

*La vittoria di Eric Tabarly  
nella regata transatlantica per solitari  
ha avuto larga eco sulla stampa  
di tutto il mondo.  
Nelle pagine che seguono  
siamo lieti di offrire ai nostri lettori*

60 ANNI FA

come  
eravamo



*l'esatto resoconto  
della  
traversata  
così come  
è stato  
raccontato  
dallo stesso  
protagonista,  
subito dopo  
l'arrivo  
a Newport,  
agli inviati  
di Nautica*

**IL VERO DIARIO DI TABARLY**



**COME HO VINTO  
LA TRANSATLANTICA  
PER SOLITARI**



di ERIC TABARLY

(una grande esclusiva di **nautica**)

**D**opo che mio padre, Greef e gli altri si sono allontanati al largo della rada di Plymouth, io mi dirigo con la mia imbarcazione sulla linea di partenza. Il colpo di cannone della partenza è senza dubbio imminente, ma io non ho potuto approfittare dei segnali preparatori, e resto così un po' arretrato. Al colpo di cannone mi metto sotto vento e mi affianco a "Gipsy Moth" dietro il trimarano e il battello di Hasler, mentre dietro a noi è Jester-Valentine Howells.

Mi ero ripromesso di fare una partenza migliore anzitutto per la bellezza del colpo e soprattutto perché sal come è importante ciò dal punto di vista psicologico, di superare cioè tutti sin dalla partenza. E se anche non si è qualche minuto avanti è importante dare il tono della corsa fin dall'inizio.

Sulla partenza, io ero al largo e non andavo male malgrado la leggera brezza. Ma poco dopo la rotta diviene con vento di poppa ed avanzo con i fiocchi privi di vento e la vela maestra leggermente di taglio. Collego il mio pilota automatico e mando il mio spinnaker con grande soddisfazione dei sostenitori francesi che mi accompagnano in una vedetta e che applaudiscono fragorosamente.

Una volta perso il riparo dei frangionde, regna un ondeggiare assai fastidioso, il battello sbanda e lo "spi" governa male: comunque tira lo stesso e mi sbarazzo di Chichester. Raggiungo Hasler e il trimarano. Per prudenza provo a passare vicino la costa sottovento ma ogni volta la prua del trimarano mi arresta di netto. Dopo un po' mi decido a frenarmi per virare e passo al vento. La corsa è partita da 3 ore ed io sono in testa.

Mi porto in mare aperto con la prua a sud-ovest per essere meglio appoggiato e la velocità aumenta un po'. Il cielo è grigio ma non piove e la temperatura è mite. C'è un mare di gente e la scia dei battelli a motore fa aumentare ancora il moto onduoso. Il solo motore che non sia là e che io amerei vedere è il "Bertram", con mio padre... Mi sembra assurdo che stia facendo benzina a Plymouth. Verso le 11 e 30 si mette a piovere e diminuisce la visibilità. Da poco ha visto apparire l'ultima barca accompagnatrice. Il trimarano scompare sottovento ma dietro vedo sempre Chichester che ha issato i due genoa. Non si vede più la terra ma ciò non mi fa effetto. Mi ero spesso domandato quale impressione si poteva provare all'inizio di questa traversata, perdendo di vista la terra. Ecco dunque la risposta. Nessuna impressione. Io mi dico che è senza dubbio perché so che è sempre dietro la nebbia. Si vedrà più tardi. Mi ricordo però dello stato di apprensione che avevo alla partenza delle prime uscite solitarie che ho fatto. Non si sente più niente, quando si è abituati a uscire soli, di ciò che si sente la prima volta; sia che si tratti di una traversata di 24 ore o di un mese.

Primo pasto in mare e poi, in previsione di una notte bianca per la vicinanza della costa e per il traffico marittimo, vado a dormire dalle 14 alle 15.

Nel rifare vela resto in panne per accostarmi a capo Lizard. L'andatura è molto più confortevole e la maretta viene bene da poppa. Poco tempo dopo il vento cambia leggermente e io

mi trovo il vento quasi di traverso. Ammaino i fiocchi per non intralciare lo spinnaker e issa la vela di strallo. Si cammina gradevolmente a 4 nodi e già non so più dove sono gli altri.

Alle mie spalle un rumore di motore, mi rivoltò e non vedo niente. Il rumore si ingrandisce rapidamente e il "Bertram" con molta schiuma esce dalla nebbia.

Con la nebbia avete avuto una vera fortuna a ritrovarmi, mi dice Eric posando il suo notes.

Non tanto poiché ci siamo ritrovati quasi tutti.

Salvo Chichester. Ma io ero persuaso che egli era dietro e non me ne dovevo troppo per lui.

Poco dopo che il motore era ripartito il vento calmò del tutto e ammainai lo spinnaker ormai inutile. Al cadere della notte, la brezza si leva da sud-ovest. Io faccio rotta tutta la notte di bolina, al centro di un notevole traffico di navi.

Spero che l'abbiano avvertiti che è in corso una regata di solitari!

Verso le 5 del mattino, vado a dormire affidando la barca al pilota automatico. Risalgo alle 7 e 30 per ritrovarmi in piena nebbia. Dei corni per la nebbia risuonano in tutte le direzioni e io passo un brutto momento.

Sento uno di essi avvicinarsi accompagnato da un rumore di macchine e io faccio più rumore possibile. Finalmente la barca passerà senza che io la veda.

Il vento è caduto ma la corrente mi trascina. Scorgo Longships in una schiarita verso mezzogiorno. Nel pomeriggio prendo una piccola brezza da Nord e la sera evito le Scilly.

Questa volta sono veramente partito. Mi preparo per andare a dormire.

**24 Maggio** — La brezza ha rinfrescato. Navigo a 7-8 nodi nella nebbia.

**25 Maggio** — Ore 11.45. Mi sorvola un quadrimotore Shackleton della R.A.F. Passa parecchie volte a bassa quota, il che mi riempie di soddisfazione, la mia famiglia avrà notizie fresche. Ore 14, incrocio un cargo, il "Factor", di Liverpool, che mi segue per un po'.

Il timone automatico sembra essersi un po' allentato: alla verifica, uno dei perni è rotto, impossibile ripararlo con i mezzi di bordo. Mentre mi lambisce il cervello mi accorgo che il battello cammina molto bene a timone bloccato. Io non speravo tanto e ne sono entusiasmato come si può immaginare. Decido di continuare così e di non utilizzare la banderuola se non in caso di necessità.

Anche il tempo è brutto. Dopo un freddo glaciale questa mattina c'è un bel sole per tutta la giornata, fa di nuovo molto freddo e il barometro è in discesa. Si cammina molto forte, col vento di traverso. Scendo per "fare" qualche ora di sonno, in previsione di una notte movimentata ma con il baccano e i movimenti del battello, non arrivo ad addormentarmi. Non sapendo più che fare, risalgo alle 23. Si fila a 10 nodi tra nuvole di schiuma. Soffia un buon forza 6. Un'ora dopo il vento ha ancora rinforzato. Ammaino il grande yankee e la trinchetta. Con il fiocco n. 1 e la trinchetta piccola, il battello cammina molto bene da solo e, verso le 2, posso andare a letto, addormentarmi e finalmente godere il sonno del giusto.

**27 Maggio** — La brezza si calma. Issa tutta la velatura.

**28 Maggio** — Calma assoluta, io ne approfitto per lavoricchiare sul timone automatico. La posizione di lavoro è molto scomoda, abbasso la testa, il trincarino mi taglia lo stomaco e immergo talvolta la testa sott'acqua. Infine penso di essere riuscito a bloccare l'asse rotto con del filo di rame e un pezzo di tubo in plastica. Ho buona speranza che l'apparecchio duri fino all'arrivo. Questa calma completa è veramente funebre. Piove a dirotto, fa freddo. E' giovedì oggi, per tradizione nella marina, si mangia meglio, e io apro una scatola di coniglio alla cacciatora, eccellente. Decisamente in mare, il morale riposa su delle cose semplici!

Il sole appare infine con una piccola brezza da nord. Io ne approfitto per issare l'antenna radio e tentare di comunicare. Chiamo Le Conquet, ma non riesco a stabilire il collegamento. Questo sarà il mio solo tentativo per servirmi della radio.

**29 Maggio** — Mare aperto. Vento al gran lasco, navigo con tutte le vele.

**30 Maggio** — Vento in poppa. Il barometro scende. Sostituisco il fiocco yankee con uno più pesante. Poi ammaino la trinchetta e la mezzana.

Ben presto il vento raggiunge forza 7, rimpiazzo lo yankee con il fiocco n. 1. Il vento gira ad est e navigo di nuovo come un bolide.

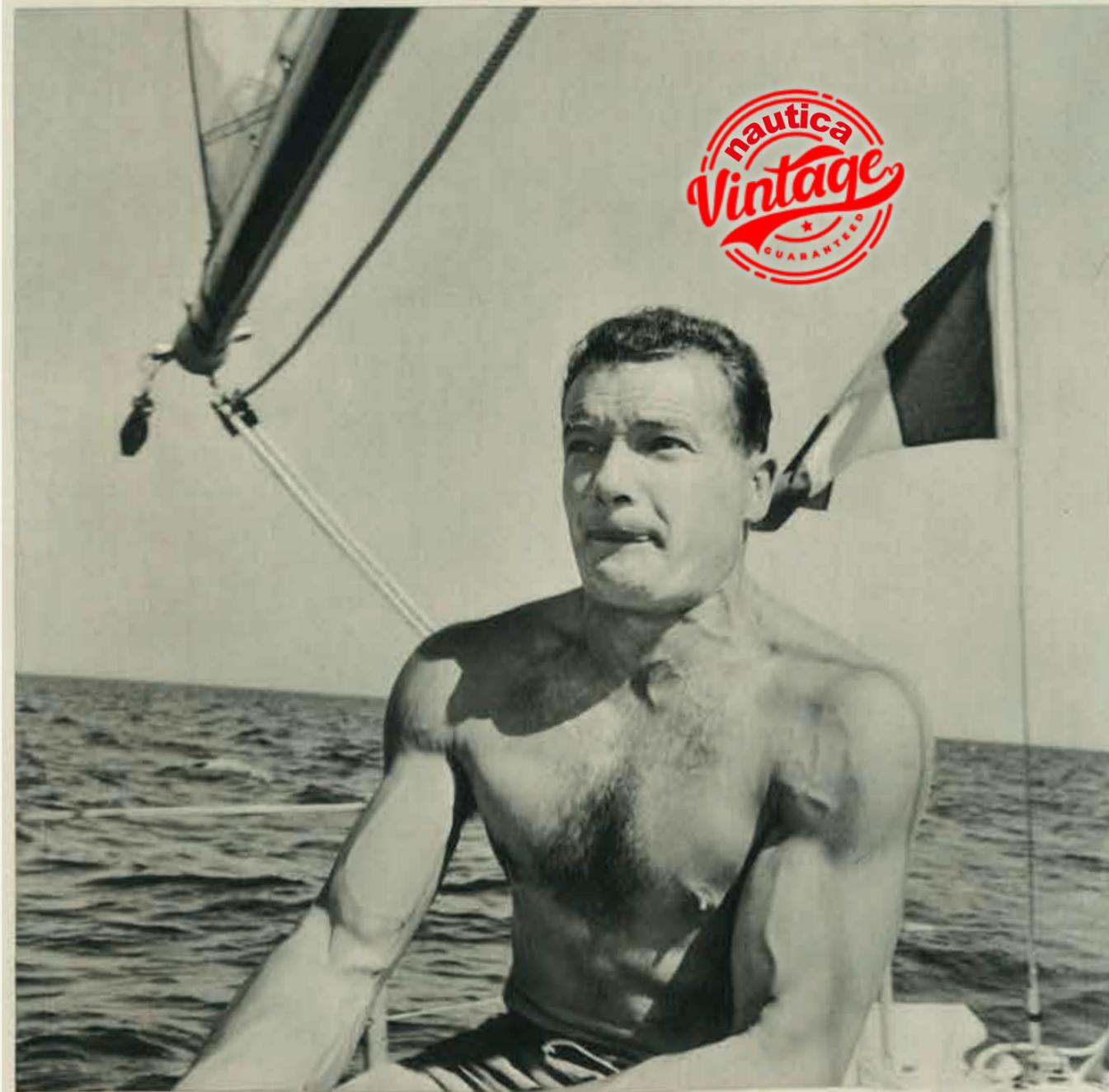
La barca accenna spesso a planare e lo speedometro si blocca a 12 nodi. Sono obbligato a vegliare tutta la notte perché il timone automatico si sregola continuamente.

Verso mezzanotte, un grande branco di delfini viene a giocare intorno alla barca. Non so se loro si raccontano delle storie, ma sono molto chiacchieroni e l'aria risente dei loro brontolii. Questa visita mi ha distratto ma, l'indomani, io l'apprezzo meno costando che i miei visitatori hanno rotto l'elica del solcometro. Sono soprattutto inquieto per l'apparecchio, ma a mio vivo sollievo si rimette docilmente a funzionare con una cordicella di ricambio. Ho bisogno del solcometro non soltanto perché mi indica la distanza percorsa ma anche perché alimenta il mio speedometro.

Incrocio le luci di una nave abbastanza vicina. Periodicamente esse spariscono nel buio. La mattina del 30, sono assai umido, oltre alla brina, piove molto forte, e io installo il comando della barra interiore. Mi trovo così molto più a mio agio: senza cerata, sorrido nel vedere gli spruzzi che vengono a battere sulla cupola di plexiglas e, con il sole che appare ogni tanto, mi sembra di stare come in una serra e mi riscaldo piacevolmente. Il mare diventa molto bello, tutto bleu e bianco.

Ecco qui dunque la prima settimana passata in mare. I venti da ovest non sono all'appuntamento, e fin qui ho fatto una dozzina di ore all'incirca. Però, si sono tenute delle buone velocità alcuni giorni, la media non è straordinaria perché le numerose bonacce l'hanno fatta notevolmente scendere. D'altra parte, le andature lasche sono assai faticose per me, perché se il mio pilota automatico funziona bene in bolina, è invece assai difettoso nelle andature lasche. Devo stare sempre sul chi vive e nel frattempo perdo lo stesso non poco tempo.

Sono molto a sud della rotta ortodromica perché mi sono soprattutto preoccupato di far tenere al battello delle rotte in cui l'andatura era la più



rapida e la più stabile. Una volta che ci si è scostati da una rotta, non bisogna più provare di ritornarci perché, dal punto in cui ci si trova non è più la rotta più corta e volerci ritornare sarebbe perdere il proprio tempo.

### seconda settimana

A partire dalle 11, la mattina del 30, il vento calma progressivamente. Nel pomeriggio il vento raggiunge forza 3-4 quindi issa lo "spi" solamente per qualche ora perché con questa vela, io sono obbligato a stare al timone. Poiché non ho dormito la notte scorsa, spero di poterlo fare questa notte. Quindi, la sera rimpiazzo lo spi con due grandi yankee. La barca naviga bene con il pilota automatico e vado dunque a dormire, rimettendo sem-

pre la sveglia ogni due ore per verificare che tutto vada bene. Ma l'indomani mattina non sento la sveglia delle 6 e aprendo gli occhi alle 7 e 30 mi accorgo che la barca è in panne. Il vento ha cambiato. Sarà stato il suo repentino cambiamento a farla fermare? In ogni caso sono furioso di non aver sentito la sveglia e ho paura di essere fermo da tanto tempo. Mi rimetto in rotta al più presto. La brezza è debole e non si cammina molto veloci. Fortunatamente, perché così ho perso meno tempo.

Poco tempo dopo, c'è di nuovo la calma che fa battere la vela in tutti i sensi.

Ammaino i fiocchi, ed aspetto che il vento si alzi. Approfitto di questo riposo forzato per ingrassare il pilota automatico.

Catastrofe! Ha perduto il suo picco-

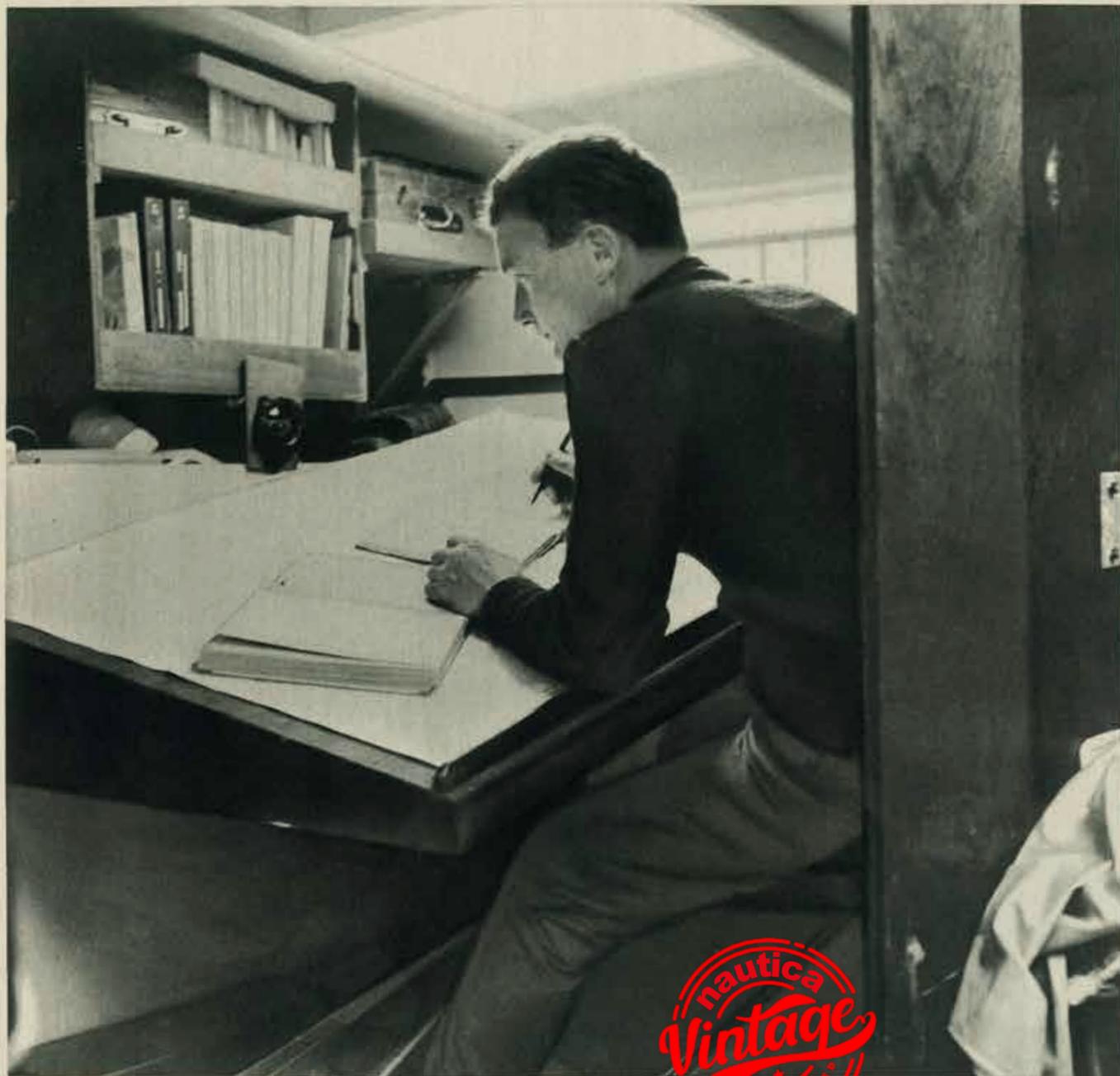
lo... timone. Mi resta una speranza: che il bullone dell'asse di attacco si sia allentato. In questo caso non dovrò che sostituirlo, ho un piccolo timone di ricambio.

Isso l'apparecchio a bordo e lì, posso constatare il danno: è l'asse stesso che è rotto e non ho nessuna speranza di poterlo riparare con i mezzi che ho a bordo.

Osservo il mio apparecchio inutile e non riesco a capire come la rottura di un pezzo così piccolo possa annullare due anni di lavoro.

Eric posa il suo notes, e guarda, Jacques Arthaud e me.

Questo è stato sicuramente il più brutto momento della traversata. A questo punto della corsa, un guaio simile! Pensavo seriamente di abbandonare l'impresa e di andare a fare una crociera a Terranova.



Tabary al tavolo da carteggio.

Tu capisci, immaginavo innumerevoli scafi che mi tagliavano la rotta con un tempo favorevole per essi, e non potevo sapere che i miei concorrenti più pericolosi conoscevano o stavano per conoscere difficoltà dello stesso genere: Howell, vittima di un primo arresto sulla linea di partenza, perdeva una giornata a riparare il boma, e, dopo una settimana, era obbligato a ritornare indietro per raggiungere l'Irlanda, con un asse della drizza del fiocco rotto in cima all'albero. Chichester alle prese con una falla, dava duemila colpi di pompa al giorno, cercando di chiudere la fessura...

— E come è finita?  
— Nella maniera classica: dopo aver considerato la mia corsa come perduta, ho pensato a tutti quelli che avevano fiducia in me o mi avevano aiutato. Quindi mi sono detto che do-

vevo portare a termine questa impresa, anche arrivando fra gli ultimi.

In quel momento, ho cominciato ad analizzare la situazione e ho capito che la rottura non poteva essere avvenuta durante quella notte, ma che si era determinata molto probabilmente durante il colpo di vento di ieri. Altrimenti dico, durante tutta la notte, il battello si è diretto solo! Per questo il mio morale è risalito quando la brezza è ritornata. Ma io riprendo:

La brezza si rialza N.N.W. e riparto un po' lasco, timone bloccato. Il battello tiene la rotta ma se la brezza rinforza, tende ad orzare e se diminuisce, tende a poggiare. Passo il mio tempo a modificare la registrazione, ma fa bello e questa è la navigazione più gradevole dopo la mia partenza. E' la prima volta che vedo il sole.

Un uccello, sicuramente non marino. Siamo a metà cammino tra Plymouth e Terre-Neuve, mi domando come è potuto arrivare fino qua. Finisce per posarsi.

Questa notte, devo attraversare il meridiano che taglia la corsa in due. E' incoraggiante. Nella giornata, per la prima volta dopo la partenza, non posso captare i segnali orari della B.B.C. Sono troppo lontano. Ma durante la notte le trasmissioni si sentono meglio ed ascolto lo stesso Big-Ben.

**1 Giugno** — Ore 7 e 30. Sono stato svegliato dal tuonare dei motori di un bombardiere che mi sorvola raso terra, oso dire. Saranno già i Canadese? Metto il naso fuori, è sempre un Shackleton della R.A.F. Porta la scritta "Bravo", mentre il primo era un Alpha. Fortuito ma incoraggiante!

Passa parecchie volte sopra di me ed effettua delle riprese. Anche questa volta sono sicuro che si avranno mie notizie in Francia.

— Quello che tu meno immaginavi, è che questa riconoscenza ti collocava largamente in testa. Infatti, Howell non aveva torto nel dire che da quel momento tu avevi vinto la corsa.

— In tutti i casi, avrei voluto vedere la barca che doveva essere bella alla velocità di 7 nodi al piccolo lasco e che metteva regolarmente il naso nella cresta dell'onda!

Ore 9 e 30. Un nuovo brutto colpo: un pesce ha inghiottito il mio secondo solcometro? Non ne ho più e questo vuol dire che sono privo di spidometro per il resto del tragitto. E' un grosso guaio, ancora più perché non conosco la barca e la causa. Per la precisione dispongo ancora di un solcometro Vion che metto in funzione. Il mio passeggero volatile è sparito. Volato? Spazzato da un colpo di mare? O semplicemente rifugiato sotto il battelletto?

Tutta la giornata si cammina bene, al piccolo lasco. La brezza è troppo instabile perché io possa andare a dormire. In due righe aggiorno i miei appunti.

Uno dei miei problemi maggiori prima della partenza era quello che riguardava la lettura. Tutti avevano l'aria sorpresa che non avessi portato niente da leggere. Infatti avevo visto giusto e non si ha il tempo di leggere. Gli altri concorrenti hanno portato dei pacchi di libri, mi domando a cosa gli serviranno. E' vero che hanno dei piloti automatici che vanno bene... Verso le 3 del mattino la brezza è più stabile, mi metto a letto. Ma la brezza non smette di rinforzare e ogni tanto mi fa salire sul ponte per aggiustare la rotta.

**2 Giugno, mattino** — Vento forza 5. La barca cammina molto forte e dà una stupefacente impressione di forza. La nebbia sparisce, c'è un tempo piovoso. Il cielo è metà libero e con il sole, ma ogni tanto passano dei nuvoloni accompagnati da venti molto forti e talvolta da pioggia. A fine mattinata sono obbligato ad ammainare lo yankee perché la barca è troppo invelata e dopo un momento l'andatura ritorna normale. Ma poco dopo il vento rinforza ancora considerevolmente.

Ammaino la vela di mezzana, la trinchetta, ed il fiocco n. 1 e prendo un terzaruolo della vela maestra. In principio ho provato a prendere alcuni giri ma vi ho dovuto rinunciare perché le guide che sono sul boma rischiavano di danneggiare la vela. Se avessi potuto provare la barca avrei rimediato a questo inconveniente. Peccato perché l'attrezzatura Giot funziona veramente bene. Io non avevo ancora mai sperimentato un sistema che permettesse di girare con così poco sforzo.

Dopo tutte queste manovre, si cammina di nuovo benissimo su un mare ora veramente grosso.

Si balla veramente come sulle montagne russe. Il barometro che indica una pressione stazionaria disegna una traccia piuttosto caotica.

Nella cabina centrale, ho fatto disporre a ogni bordo in senso longitudinale un pannello di compensato in modo da formare delle specie di cassette per disporvi viveri e materiale. Il pannello al vento, sotto il peso di ciò che contiene, si incurva notevolmente, e temo che ceda. Per paura di non ritrovare più le mie cose sparse alla rinfusa sul battello, sego un pezzo di

legno per puntellare il pannello. Così sono più tranquillo.

La notte trascorre bene a parte le continue deviazioni dovute ad un vento molto instabile. Esso tende a calmarsi ma certe raffiche molto forti impediscono di issare la vela. La mattina del 3, il tempo è veramente bello e il mare completamente calmo. Solamente dopo essere stati ben scossi ed inzuppati possiamo apprezzare di più una calma navigazione con la brezza che leggermente ci spinge e con il sole che ben ci riscalda.

Però, queste condizioni idilliache saranno di breve durata e durante tutto il pomeriggio c'è una calma esasperante. Passo tutto il mio tempo ad ammainare ed issare i fiocchi quando sembra levarsi un po' di brezza. Sono adesso con il vento in poppa e provo lo spi ma mi è impossibile farlo portare. La vela di strallo dà un migliore risultato, momentaneamente. C'è un bel da fare per percorrere 6 miglia.

La sera, la brezza si leva dall'est e noi partiamo al gran lasco. A questa andatura, è impossibile far camminare le barche a timone bloccato. Con alcune cime diminuisco il movimento della barra di qualche grado, e va bene. Quando il battello orza, la trazione è più forte sulla scotta di trinchetta che così fa poggiare. Quando si poggia c'è il cavo elastico che fa orzare. La rotta non è rettilinea ma ugualmente seguibile. Non importa come, sono obbligato a contentarmi.

Il sistema sfortunatamente, esige anche una certa sorveglianza purché soffi un vento di forza costante.

Per la notte, faccio dunque in modo che la mia sveglia suoni ogni ora e mezza. Parecchie volte, modificherò la tensione del cavo elastico, mettendone due insieme perché la brezza ha ben rinforzato.

Tutta la mattina del 4 si naviga al grande lasco e si va veloci. Il tempo è grigio e freddo, il barometro è notevolmente in ribasso e il vento ha forza 5. Ne concludo che devo trovarmi a nord di una depressione.

Al principio del pomeriggio improvvisamente, un istante di calma, poi il vento passa a ovest forza 6. Il grande yankee e la trinchetta genovese cedono il posto al fiocco n. 1 e alla piccola trinchetta. Si naviga in un mare impossibile. A delle ondate molto alte che ho proprio di fronte si aggiunge un mare rotto che arriva da tutte le parti. L'andatura è molto difficile, salire sull'onda va molto bene ma discendere è di una velocità vertiginosa e ciò non si supera sempre senza paura...

Pensando di essere passati al centro della depressione, mi aspetto di vedere il barometro risalire. Ora, esso continua a scendere. Il vento rinforza un po' e ho ora la rotta quasi ad ovest.

Al calare della notte, un cargo mi raggiunge beccheggiando pesantemente. Esso devia un po' la sua rotta per passare più vicino, ma non si accosta abbastanza perché possa vedere il suo nome. Riprende la sua rotta che deve portarlo all'imbocco del Saint-Laurent.

Voglio per molto tempo, non avendo il coraggio di andare a riposare. Tutto ha un aspetto scoraggiante: il cielo, questo mare impossibile e questo barometro in diminuzione. Mi piacerebbe molto sapere che cosa si trama là sotto. Non arrivo a comprendere la situazione. Infine, verso le 23 decido di prendere un terzaruolo e così sarò più tranquillo per andare a dormire.

Smetto di filare il cavo quando sento il battello sbandare bruscamente accelerando. Molte ondate spazzano il ponte. Ho l'acqua negli stivali e un po' dappertutto. Ammaino velocemente la mezzana e la trinchetta e parto al gran lasco prua ad ovest. Il vento ha quasi girato circa est. Due salti di vento di circa 180° nella stessa giornata certo non sono affatto uno scherzo. Soffia un buon 8 e con il fiocco si avanza velocemente nella giusta direzione per cui non debbo proprio lamentarmi. Ciò che vedo meno di buon occhio, è la prospettiva di una notte al timone giacché ho già il sonno arretrato. Ma è solo questione di trovare una posizione di equilibrio per legare la barra.

Dato che sonneccio e non avendo voglia di farmi trascinare da un'ondata mi passo una cima intorno alla vita, che lego alla galloccia delle scotte dietro di me. Una cintura di sicurezza è molto di impaccio per manovrare soprattutto per me, solitario, che ha bisogno di fare la spola tra la prua e la poppa. D'altra parte, credo che non si può essere proiettati da sottobordo che per disattenzione. Se si ha cura di avere nei propri spostamenti e nelle manovre, una presa sempre sotto mano, un'ondata di mare o una scossa non può farla lasciare. Infine, un solitario che cade in mare, attaccato alla sua cintura, con il battello che naviga a 7 o 8 nodi, non potrà che essere trascinato lungo il bordo senza avere la forza di risalire. Al contrario al timone non si ha una buona presa in caso di forti sbandamenti, ci si ritrova quasi dritti e la barra non è un punto d'appoggio. Sulla maggior parte delle imbarcazioni un forte rollio può accompagnarsi ad un brusco richiamo del timone che tende a proiettarvi in avanti.

Verso le 3 del mattino, il vento gira a nord e cala sensibilmente, il cielo si rischiarà e dopo il cambiamento del vento, il barometro risale. Isso la vela maestra con il suo terzaruolo e, vento al traverso, posso fissare il timone ed andare a riposarmi. Alle 6, issa la piccola trinchetta e la mezzana, il tempo migliora nettamente.

Tutta la mattinata del 5 si passa così. Di bolina, poiché il vento è ora maestrale ed il mare è bello e l'andatura comoda. All'inizio del pomeriggio mollo il terzaruolo e rimpiazzo il fiocco n. 1 con lo yankee 2.

Ieri sera, non ho captato il suono del Big-Ben. E per questa ragione, a quest'ora io sono in piena posizione favorevole, con la vela che porta magnificamente. Il mio cronometro non è stato ricaricato e quindi si è fermato. L'ho rimesso in moto e ho annotato l'ora cronometrata delle mie osservazioni, dopo aver ripreso un suono potrò calcolare la mia posizione. Attendo Big-Ben questa sera; potrò ascoltare altri rintocchi ma dovrei issare l'antenna. Dato che la sera mi è possibile captare la B.B.C., è molto più pratico.

Da oggi, inizio l'altra metà del mio viaggio. Posso dire ora che scorgo la mèta. L'altro ieri, ho passato la longitudine di metà percorso. Quindi ho già percorso una buona parte della traversata e se continua così arriverò in breve tempo. Ora sono sicuro di poter raggiungere New York senza pilota automatico, mentre qualche giorno fa non ne ero così certo. Mi piacerebbe molto sapere dove sono gli altri concorrenti. Anche senza vincere, debbo ottenere un tempo buono, ben-

ché ciò in simile traversata non significhi gran cosa, essendo subordinato alle condizioni meteorologiche incontrare. Comunque sarà già molto se non arriverò troppo distanziato dal primo.

A mezzanotte, non sento la sveglia. Devo essere veramente molto stanco per non sentire questo suono potente che di solito mi fa saltare. Mi sveglio alle 0,30. Fortunatamente la barca è sempre in rotta. In seguito sento le sveglie delle 3 e delle 4,30. Sfortunatamente inflandomi il maglione, la manica urta la sveglia che cade e si ferma. Non camminerà più. Decisamente perderò tutti i miei strumenti. Dopo il pilota automatico e lo spidometro, è il terzo che si guasta. E' veramente un guaio poiché anche con il suo aiuto non sempre riesco a svegliarmi, come farò senza di essa? Vorrei prenderne una di ricambio e nella fretta degli ultimi preparativi, l'ho dimenticata.

Le conseguenze non si fanno attendere. Mi sveglio alle 9 invece che alle 6 per trovare il battello che ha virato di bordo, in panne, fiocchi coperti. Ancora tempo perduto, quanto non lo so.

La brezza è completamente cambiata, siamo ora al gran lasco. Mando giù in fretta un pacchetto di Corn-Flakes e isso lo spi che porta bene qualche minuto poi il vento cade quasi completamente. Siamo ora con pieno vento in poppa e tolgo la vela maestra. Lo spi sembra così portare meglio ma non troppo poiché la leggera maretta di traverso ci fa rollare. Si deve così avanzare a un nodo.

Eccomi dunque al termine della seconda settimana di mare ed ho percorso più della metà del cammino. Non avrei mai sperato tanto. Ho approfittato dei venti di questi ultimi tempi per discendere a sud della rotta in modo da attraversare il grande banco di Terranova nella sua parte sud. Questo perché dopo la Pilot Chart sto per entrare in una zona dove predominano venti di sud-ovest. Se incontrerò veramente questi venti, arriverò prima. D'altro canto avrò un rischio minore di incontrare icebergs.

### terza settimana

Ancora questa calma senza sole. La giornata è grigia e fredda. Finalmente verso le 11 la brezza si leva e rinfresca. Toglio la randa. Si cammina ora ad una buona velocità, e cerco di issare lo spinnaker. Con questa brezza, non è molto facile, tuttavia dopo una breve lotta con il tangone ci riesco.

Con lo spi, sono obbligato a manovrare continuamente il timone e la colazione è dunque sostituita da una tavoletta di cioccolato al latte. Tutto il pomeriggio lo spi porta bene, e lo scafo plana leggermente sulla cresta dell'onda. Spero così di recuperare qualche miglio sui miei avversari. Questa navigazione sarebbe molto piacevole se la pioggia non cadesse a catinelle. Comincio ad essere un po' irritato.

Alle 19 e mezza, ammaino lo spi, isso la trinchetta genovese ed un grande yankee. Si va così meno veloci che con lo spi, ma ugualmente ad una buona andatura.

Scendo poi a prepararmi il pranzo, ben deciso a recuperare la colazione saltata.

Verso le 23, davanti ad una abbondante razione di pollo e di riso indocinese, sento il battello che si arresta e si inclina. Il vento soffia, la pioggia cade scrosciando. Balzo fuori, mollo la barra e rimetto la barca in rotta. E' veramente un bel temporale. Le raffiche sono frequentissime.

Si punta verso sud-ovest planando ad una folle andatura. Il vento deve aver la velocità di 30 nodi. Mi scingo a cercare il cappotto di tela incerata e lo indosso. Sono già completamente bagnato. Tuoni, magnifici lampi, c'è tutto.

Spero che questo temporale cessi come è venuto. Non me la sento di trascorrere così tutta la notte e sono costretto al timone che non posso



bloccare. Bisognerebbe pertanto ammainare lo yankee. Per il momento, sono il trastullo degli eventi, obbligato ad andare mio malgrado là dove il vento mi spinge. Ciò non mi piace.

In capo ad un'ora, il vento è calato e dietro di me vedo dei nuvoloni neri. Bisogna assolutamente fare qualcosa. Credo che l'unica soluzione sia di andare controvento per togliere lo yankee. Rifletto bene alle conseguenze che questa manovra potrebbe avere, ma penso che tutto andrà bene e mi decido a farla. Infatti ci riesco. Lo yankee è ammainato. Lego la barra sotto vento affinché il battello resti in questa posizione. Nello stesso tempo ammaino la randa, la mezzana e riparto al gran lasco con la trinchetta e c'è ancora parecchia vela su con il vento che soffia almeno a 40 nodi. Le onde si infrangono lavando completamente il ponte. Infine all'una, fissa il timone e vado a riscaldare il pranzo.

Questo tempo dura all'incirca 24 ore e sono le 7 di sera quando posso issare la randa. Per togliere l'umidità che c'è a bordo accendo la piccola stufa. Funziona molto bene, ma è difficile ad accendere.

Da tre giorni non riesco a fare delle osservazioni astronomiche, e sono preoccupato per la mia posizione. Durante questo cattivo tempo, ho paura di essere andato più a sud della rotta stabilita. Non vorrei trovarmi in piena corrente del golfo. Rimpiango di essere sceso spontaneamente a sud i giorni scorsi.

Mi dirigo ad ovest con la randa issata. Durante la notte, isso lo yankee e la mezzana. Il vento del Nord è semplicemente glaciale. Deve arrivare direttamente dal Labrador. Il grande banco di Terranova è stato per me fedele alla sua reputazione: cattivo tempo, freddo e umidità. Non manca che la nebbia, ma non si può avere nello stesso tempo vento forte e nebbia. Il freddo è acuto e io faccio fatica a manovrare lo yankee tanto le dita sono intrizzate. Non si deve essere molto lontani dallo 0. Ridiscendendo, mi scaldo le mani alla stufetta. Questa macchina costituisce veramente il massimo del comfort. Scopro un piccolo pesce morto sul ponte. E' veramente curioso. A queste latitudini, non è certamente un pesce volante. Sicuramente è stato lasciato là da una ondata. Era già morto o è stato portato vivo? Sembra abbastanza fresco, ma troppo piccolo per essere mangiato, e sarei imbarazzato a cucinarlo. Quindi lo rigetto in mare.

Le 8 del mattino, tempo radioso. I cambiamenti di tempo sono incredibili. Dopo la partenza, non ho mai navigato due giorni di seguito con le stesse condizioni atmosferiche. Bel sole, fa caldo e navighiamo con il vento a traverso, alla velocità di 5 nodi. E' la seconda volta che navighiamo piacevolmente dopo Plymouth.

La meridiana che posso infine fare mi affligge. Sono più a sud delle mie previsioni più pessimistiche. Sono dentro la Corrente del Golfo. Perdo circa 20 miglia al giorno e non posso continuare così fino all'arrivo: ci sono ancora 800 miglia da fare fino a Nantucket. Piego dunque un po' verso Nord in modo da fare rotta leggermente a Sud dell'isola di Sable. Questo giro mi farà perdere 40 miglia sulla rotta diretta, ma il recupero molto facilmente uscendo da questa cattiva corrente e riprendendo quella del Labrador. Fortunatamente incontro i venti del Sud. Dopo una piccola calma a metà pomeriggio, il vento infatti ha girato da Nord a Sud. Riprendiamo la rotta ovest-nord-ovest. Questo vento da sud è incredibilmente caldo. Che differenza dal vento del nord della scorsa notte! Durante la notte, rinforza e devo ammainare lo yankee. Porto solamente una maglia sotto l'impermeabile. Le ondate sono tiepide. Messa da parte tutta la questione del tempo perduto, questa navigazione nella Corrente del Golfo ha i suoi vantaggi. Il vento è caldo e gli spruzzi tiepidi: si crederebbe quasi di essere negli alisei.

L'indomani, il vento diminuisce e isso tutte le vele. Il tempo è burrascoso. Ci sono dappertutto nuvoloni neri. Non c'è modo di osservare il sole, oggi. Finalmente la brezza è buona ed è l'importante. Mi interessa uscire al più presto dalla corrente. Mi domando dove sono gli altri. Come invidio i loro piloti automatici! Non riesco a dormire più di un'ora e mezza di seguito senza essere svegliato dalle vele che battono o da un arresto inaspettato. Quanto tempo perdu-

to! Se la forza del vento fosse più costante, sarei più tranquillo, ma varia continuamente. E' infernale. Con la temperatura mite, le cose migliorano, mentre prima ero costretto ad indossare impermeabili bagnati sia per la pioggia che per gli spruzzi. Ora, mi basta indossare alla svelta un maglione e andare a piedi nudi, con i pantaloni del pigiama. Avevo pensato di dormire vestito, ma è molto scomodo dormire così.

Ore 10, il sole è sempre coperto, ma il vento è forte. Si va veloci, vento in poppa. Purtroppo la barca sbanda terribilmente. Ero riuscito a regolare la barra del timone e a dargli una rotta pressoché stabile, ma così, si rischiava troppo di andare controvento e quindi fui costretto ad allentarla. Si

fanno dei magnifici planings sulle onde che si rompono.

L'elica del solcometro è per la metà del tempo fuori dell'acqua. Devono così esserci parecchie miglia che non sono contate. Ho ancora una stima molto approssimativa della mia posizione e ciò è dovuto alle frequenti deviazioni e all'inesattezza della rotta. Mi fu possibile ottenere una posizione giusta con i rilevamenti successivi di Nantucket.

La sera, la brezza diminuisce. E' meno grave, ora, perché penso di essere quasi uscito dalla Corrente del Golfo.

A metà della notte, sono svegliato di soprassalto da un gran rumore. Nel sonno, non ho potuto identificarlo e mi ha fatto una enorme impressione, un po' come se tutto crollasse intorno a me. Fuori, non vedo niente di anor-

male. C'è una leggera brezza che ci fa scivolare silenziosamente. Vado a vedere a prua e scorgo lo yankee ammainato a metà, la parte inferiore in mare. La notte era così nera che io da poppa non scorgevo nulla. Probabilmente ha ceduto il bozzello di drizza. Gran perdita di tempo per andarlo a rimettere! Per il momento tolgo lo yankee e vado a dormire.

Poco dopo, sono svegliato di nuovo dalle vele che battono. Fa bonaccia ed è freddo. Subito rientro lo yankee in costume adamicco, ora non è più il caso di uscire senza maglione. C'è nebbia. Debbo essere ritornato nelle acque fredde. Provo l'acqua: è gelata.

Il mattino dell'11, c'è una brezza leggera da sud-est e maretta. Vento in poppa, la barca è piuttosto stabile e penso che sia possibile salire sul-

Tabarly in cucina in uno dei rari momenti di riposo.



COME HO VINTO LA TRANSATLANTICA PER SOLITARI



Il complicato timone automatico di Tabarly.

l'albero. Rischio di attendere per troppo tempo circostanze più favorevoli. Con la drizza dello spi mando sull'albero il seggiolino e il bozzello del fiocco con la sua drizza, più un cavo piano doppio che mi permetta di arrampicarmi, perché non c'è che della gomina d'acciaio. Tutto ondeggia e mi fa presagire un lavoro faticoso. Comincio a salire. Più salgo e più la barca si muove. La situazione è davvero critica e non riuscirò mai a sedermi. La brezza è calata e la barca orzando riceve la maretta di traverso. Resto un momento aggrappato alla sbarra della crocetta sperando che la barca ritorni con il vento in poppa. Ma non lo fa e devo decidermi a scendere. Rimetto la barca con il ven-

to in poppa, mi riposo un momento e risalgo questa volta con successo. Trovo tutto ingarbugliato, ma per fortuna rimetto tutto a posto in poco tempo e attacco il bozzello. È incredibile come un lavoro così semplice possa richiedere tempo e fatiche quando le condizioni sono poco favorevoli. Bisogna aver cura di aggrapparsi e non si hanno le mani libere per lavorare. Termino il mio lavoro e ridiscendo. Rimetto a posto sul ponte gli attrezzi e provo a mettere in ordine. La drizza dello spi e una parte della drizza del fiocco si annodano con l'altra parte della drizza del fiocco. Non capisco come è potuto succedere. Non si può disfarlo dal ponte, perché la drizza del fiocco scende lun-

go l'albero negli anelli saldati alla crocetta. Bisogna dunque risalire alla crocetta superiore. In viaggio per la terza scalata. Con soddisfazione finalmente vedo tutto in ordine e isso lo yankee manovrandolo col tangone. Tutto ciò mi ha fatto perdere tempo e la mattinata è per metà trascorsa quando posso infine pensare alla prima colazione. Mangio a torso nudo sul ponte. Ma benissimo. C'è un sole molto caldo ma il nebbione che impedisce di vederlo.

Anche il pranzo è consumato sul ponte. La sera, il vento rinfrescherà un po' e durante la notte percorrerò più miglia.

Il mattino del 12, ho ripreso la latitudine giusta e faccio rotta verso ovest, con il vento da sud-ovest. Un rilievo gonio dell'isola di Sable (la prima che raggiungo) mi dà la mia posizione approssimativa, poiché il rilievo dell'isola di Sable non doveva essere molto preciso a quella distanza. Ma la mia latitudine è certamente buona. Il tempo è molto grigio e pioviggina. Anche oggi non avrò senza dubbio il meridiano. Il vento soffia, questo ci fa seguire per un momento la rotta nord-ovest, ed è così forte che mollo un po' le scotte. Verso mezzogiorno, il sole appare dietro le nuvole e posso avere finalmente la posizione che conferma il punto radio di questa mattina. È una vera fortuna aver visto il sole proprio nel momento buono perché un istante dopo si nasconde di nuovo.

Nel pomeriggio, il vento soffia ancora. Continuerà così per tutta la notte, e punto a nord-ovest verso l'isola di Sable. La notte è glaciale e il vento rinforza costantemente. Verso le tre del mattino sono obbligato ad ammainare la mezzana e mi chiedo se non devo abbassare anche lo yankee. Non ho molto tempo per decidermi perché questo si strappa. L'abbasso e mi accerto che i danni non siano gravi. È una cucitura che si è logorata sfregando sulla sartia che ha ceduto. Dopo questa manovra, ho le dita completamente gelate. Vado ad asciugarle e ad infilare i guanti che uso normalmente d'inverno. Sono dei guanti impermeabili foderati di lana. È la migliore soluzione che io abbia trovato. Così equipaggiato, vado ad issare il fiocco numero 1, poi sostituisco la trinchetta genovese con la trinchetta normale. Una volta effettuati questi cambiamenti, viro di bordo verso sud-ovest. Eccoci dunque alla fine della terza settimana. Sono arrivato all'isola di Sable a 500 miglia dall'arrivo. Non avrei sperato una media simile, penso che avrei potuto essere molto più vicino alla meta senza gli imprevisti cambiamenti di rotta. Mi domando se Chichester sia vicino e dove siano i catamarani. Non mi sembra vero arrivare in meno di un mese e tranne qualche inconveniente ci vorrà meno di una settimana per percorrere queste 500 miglia.

#### quarta settimana

Nella mattinata del tredici il vento si calma e navigo con lo yankee n. 2. Cambio rotta verso mezzogiorno perché non voglio ritornare nella corrente del Golfo. Pertanto, con il freddo che fa, penso con nostalgia alle miti temperature che vi ho trovato. Accendo la mia stufa.

Un pallido sole è durato evidentemente fino al meridiano, poi è scomparso nel momento buono. Non ho decisamente fortuna con i meridiani. Poco dopo faccio una circonmeridiana, ma senza nessuna convinzione, perché il sole è uscito solo per alcuni secondi e non ho avuto il tempo di aggiustare la mia altezza a causa del beccheggio che c'era in quel momento; niente mi viene in aiuto. Nella serata il vento rinforza e punto ora verso Nantucket.

La notte è stata molto bella con la luna e molte stelle, ma di giorno il tempo si guasta. Il cielo si copre interamente, piove, il vento soffia e il barometro si abbassa. Il vento aumenta ed io mollo un po' le scotte, poi

sibilità cinquanta metri. È veramente un tempo deprimente.

Da ieri, riesco a prendere della musica con il mio transistor. Non so da dove venga Canada o Usa? In un caso o nell'altro ciò significa l'avvicinarsi della terra.

Il beccheggio è veramente forte. La barca tiene abbastanza bene questo mare, ma non senza urti e rimbalzi. Il mare è del tutto uguale al nostro con il vento contro corrente. Penso quindi che anche qui sia il vento che soffia contro il Labrador a produrre questo caos. Teoricamente, la corrente indicata dai documenti nautici: 0,5 nodi mi sembra un po' leggera per produrre questo effetto. Mi trovo forse in

di rotta al momento buono. Il cambiamento di rotta ha luogo verso le 4 del 15 mattina. Il vento soffia sempre nella stessa direzione, mi dirigo verso Nantucket.

Questa mattina, è bel tempo. L'aria è sempre fresca ma riscaldata da un bel sole. Una leggera brezza ci fa avanzare rapidamente nella giusta direzione.

Verso le 10, un quadrimotore Argus della marina canadese mi sorvola ed effettua parecchi voli a bassa quota. Spero che i miei genitori sappiano che non sono molto lontano dalla meta. A mezzogiorno, incrocio un grande peschereccio russo. Si direbbe quasi più un piccolo piroscifo che un pescherec-



Tabarly con il padre a bordo del Pen Duick il prima della partenza.

diminuisce rinfrescando. Ammaino la mezzana. Si ha ora la prora a ovest. Un'ora più tardi, punto nuovamente verso Nantucket, il vento diminuisce. Isso la mezzana. Non piove più e scende una fitta nebbia. Sono assai curiosi tutti questi rapidi cambiamenti di tempo.

Dopo colazione, m'accorgo che una cucitura ha ceduto di cinquanta cm., nel mezzo della randa. Sto per pagare le conseguenze delle bonacce. Ammaino e rifaccio una cucitura. Durante questo periodo, la barca continua molto bene con i fiocchi e la mezzana.

Una volta issata la randa, visto che ci sono, riparo la yankee. Se è necessario potrei anche usarlo di nuovo. La nebbia permane tutto il giorno: vi-

un luogo dove è più forte. Non sarebbe spiacevole per me. Questa ipotesi è molto plausibile perché queste correnti non sono del tutto regolari e questo ondeggiamento non si incontra dappertutto ma solamente in certe zone. Anche la notte scorsa ho dormito molto male. Ogni volta che la barca prendeva un'onda si inclinava sensibilmente in avanti, e, nell'urto, scivolavo nella mia cuccetta. Con i piedi rivolti a poppa ad ogni urto sbattevo la testa nel tramezzo e mi svegliavo continuamente. Dopo un po', il vento rinfresca e la nostra prora è sempre più a nord. Il barometro risale ugualmente. Il vento deve dunque in principio passare ad ovest ed a nord-ovest. Bisogna dunque vegliare per cambiare

ciò. Da 11 giorni non vedevo più una barca e il mare sembrava deserto. Ora la brezza diminuisce.

Alle 15,30, un bimotore Bruman della marina canadese fa ancora due voli su di me e un'ora più tardi, è la volta di un altro Argus. Sono veramente l'oggetto di una sorveglianza speciale. Mi sto chiedendo se, contro ogni speranza, sarò lo stesso il primo? Lo saprò senza dubbio fra poco.

Decisamente, il regime della doccia scozzese, una bella giornata, una cattiva, e così di seguito.

Il mattino del 16 è in effetti spaventosamente triste. Una fitta grandinata dà cinquecento metri di visibilità. Soffia libeccio e mi dirigo ad ovest. Il barometro è in diminuzione.

Verso le 10 vento forza 5 ed io prendo un terzaruolo. Successivamente, il vento diminuisce e il barometro non si abbassa più. Verso le 11, il barometro risale. Alcuni minuti dopo tolgo il terzaruolo. Sono veramente bizzarre queste depressioni in miniatura che passano in un'ora ma seguono un processo simile a quello di una depressione normale. Quando avevo perduto tutta la speranza per la meridiana, in pochi minuti, il cielo si libera completamente e torna a splendere il sole. Sono in osservazione quando il vento rinforza di colpo. Ricevo una buona spruzzata che per fortuna non è molto grave: anche il sestante si bagna. Vado a sciacquarlo

aspetto fino all'una del 17 mattina che si levi la brezza per riprendere la rotta. Finalmente si alza e parto verso ovest poiché preferisco avere l'onda di fronte che di traverso. Soffia tutta la notte e verso le 7 c'è forza 6. Riprendo la tattica di ieri ed ammaino la randa. Alle 8, avendo fatto molta rotta verso ovest, viro di bordo. Tutto il giorno camminiamo così con punte di vento a 7. Si fanno regolarmente dai 6 e 1/2 ai 7 nodi. Bisognerebbe poter prendere delle foto: ora il battello emerge, ora è sommerso. Con il sole sopporto piacevolmente gli spruzzi del mare. L'acqua è meno fredda dei giorni passati. Mi metto al timone per una buona parte

fredda. Mi hanno detto che in questa stagione fa molto caldo, a Newport! Debbo aver capito male che appena a 100 miglia da qui, ci sia la canicola. All'una del mattino vedo il faro della nave di Nantucket. È il primo punto di riferimento che vedo dopo Longships. In quanto la Torre Texas n. 2, sul banco Georges, non sono riuscito a vederla.

Passo la notte a virar di bordo seguendo i cambiamenti del vento. Si avanza lentamente. Quando soffiava il vento, avevo previsto di passare verso le 4 del 18 mattina davanti alla nave faro. Non vi arrivo che alle 10 e mezza grazie al vento che s'è un po' alzato. Alcuni uomini della nave met-



L'inglese Chichester, a sinistra, è stato l'avversario numero uno di Tabarly.

con acqua dolce. Non calcolo subito la latitudine poiché la barca è troppo invelata. Si fa fatica ad avanzare. Ammaino la randa e si va a meraviglia con i fiocchi e la mezzana. In fondo questo metodo per ridurre la velatura è molto pratico.

Tutto il pomeriggio, inercio grandi pescherecci americani o canadesi, non so. Stando alla carta siamo sul banco Georges. Il fondo arriva a più di 2000 m. Mi domando se pescano il merluzzo. Questo banco è al limite delle acque del Labrador e della corrente del Golfo. Esistono quindi le stesse condizioni di Terra Nuova. In serata, il vento diminuisce progressivamente fino a calmarsi. Ammaino i fiocchi, la randa e la mezzana e

della giornata perché così si va un po' più veloci senza far battere le vele come succede a timone bloccato.

Viro di bordo alle 21 prima di avere la nave faro al traverso. Se il vento cambia, non è il caso di fare del cammino in più.

Questo pomeriggio, mi dicevo per scherzo che con il tempo variabile che ho avuto, questa sera ci vorrebbe bonaccia. Non credevo che fosse così. Un'ora dopo viro di bordo, il vento cade progressivamente fin quasi ad avere bonaccia, tuttavia le vele restano gonfie e si avanza ancora un po'. In più il vento ha girato di 45°. Con questa brezza leggera variabile, sono costretto a restare al timone. Mi copro bene perché la notte è molto

tono in acqua una barca a motore e si dirigono verso di me. Avrò infine notizie poiché sicuramente sono incaricati di segnalare le barche in gara. Prendono in effetti il mio numero e domando quante barche sono già passate. Mi rispondono che sono il primo. Ciò mi fa molto piacere, ma stento a crederci. Non so che pensare. Inoltre, alcuni concorrenti hanno potuto passare inosservati di notte o fuori della vista. Gentilmente mi domandano se ho bisogno di viveri o di qualsiasi altra cosa. Non ho bisogno di niente, del resto il regolamento mi vieta ogni aiuto esterno. Sarebbe sciocco farmi squalificare qui.

È un tempo splendido e una piccola brezza fa avanzare di tre o quat-



La cupola di plastica ha permesso a Tabarly di governare la barca dall'interno.

tro nodi. Nella mattinata frattanto, cambia e mi permette di far rotta dritta verso la linea d'arrivo.

A mezzogiorno, un piccolo aereo da turismo passa e ripassa sopra di me a bassa quota. Vedo qualcuno con un apparecchio fotografico o una cinepresa. In ogni caso, gli uomini della nave faro debbono aver segnalato il mio arrivo e mostrano di interessarsi a me.

Nel pomeriggio, la brezza diminuisce e posso lasciare le scotte. Rinforza ancora un po' e si va veramente bene. Tempo ideale: non c'è un'onda.

Ancora aerei: due bimotori da turismo che mi sorvolano per una mezz'ora, dopo, un po', un terzo. Ciò fa pensare ad un arrivo trionfale e man-

mano spero nella mia vittoria. Mi domando quello che abbiano potuto fare gli altri per non essere ancora arrivati. I multi-scafi con il tempo che abbiamo avuto dovrebbero essere arrivati, mi sembra. È vero che forse hanno seguito una rotta differente e che non possono, quindi, aver incontrato le mie stesse condizioni.

Inizio la mia ultima notte prima dell'arrivo. La passerò in bianco, poiché non avendo quasi dormito la notte passata se mi addormento, rischio di non potermi svegliare. Navigo regolarmente tutta la notte. L'indomani, verso le otto, vedo una vedetta venirmi incontro. Ho la sorpresa di riconoscere mia zia che viene a porgermi il ben venuto.

Ho la conferma di essere il primo. Chichester è a due giorni da me? È incredibile. Ho creduto di aver perso tempo, ma bisogna dire che da soli il tempo non passa e che il battello non va come se fosse condotto da un equipaggio da corsa. Il tutto consiste nel perderne il meno possibile. Ma arrivo difficilmente a convincermi di ciò, e qualche volta vedo la barca rallentare, mi strappo i capelli. Avrò perso meno tempo degli altri. Mi hanno probabilmente aiutato la perdita del pilota automatico, che mi ha spinto a vegliare costantemente, e la fortuna di possedere una barca veloce e facile da manovrare.

ERIC TABARLY