abitano su una house boat e fanno il tifo per noi, ci accolgono con un colpo di petardo. La base è in festa, mogli, fidanzate, amici e parenti dei ragazzi stappano lo champagne. Grazie alla Vuitton che organizza la regata, lo champagne non manca.

**Mercoledì 29.** I neozelandesi si autoaffondano: cambiano timoniere e tattico. Rod Davis, il timoniere, ha già perduto l'80 per cento delle partenze contro Cayard. Sale a bordo Russel Coutts, il loro timoniere di riserva. Per noi è il segnale della vittoria imminente. Faccio gli scongiuri anche se ho sempre detto che non ci credo. Lotta alla pari fino alla prima boa di bolina. Passiamo in testa per un soffio di vento e guadagniamo anche di poppa. Restiamo in testa ma loro attaccano in continuazione. Il timoniere non conosce abbastanza la barca e il tattico fa un paio di errori che li tagliano fuori. Vinciamo di nuovo. E siamo 4 a 3 per noi. Domani potremmo essere noi a sfidare gli americani. I giornalisti mi chiedono chi preferirei sfidare, Bill Koch o Dennis Conner. Il cuore del velista dice Dennis Conner, Mister Coppa America. La testa dell'armatore dice Bill Koch. Lo conosco bene, Bill Koch, e so quali sono i suoi limiti. Uno è un artista e un genio, è come la volpe che sa come nascondersi e quando apparire. E alla fine la sua gallina la porta sempre a casa. L'altro è tutto metodo e ostinazione. La scelta è obbligata. Da Los Angeles, nella notte arrivano notizie terribili di scontri, morti, rivolta. San Diego, a poche centinaia di chilometri di distanza, sembra un altro mondo.

**Giovedì 30.** Ore 9. Da Los Angeles, le tivù hanno trasmesso non stop tutta la notte: morti, saccheggi, distruzione. Io ho fiducia nel presidente Bush. È un politico accorto. Ma l'America ha bisogno di un nuovo grande progetto. Il mondo, noi tutti, non possiamo per-

