



 Si può amare la navigazione oceanica tanto da mettersi alla prova in un giro del mondo contro venti e correnti dominanti? La risposta è sì e la storia della vela, costellata com'è di esempi, ne è la prova. Chay Blyth fu il primo ad aprire in solitario la strada di queste legendarie imprese nel 1971, altri (Monnet e Van den Heede) lo hanno seguito più recentemente migliorandone i tempi di riferimento. Altri ancora si preparano a farlo, ma in equipaggio e in una vera regata a tappe intorno al mondo rigorosamente

contromano. Ci riferiamo ai team del Global Challenge, il duro giro del Mondo per i Capi da est a ovest, che al via del 3 ottobre da Portsmouth (Inghilterra) vedrà 12 barche sulla linea di partenza. Fra di loro Amedeo Sorrentino, primo skipper italiano nella storia di questa sfida di stampo inglese ma soprattutto nell'epopea dei giri del mondo controvento. Lo abbiamo incontrato subito dopo la Round Britain and Ireland Challenge con Kunachi (la barca con cui correrà il Global Challenge) e la nascita del suo primo

figlio. Neanche a farlo apposta, dopo 2200 miglia quasi tutte di bolina, ha tagliato secondo di flotta scoprendo di essere diventato papà mentre doppiava la boa Alfa a sud dell'Irlanda e, da lupo di mare, ha voluto suggellare il momento scegliendo Alfio come secondo nome per suo figlio. **Come è iniziata la tua passione per la barca?** Negli Anni 70 il padre di un compagno di liceo, Angelo Procaccia, cercava di portare in mare il figlio e per dargli fiducia imbarcava anche me. Finì che regatai con Angelo e il papà di Andrea Valli-

In barca a vela contromano

Carlotta Dazzi

Amedeo Sorrentino è il primo italiano a partecipare al Global Challenge, il giro del mondo da est a ovest. Al comando di Kunachi e dei suoi 18 uomini di equipaggio cercherà la vittoria. Anche sulla sua sfida personale

Amedeo Sorrentino is the first Italian to participate in the Global Challenge, the around the world from east to west. At the helm of Kunachi and with 18 crew members, he hopes to dominate the race and score a personal victory

SAILING AGAINST THE TIDE

In 1971, Chay Blyth became the first yachtsman to sail single-handed around the world against the prevailing winds and currents. He was followed more recently by Monnet and Van den Heede amongst others. But then things have moved into a whole new gear with advent of the Global Challenge, a tough crewed round the world from east to west in stages. A total of twelve boats will be lining up at the start line for this year's edition which casts off from Portsmouth on October 3rd. Aboard one of them will be Amedeo Sorrentino, the first Italian skipper in the history of this very English challenge and in the whole "against the wind" era. We spoke to Sorrentino just after the Round Britain and Ireland Challenge which he had finished second aboard Kunachi (the boat he'll also bring to the Global Challenge) and the birth of his first child.

What sparked your passion for boats?

In the 1970s, the father of one of my school friends, Angelo Procaccia, was trying to get his son to go to sea with him and, to persuade him, he asked me along too. I ended up racing with Angelo and Andrea Vallicelli's father on the first IORs, and I was completely blown away by the whole boat thing.

So when did you get into offshore?

Unbeknownst to him, Gigio Russo gave me a push when he was preparing for an Atlantic Triangle aboard Marlboro. I went to St. Malo hoping that I could do it, too, but I only managed to get a passage from Rio to Portsmouth where it joined up with the fourth leg of the Whitbread. It made an offshore man of me.

Then came your first boat.

Yes, a 33' that I sailed the length and breadth of the Mediterranean before sticking my nose into the Atlantic and then even further afield.

But then you had something of a musical interlude...

Yes, I began producing music and concerts. In fact, I became Miles Davis' agent amongst other musicians.

And then what happened?

The absolute high point of my career. The Olympic Stadium in Rome, the big concerts. But it was also a very stressful, tense time. I had had my fill of the music world. I had to get back to my boat, a steel-built 44' that I had built myself.

And?

I gave up everything I had in Rome and set off around the world. I spent two years sailing, taking

A sinistra, Amedeo Sorrentino alla ruota di Kunachi, uno dei 12 scafi in acciaio che partiranno per il Global Challenge, giro del Mondo a tappe per equipaggi, contro venti e correnti principali. Sotto, la scorsa edizione. Left: Amedeo Sorrentino at the wheel of Kunachi, one of the 12 steel hulls that will participate in the Global Challenge, the around the world for crews against the wind and main currents. Below: the past edition.



ANDREW DARE

celli sui primi Ior e fui stregato dal pianeta barca. **Quando arriva il richiamo dell'altura?**

A darmi un'inconsapevole spinta fu Gigio Russo che si preparava a fare un Triangolo Atlantico su Marlboro. Andai a St. Malo nella speranza di farlo anch'io, ma ottenni l'imbarco solo da Rio de Janeiro a Portsmouth, che si univa alla quarta tappa della Whitbread. Così mi ritrovai a 19 anni a Rio de Janeiro. Partii per questa traversata come ultimo dei marinai e arrivai in Italia da navigatore.

Poi venne la tua prima barca.



BOLINA MON AMOUR/AGAINST THE ODDS

La regata più dura alla portata di tutti/The toughest race open to all

Il Global Challenge, giunto alla quarta edizione, è il giro del mondo contro vento e correnti marine ideato dalla Challenge Business. Al via di ottobre da Portsmouth ci saranno 12 barche. Ciascuna imbarcherà 17 velisti non professionisti (uomini e donne dai 21 ai 60 anni d'età) e uno skipper, unico professionista a bordo. La quota di partecipazione per ogni membro d'equipaggio è di 26.500 sterline (40mila euro) e include l'imbarco per 10 mesi di regata (15 core crew partecipano a tutte le tappe e due legger subentrano in ogni tappa), il vitto e l'abbigliamento tecnico. L'itinerario, suddiviso in sette tappe, toccherà Buenos Aires (Argentina), Wellington (Nuova Zelanda), Sydney (Australia), Città del Capo (Sud Africa), Boston (Usa), La Rochelle (Francia) e di nuovo Portsmouth. L'inventore del giro è Sir Chay Blyth, primo uomo al mondo ad aver circumnavigato da solo il globo controvento nel 1971. Lo scopo con cui viene lanciato questo evento è quello di offrire l'opportunità a gente comune di ripetere questa straordinaria avventura. Non a caso il motto della corsa, coniato proprio da Blyth, è: «Ordinary people doing extraordinary things», gente normale che fa cose straordinarie.

The Global Challenge, now on its fourth outing, is a round the world against the prevailing winds and currents created by Challenge Business. At the start in Portsmouth on October 3rd this year, there'll be 12 boats. Each one will have aboard 17 non-professional crew (men and women between 21 and 60 years old) plus a professional. Each crew member will be paying £ 26,500 (around 40,000 euro) to take part. This includes embarkation for the whole 10 months of the race (15 core crew will take part in all of the legs with two others joining at each stage), food and technical gear. There are seven legs, taking in Buenos Aires (Argentina), Wellington (New Zealand), Sydney (Australia), Cape Town (South Africa), Boston (USA), La Rochelle (France), and then back to Portsmouth. The race was created by Sir Chay Blyth, the first man to circumnavigate the globe against the wind in 1971. The event is designed to offer "ordinary" people the chance to repeat that extraordinary adventure. In fact, the race motto, coined by Blyth himself, is: "Ordinary people doing extraordinary things".

In questa pagina, vele di cappa e bolina dura: situazioni abituali per gli equipaggi del Global Challenge. Nella pagina accanto, Amedeo Sorrentino in versione yachtsman.

Storm sails and tough navigation: common occurrences for the crews of the Global Challenge. Opposite page: Amedeo Sorrentino in his yachtsman's guise.





ANDREW DARE

part in the Around the World Rally in 1992 and that changed my life forever. I did four stages and fell in love with the atmosphere and the boats. It was halfway between a race and a cruise. Two years later I signed up again with my own boat.

How did you get to the Global Challenge?

I first heard talk of it in 1992 but I didn't think about it again until I read in the paper that they were looking for skippers and I sent in my CV.

How many skippers answered that ad?

Three hundred and eighty, but they were whittled down to 80 on the basis of psychological tests, CV and interviews. Then we were cut down again from 40 to 26 to 18 during the training weeks in England.

Was the training technical or psychological?

The focus was more on the human, character management side than on the sailing and technical side. What I found strangest of all was finding myself surrounded by young kids who looked on the Global Challenge as a launch pad for their careers. Only two of us see it as the crowning point.

What attracts you about the race?

What will happen after it. Sometimes life takes you down roads you couldn't have foreseen and what fascinates me is that, at the end of those roads, you are a different person. The fact that an experience like this can change me is what excites me most.

Did you have any say when it came to your team?

The organisers provide you with a boat and cover your basic costs but they lay down the law with regard to the team. They select 12 skippers plus two reserves, and they pay us a wage for a year and a half. They try to ensure that the boats are as close as possible, both technically and in terms of the crew.

What's your crew like?

Only two have a nautical licence but that doesn't scare me. I have always sailed with non-professionals. This time, however, they will be paying to be aboard. That's the real challenge. I will have to reconcile the demands of the race with the fact that the clients will feel that they have a right to say and do what they want to some extent. It was tough enough to get them to understand that, paying guests or otherwise, there is just one skipper aboard.

Will you have a second mate?

No, but I'll nominate two watch leaders. They'll coordinate the manoeuvres on deck while I'll spend more time on navigation, weather and keeping morale high by motivating everyone.

Why this around the world against the wind?

It was the only thing I hadn't done. I had the best time of my life in the Tropics when I was sailing around the world with the wind behind me, something that has always been my dream to do. Now this round the world against the wind with Cape Horn, the Southern Ocean, a non-professional crew, and as the first Italian... I had to say yes.

What will be the most difficult bit?

The equatorial calms. The English can't deal with heat, calms and non-stressful situations which call for special kinds of reserves. Then Cape Horn. The impact of the wind and currents coming out of the Atlantic, the slow speeds and the toughness of making headway will test us.

What kind of spirit inspires you?

We're all part of the same group. It's a clean, healthy competition, speeds and skills are limited.

What do you think of the boats?

Un 33' con cui ho girato il Mediterraneo in lungo e in largo e ho cominciato a mettere il naso in Atlantico, poi sempre più lontano.

A questo punto una parentesi musicale...

Sì, ho prodotto musica e concerti, diventando agente italiano di Miles Davis e altri musicisti.

Poi cosa segue?

L'apice della carriera, lo Stadio Olimpico a Roma, i grandi concerti. Però anche lo stress, la tensione. E così mi saturo del mondo musicale. È il momento di dire basta e prendere la mia barca, diventa un 44' d'acciaio che mi ero costruito da solo.

E a questo punto?

Parto per il giro del mondo mollando tutto quello che avevo a Roma. Navigo due anni partecipando anche al Rally Around the World del 1992 e lì cambia per sempre la mia vita. Feci quattro tappe innamorandomi dell'atmosfera e di queste barche che giravano in una situazione a metà tra la regata e la crociera. Mi piacque a tal punto che due anni dopo mi iscrissi con la mia barca.

Come arrivi al Global Challenge?

Ne avevo sentito parlare nel '92, ma non ci ho pensato fino a quando su un giornale ho letto che cercavano gli skipper e ho mandato il curriculum.

Quanti skipper hanno risposto all'annuncio?

380, poi sono diventati 80 in base a selezioni fatte con test psicologici, curriculum e colloqui a distanza. Da 80 siamo passati a 40, 26, 18 attraverso settimane di training fatte in Inghilterra.

Di tipo psicologico o tecnico?

Il focus era più sull'aspetto gestionale, umano e caratteriale, che non su quello tecnico-velico. Lo strano è essermi trovato in mezzo a giovani che considerano il Global Challenge una rampa di lancio per la carriera professionale. Siamo solo in due che invece lo vediamo come coronamento.

Cosa ti attrae di questa regata?

Quel che seguirà. A volte la vita ti porta su rotte che non hai predefinito e quel che mi affascina è che alla fine di queste rotte tu cambi, non sei la stessa persona che è partita. Il fatto che un'esperienza del genere possa ancora una volta indurmi al cambiamento è la cosa che più mi stimola.

Sul tuo equipaggio hai avuto voce?

L'organizzazione ti dà l'opportunità di avere una barca e costi base coperti, ma sugli equipaggi dettano legge. Selezionano 12 skipper più due riserve e ci stipendiano per un anno e mezzo. L'organizzazione mira a livellare quanto più possibile tutte le barche, tecnicamente e sul piano umano.

Qual è il livello del tuo equipaggio?

Solo in due hanno la patente nautica, ma non mi spaventa, ho sempre navigato senza professionisti. Questa volta, però, pagheranno per essere a bordo... Sì, la sfida vera è quella. Dovrò mediare le esigenze di regata con il fatto che i clienti si sentono in diritto di dire e di fare. All'inizio c'è stato un po' di lavoro per far loro capire che, pagan-

ti o no, a bordo chi comanda è uno solo.

Avrai un secondo?

No, nominerò due *watch leader*. Coordineranno le manovre in coperta, mentre io mi dedicherò più alla navigazione, alla meteo e a tenere alto il morale a bordo motivandoli continuamente.

Perché proprio un giro del mondo al contrario?

Non mi rimaneva che questo. Dopo aver fatto la più bella esperienza della vita nel giro del mondo ai Tropici a favore di vento, che era il mio sogno sin da ragazzo, è venuta quest'opportunità: un giro controvento con Capo Horn, gli oceani del sud, un equipaggio non professionista, come primo italiano. Ho accettato. È una bella scommessa.

Quali saranno i momenti più difficili?

Le calme equatoriali: gli inglesi non sanno gestire il calore, le piatte e le situazioni di non stress in cui invece bisogna tirare fuori doti particolari. E poi Capo Horn. Uscendo dall'Atlantico l'impatto con i venti e le correnti contrarie, le velocità ridotte e la fatica di avanzare ci metteranno alla prova.

Qual è lo spirito che vi anima?

Apparteniamo tutti allo stesso gruppo. La competizione è sana, è limitata alla velocità, all'abilità di condurre la barca.

Che parere ti sei fatto delle barche?

Ho provato Kunachi solo poche settimane fa con una trentina di nodi e mi sembrava di stare su un Laser con una brezzolina da terra. Sono scafi di 72' in acciaio, collaudati in quattro giri del Mondo, è la seconda serie del British Steel e il quarto rifacimento. Hanno fatto quattro mesi in cantiere dove è stato rivisto tutto il rivedibile.

Cosa chiedi al tuo equipaggio?

Soprattutto che siano agili: il principale rischio è farsi male cadendo, proprio per mancanza di agilità. Navigheremo sbandati di bolina per 10 mesi e la scomodità sarà l'ostacolo maggiore.

Come organizzerai la vita di bordo?

La mia strategia di regata si riduce a tre concetti: non rompere le persone perché ho bisogno di tutti e 18 a bordo; non rompere la barca per guadagnare un decimo di nodo; essere sempre tutti caldi, riposati e ben nutriti.

Mai pensato di regatare in solitario?

La regata in equipaggio ha un fattore umano che supera l'auto-sfida. Io cerco l'armonia con me stesso, con gli altri membri dell'equipaggio, con la barca e con la natura.

Sarà il tuo primo Capo Horn?

Sì e mi piace farlo controvento. Metterò l'orecchino a destra e non a sinistra dopo averlo passato.

Che assistenza avrete?

C'è uno staff della regata che ci segue. Se rompiamo comunque ci sono dei punti di penalità. Tutto è all'insegna del non spaccare, nell'idea che si finisca il giro con quanto si è partiti dimostrando che non sono i soldi a fare la differenza. Ed è anche la mia ambizione.



Sopra, un passaggio nei mari del sud del Global Challenge 2000. Sotto: a sinistra, Kunachi, fotografato sotto il ponte di Londra al ritorno del Round Britain and Ireland Challenge; a destra, Amedeo Sorrentino.

Above: passing the Southern Seas during the Global Challenge 2000. Below, left: Kunachi, photographed below the London Bridge returning from the Round Britain and Ireland Challenge; right: Amedeo Sorrentino.

I tried out Kunachi just a few weeks ago at around 30 knots, and I felt like I was on a Laser in an offshore breeze. These are steel-built 72 footers that have been tried and tested through four round the worlds. They've also spent four months in the yard where everything that could be overhauled was overhauled.

What will you be demanding of your crew?

To be agile: the big risk is that they will get hurt by falling because they're not agile enough. Discomfort will be the big obstacle over the next 10 months.

How will you organise life aboard?

My strategy involves three concepts: not to annoy people because I need all 18 aboard, not to stress

the boat just to gain a tenth of a knot, and for us all to stay warm, rested and well-fed for the duration. Have you ever thought about single-handed sailing? Crewed races have that something extra. I am looking for harmony with myself, with the other crew members, with the boat and with nature.

Is this your first Cape Horn?

Yes, and I'm happy to be doing it against the wind.

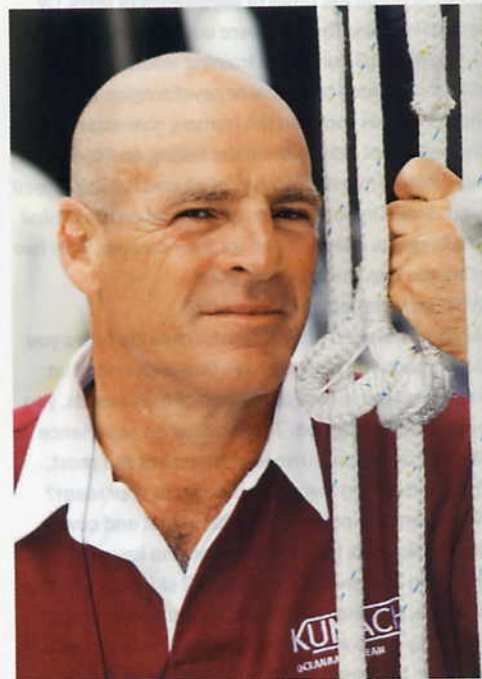
What kind of assistance will you have?

The race staff will be looking after us. But if we break anything, we'll get penalty points. The whole point is to finish the race with what you started to show that it's not money that makes the difference. And that's what I intend to do.



LE BARCHE IN CIFRE / THE BOATS' SPECS

Lunghezza/LOA	22 metri
Lunghezza al gall/Waterline length	18,82 metri
Larghezza/Beam	5,5 metri
Altezza albero/Mast height	29 metri
Immersione/Draught	3,05 metri
Dislocamento/Displacement	40 tonn.
Sup. velica bolina/Upwind sail surface	262,5 m ²
Sup. velica portanti/Downwind sail surface	373 m ²
Per seguire in diretta la regata/To follow the race live: www.challengebusiness.com	
Per seguire Amedeo Sorrentino/To follow Amedeo Sorrentino: www.kunachi.it	



ANDREW DARE