

PREFAZIONE

«Alto, biondo, con gli occhiali scuri, è già da qualche anno che il suo ciuffo dorato si fa notare tra i pontili e in mare. Jean-Pierre Dick, l'ho scoperto sui Melges 24, sugli Open 7,50 e poi sui Mumm del Tour de France a vela. Quando ha annunciato che avrebbe partecipato al Vendée Globe del 2004-2005, ha sorpreso tutti. A quel tempo, mi aveva contattato per mettere insieme la sua squadra. Voleva migliorare le sue conoscenze del monoscafo di 60 piedi grazie a contributi esterni. Ma non ero disponibile. Ero nel pieno delle mie imprese con The Race, poi con il mio ultimo trimarano, Fujifilm, andato sfortunatamente perduto qualche mese dopo nell'Atlantico del nord, durante la Rotta del Rhum, nel novembre del 2002. Sono rimasto molto colpito dal modo in cui Jean-Pierre se l'è cavata, concludendo il suo Vendée Globe senza aver fatto la gavetta, considerata d'obbligo, con una Mini-Transat o con la Solitaria del Figaro. Certo, se avesse frequentato il centro di allenamento delle regate d'altura di Port-La-Forêt, avrebbe potuto approfittare dei corsi di recupero, in quanto si è dedicato relativamente tardi a questa specialità. Ma «Port-Laf»¹ non è per JP. È una persona atipica ed è ancor più interessante quando si nota immediatamente la sua intelligenza. D'altronde, è proprio questo che gli ha consentito di classificarsi sesto al Vendée, malgrado il numero incredibile di difficoltà che ha dovuto affrontare.

Non ho mai pensato che avrebbe gettato la spugna perché si sente in lui una vera determinazione e comunque, in un Vendée Globe, è difficile fermarsi. Come Pierre Richard, nel film La Capra, JP non è proprio sfortunato. Gli capitano dei problemi, ci lavora su, ne esce, e, anche se ciò si ripete, accetta serenamente tutto quello che può succedergli. Assomiglia un po' a un McGywer² con due mani sinistre. È lì che bisogna aiutarlo a progredire. Bisogna insegnargli a proteggersi, senza tuttavia renderlo insicuro, a facilitargli le cose con degli accorgimenti nelle manovre, nelle posizioni sulla barca. Bisogna insegnargli a salvaguardare le sue riserve di energie, insistendo sul fatto che ora è passato a un genere di regate di dimensioni planetarie, una specialità nella quale lo scopo non è quello di essere il più veloce ma quello di non essere mai il più lento.

Molti dei problemi nei quali si è imbattuto durante il suo giro del mondo in solitario, avrebbero potuto essere evitati. Questa esperienza gli permetterà almeno di vedere con distacco e analizzare gli errori commessi che gli sembrano invece imputabili alla sfortuna. In verità, JP può mirare molto più in alto che a un sesto posto nel Vendée e io sono qui per aiutarlo. Parteciperemo in doppio alla Tansat Jacques-Vabre nel novembre del 2005. Ciò mi permetterà di navigare nuovamente su un monoscafo di 60 piedi, cosa che non ho più fatto dal 1993 e proprio dalla Jacques-Vabre. A quell'epoca, la si disputava in solitario e andava da

1 N.d.T. Abbreviazione di «Port-La-Forêt».

2 N.d.T. Protagonista di una serie televisiva americana di film d'azione.

Le Havre a Cartagena in Colombia, non da Le Havre a Bahia in Brasile. Questo non ci fa certo ringiovanire!

Durante questa regata, metterò a disposizione di Jean-Pierre i miei venticinque anni di regate d'altura. Insistendo, per esempio, sulla regolazione dei piloti automatici che è fondamentale in vista del Vendée Globe del 2008-2009, il suo obiettivo principale. Lavoreremo insieme sui minimi dettagli: l'equilibrio della barca, il modo di riposare, d'imparare a usare al massimo il sesto senso per anticipare al meglio le situazioni. Navigare in doppio, non significa navigare in solitario a due, ma potrò ugualmente osservare il modo in cui JP effettua le manovre e discuteremo delle evoluzioni che desidera portare nella concezione della sua futura barca. Perché una potenza eccessiva è inutile per un solitario, se non è tenuta continuamente sotto controllo.

Visto che sono perennemente attento alle novità tecnologiche e che mi piace la ricerca in ogni senso, collaborerò con Jean-Pierre, sia in mare per la navigazione, sia negli studi per il progetto della sua nuova barca. Personalmente, il Vendée Globe non è più un mio obiettivo, per il momento. Sono arrivato secondo nella prima edizione, nel 1989-1990, dietro a Titouan Lamazou. Era una cosa da pazzi, davvero non sapevamo più dove stavamo andando. Quando siamo arrivati nei mari del Sud, parlavamo sempre, via radio BLU, tra di noi, tutti i giorni, perché sentivamo che dovevamo sostenerci reciprocamente. Poi, dopo Capo Horn, la competizione e la regata avevano ripreso il sopravvento. Il mio secondo tentativo, nel 1992, ha avuto meno successo, non ne ero del tutto pronto e ho dovuto abbandonare qualche giorno dopo la partenza.

Sono sempre più appassionato dalla concezione e dall'architettura delle barche a vela e, riaccostandomi al monoscafo 60, ho potuto constatare che le barche di questa classe si sono stranamente avvicinate ai multiscafi in quanto ad attrezzatura, equipaggiamento e velocità. E poi, lavorare in collaborazione con lo studio d'architettura navale Farr Yacht Design che, per la sua prima creazione di un monoscafo di 60 piedi, ha fatto un ottimo risultato con Virbac-Paprec, è un'esperienza appassionante.

Ci sono degli skipper taciturni come Francis Joyon, altri loquaci come Jean Le Cam. Jean-Pierre appartiene a una specie rara. È un "velista gentiluomo" che, a terra, avrebbe potuto intraprendere un cammino più facile. Ma ha scelto il mare e i suoi tormenti. Sebbene tardiva, la sua vocazione per la regata d'altura è immensa e, per soddisfarla, ha lasciato dietro di sé sua moglie e il suo lavoro.

Loïck Peyron