NEL PARADISO DELLA VELA
Il Cape 31 Bellini di Stefan Scherf in una spettacolare ingavonata durante il terzo giorno di regate dei "Modernes" a Les Voiles de Saint Tropez. Il bello del Golfo è che ti regala condizioni ogni giorno diverse, dalla brezzolina leggera a 25 nodi d'aria: ma il mare non è mai formato. Un paradiso per la vela.

di Eugenio Ruocco

"A Saint Tropez, la vela si sveglia con te". Banale, il motivetto che mi viene in testa parafrasando il successo di Peppino Di Capri. Ma giustificato. Sono a Les Voiles de Saint Tropez, la grande (anzi grandissima) festa della vela francese e internazionale: alla mattina presto mi faccio un giro per le banchine del Vieux Port e centinaia di equipaggi sono già a trafficare a bordo. Sia sui Maxi (tra le 250 barche iscritte, ben 39), sulle barche d'epoca (86 regine del mare), che tra i "Modernes", le barche d'altura che corrono in IRC (123 un totale). Poi, piano piano, arriva la folla. Decine, centinaia, migliaia di persone, attirate dallo spettacolo delle barche ormeggiate.

IL SEGRETO DE LES VOILES DE SAINT TROPEZ

Qui, nello splendido Golfo di Saint Tropez, perla della Costa Azzurra simbolo della *bella vita* e della *riviera life*, si raduna ogni anno il gotha della vela per una settimana di regate. E ne ha ben donde. "E pensare che tutto nacque nel 1981 con una sfida di gentleman tra due barche", mi racconta Tiziano Nava, tattico di Azzurra nell'83, poi sul Moro, velista "laghé" dal curriculum impressionante. È imbarcato sull'Advanced A80 Mindfulness, la barca-bandiera del cantiere italiano di Marco Tursini e Antonella Di Leo, i proprietari di Advanced Yachts. Assieme a lui, nell'equipaggio, altri bravissimi velisti come Elio Petracchi e Emanuele Cecchini (direttore commerciale di Harken Italy).

Nava si riferisce alla mitica Nioulargue, che andò in scena 42 anni fa, per la prima volta come match-race tra due armatori: Jean Laurain e Dick Jayson, rispettivamente armatore di Ikra (un 12 metri S.I. di Jean Rédelé) e armatore di Pride (Swan 44, torneremo a parlarvi di questa barca). Francia contro USA. La Nioulargue crebbe a dismisura, diventando l'appuntamento imperdibile di fine stagione aprendosi anche ai Maxi e alle barche d'epoca. Fino al 1995, quando una collisione in mare causò un morto e lunghi processi. La regata rinacque nel 1999 con il suo nome attuale, crescendo costantemente fino alle 250 barche (numero chiuso) dei giorni nostri.

"Uno dei motivi per cui, almeno una volta nella vita, si dovrebbe partecipare a Les Voi-

les de Saint Tropez, oltre al posto bellissimo, è proprio l'atmosfera che si respira. La formula è vincente. Una sola prova in mare al giorno e poi tutti a terra, amici, a bere insieme, a scherzare", mi racconta Antonella Di Leo. "L'allure della regata è il segreto del suo successo. In mare siamo andati bene e siamo molto soddisfatti, la nostra barca ha dimostrato di essere comoda e veloce, soprattutto alle andature portanti. E a terra ci siamo divertiti alla grande".

Gilles Martin-Raget

UN CANTIERE ITALIANO A SAINT TROPEZ
A Les Voiles de Saint Tropez c'era "la crema" di Advanced Yachts, il cantiere italiano boutique delle barche premium, a bordo del bluewater performante Advanced A80 (23,98 x 6,20 m, nella foto grande), che è la "flagship boat" del marchio. Nella foto a lato, da sinistra i fondatori del brand Marco Tursini e Antonella Di Leo con il velista pluititolato Tiziano Nava. La barca, progettata da Reichel/Pugh con interni di Nauta Yachts, si è comportata bene, soprattutto alle portanti. Una caratteristica che la rende perfetta per le lunghe traversate, anche oceaniche.

IL GRANDE RITORNO DEL PRIDE

Torniamo un attimo a parlare di quella sfida, mitica, tra Ikra e Pride. A distanza di 22 anni, quest'anno si è ripetuta. Il Pride, Swan 44 di Sparkman & Stephens del 1973, è tornato a Saint Tropez per festeggiare i suoi 50 anni dopo lunghe peripezie: una storia bellissima che mi sono fatto raccontare da Alfonso Vesentini, ex-armatore della barca e, per certi versi, suo "salvatore".

Dick Jayson, il suo armatore, smise di regatare nel 1995, e nel 2001 (quando andò in scena l'ultima sfida tra Pride e Ikra, con gli equipaggi originali) lui a bordo non c'era, rimasto bloccato negli USA dopo gli attentati dell'11 settembre, e successivamente la sua salute peggiorò. Il figlio, Bill, era impegnato con i circuiti di regate dei Farr 40: nessuno aveva tempo da dedicare alla barca che rimase in stato di semi-abbandono vicino a Saint Tropez.

Fino a che, nel 2005, non entra in scena Vesentini: "Vidi la barca e me ne innamorai. Mi informai sulla sua storia e inviai una lettera d'amore a Dick Jayson, dicendo che una barca con quel pedigree DOVEVA continuare a navigare. Lui mi capì subito, in due settimane la vendita era conclusa". La barca venne refittata e portata da Saint Tropez a Lavagna, e di lì via mare a Venezia dove ha fatto base per tanti anni, venendo utilizzata soprattutto per crociere in Mediterraneo. E quando c'era da regatare, nei campionati locali, Alfonso non si è mai tirato indietro: barca vecchia (ma buona) fa buon bordo. Le soddisfazioni non sono mancate.

Poi, nel 2011, la Société Nautique de Saint Tropez, organizzatrice de Les Voiles, contatta Bill Jayson, il figlio di Dick, per invitare la barca al trentennale della Noiulargue. Bill contatta Alfonso che ce la mette tutta per venire, ma una botta di mistral impedisce a Pride di arrivare a Saint Tropez. Nel 2013 Dick muore. Entra in scena sua nipote, Gillian Graves, moglie di Will, grande velista con esperienza anche in Coppa America con Dennis Conner. Scopre che Vesentini vuole vendere la barca, i due entrano in contatto. Gillian e Will vanno a Venezia a veleggiare a bordo del Pride. Si innamorano anche loro della barca.

Decidono di acquistarla: vogliono portarla in Francia per un refit che ne attualizzi piano velico e di coperta ma Vesentini insiste: "Fate fare il lavoro in Italia. Qui vicino, a San Giorgio di Nogaro, c'è un posto perfetto per il refitting, sia a livello di strutture che di personale specializzato, Shipyard & Marina Sant'Andrea. E ho anche il progettista che fa per voi, Maurizio Cossutti". Will e Gillian si lasciano convincere e non se ne pentono. Nel 2023, finalmente, Pride torna a Les Voiles: con un nuovo piano velico, una coperta più razionalizzata, un albero in carbonio di 2,3 metri più alto dell'originale, il timone a pala lunga più a poppa. Lavori perfetti e Made in Italy. Gillian e Will, ovviamente, hanno invitato a bordo Alfonso per questo grande ritorno a Saint Tropez.

Il giovedì era il giorno della sfida contro Ikra: "Con poco vento vinciamo noi, se sale un po' vincerà Ikra", le previsioni di Cossutti. Purtroppo per Pride un po' di vento è arrivato!

IL TRIPLETE DI BERTELLI

Quella del Pride è una delle tante, tantissime storie di Les Voiles de Saint Tropez. Se ci spostiamo sulle barche d'epoca, troviamo la créme della vela: Mauro Pelaschier, Torben Grael, Pietrino D'Alì sono tutti imbarcati, ad esempio, sul Nyala, il 12 m S.I. del signor Luna Rossa Patrizio Bertelli (anche lui presente, ovviamente!) che, di Voiles, non se ne perde una. Quest'anno ha stravinto nella categoria 12D. Un secondo, tre primi. Proprio davanti a Ikra. Bertelli nel 2021 e nel 2022 aveva vinto, invece, a bordo dell'altra barca della sua "collezione", Scud, meraviglioso yacht del 1903 disegnato da Nat Herreshoff.

IL MORO E LE ALTRE MITICHE

Ormeggiata davanti a Nyala, sul molo Jean Reveille, c'è anche il Moro di Venezia I di Massimiliano Ferruzzi, la barca che diede il via alla più celebre dinastia di barche italiane. Varata nel febbraio del 1976, capostipite della classe italiana di Maxi Yacht IOR, è stata voluta da Serafino Ferruzzi come regalo per il figlio Arturo e per il genero Raul Gardini, con il patto che dividessero i loro weekend tra la vela e il lavoro in azienda. L'idea iniziale era affidare il progetto allo studio newyorkese di Sparkman & Stephens, ma una volta giunti nella Grande Mela, i due giovani furono recuperati in areoporto da un ragazzo argentino, allora assistente del famoso studio: il suo nome era Gérman Frers. E da qui ha inizio la favola.

Anche il Moro di Venezia, quest'anno, ha stravinto tra i Tradition CMA: un secondo, un terzo e due primi per imporsi davanti a Encounter e Sagittarius.

Ormeggiate sul molo Reveille, continuamente fotografate da passanti e curiosi, c'erano anche vecchie glorie della Coppa America come il 12 metri S.I. Kiwi Magic, la prima barca neozelandese in Coppa America nel 1987 (con allora skipper Chris Dickson), French Kiss (la sfida francese alla Coppa dello stesso anno), South Australia, France. A Saint Tropez, un appassionato di vela si rifà gli occhi. Davvero. Anche perché spesso gli equipaggi ti lasciano salire a bordo…

Una volta viste le barche ormeggiate, vengo invitato in mare a seguire le regate: che spettacolo nel Golfo! Un tripudio di vele d'epoca, barche normali, maxi "spaziali" forniscono un colpo d'occhio veramente difficile da descrivere a parole. La sera, poi, festa grande a terra.

Tra i vari party organizzati, vado a quello che celebra il Gstaad Yacht Club Centenary Trophy, ovvero il trofeo, nell'ambito de Les Voiles, organizzato dallo Gstaad Yacht Club e la Société Nautique de Saint Tropez a cui partecipano solo le barche ultracentenarie