



«È meglio fare il Mediterraneo a marzo che a febbraio perché la situazione del vento è molto instabile»

Sebastian Audigan
(Groupe Bel)



>> alla scelta “africana” di puntare verso le coste marocchine.

Un'altra coppia che ha fatto scintille grazie a questa scelta è stata **Boris Hermann e Ryan Breymaier (Neutrogena)** che ha recuperato cinque posizioni in una sola notte. Penalizzati anche **Iker Martínez e Xabi Fernández** su **Manfre** i quali hanno optato per una navigazione in direzione delle coste spagnole. Arrivati allo stretto di Gibilterra il primo a tagliare il traguardo virtuale è stato **Virbac-Paprec 3** seguito da **Foncia** e da altri sei scafi. Distante dalla leadership per ben 293 miglia, perché stretti nella morsa del mar d'Alboran, era la barca di **Jaume Mumbrú e Cali Sanmartí (We are Water)** che per tutto questo primo tempo della corsa resterà sempre nelle retrovie della flotta. I timori dei velisti prima della partenza si sono, quindi, verificati. Quando **ItaliamareVela**, a metà dicembre, era andata a Barcellona per intervistarli aveva raccolto parole di preoccupazione soprattutto per le condizioni meteo marine del Mediterraneo.

“La zona più difficile per me è il Mediterraneo e lo Stretto di Gibilterra” – dichiara **Dee Caffari (Gaes)** – “perché ci si può trovare di tutto e, ovviamente, ci

SPAGNOLI IN GARA

Juan Merediz e Fran Palacio sono i due velisti che navigano a bordo di Central Lechera Asturiana

sono poche possibilità per prevederlo”. La stessa ansia l'ha condivisa **Sebastian Audigan (Groupe Bel)**: “Sappiamo che è meglio fare il Mediterraneo a marzo che a febbraio perché la situazione del vento è molto instabile”.

Continuando a scendere verso sud la situazione dei venti non è di molto migliorata anzi, alcuni equipaggi hanno potuto assaggiare un antipasto del “pot a noir” soprattutto ad est di Madera dove la bonaccia si è trasformata in una vera e propria agonia: barche ferme a dondolare sulle onde e vele sgonfie.

Il dio del vento si è fatto sentire soltanto dopo il superamento delle isole Canarie con l'ingresso nella zona degli Alisei, vero e proprio parco dei divertimenti (almeno per alcuni!).

Sintetizzando si può descrivere questa prima parte di corsa come spaccata a metà, divisa tra i fortunati baciati da Eolo e i condannati alla piatta. Chi ha superato le Canarie con ritardo (**Renault ZE, We Are Water, Centrale Lechera Asturiana, Forum Maritim**

Català e Hugo Boss), ad esempio, non ha trovato le stesse ottime condizioni meteorologiche della testa della flotta.

In questo frangente di gara ad attestarsi in prima posizione è stato **Foncia** di **Michel Desjoyeaux e François Gabart** che hanno deciso di strambare e di mettere la prua a sud superando così i rivali **Jean Pierre Dick e Loïck Peyron (Virbarc – Paprec 3)**. Uno sforzo presto annullato a causa del danneggiamento della “crash box” a seguito dell'urto con un oggetto semisommerso. Un brutto fuori programma che ha costretto l'equipaggio francese a programmare una sosta tecnica a Recife.

Nelle vicinanze degli scafi di testa navigavano anche **Mirabaud e Estrella Damm** che, con il coltello tra i denti, si sono dati sfida per la conquista della terza posizione. La lotta è serrata anche tra i cinque equipaggi che inseguono che, dopo l'uscita dal Mediterraneo, (**Mapfre, Président, Groupe Bel, Neutrogena, Gaes**) si guardano a vista, soprattutto in prossimità della linea dell'equatore.