

**COMPETITIVE CAMARADERIE**  
ST. BARTH'S BUCKET RACE



That would be the perfect motto for this race, one of the Caribbean's most loved regattas. Here the skipper of the megasailer P2, a repeat participant, offers his own, emotional account of the experience

# Per amore per passione per sfida

DOSSIER CARAIBI

## ST. BARTH'S BUCKET RACE

La regata raccontata da bordo di P2, un megasailer che da anni partecipa a questo affascinante evento caraibico

Jonathan Kline



P2 in regata alla St. Barth's Bucket Race 2012, mentre doppia lo scoglio roccioso che funge da boa. P2 racing at the St. Barth's Bucket Race 2012, as it rounds the rocks that double as a mark

**N**oi, vale a dire l'armatore di P2 e il suo equipaggio, torniamo ogni anno a St. Barth per la regata del *Bucket* (bugliolo). Ci torniamo per l'accoglienza amichevole, ma anche per praticare snorkeling e kite surfing e per ammirare le viuzze strette orlate di buganvillea e profumate di baguette appena sfornate. In realtà, lo facciamo soprattutto per partecipare a questo grande spettacolo, per far parte della gigantesca cornice in cui le vele di oltre quaranta tra i più belli yacht del mondo spiccano tra il blu dell'oceano e le rocce nere. Torniamo per regatare, per mettere alla prova noi stessi e la nostra barca. Quest'anno al St. Barth Bucket erano iscritti 47 concorrenti, la flotta più grande mai registrata. È stato battuto il record della diciottenne storia qui ai Caraibi di questo tipo di regata che iniziò 25 anni fa a Nantucket, Massachusetts come un'amichevole scommessa tra gli armatori di yacht da crociera. Un quarto di secolo più tardi, con regate a Newport e a St. Barth, le prove dei Bucket sono un richiamo irresistibile. Sono in programma party grandiosi, navigazioni veloci e una competizione accessissima. Il Bucket ha partenze differite con gli yacht da crociera più pesanti che tagliano la linea di partenza prima di quelli più leggeri e performanti. La premessa

fondamentale in tutte le regate Bucket è che ogni yacht, se portato al suo massimo potenziale, deve avere una chance di vincere. Per le barche più veloci, come P2, questo significa partire in coda alla flotta, con tutti gli altri che si allungano davanti, in fila come paracarri, e navigare per trovare arie pulite e corridoi liberi per superare le altre barche. Questa ricerca può scoraggiare se si considera l'effetto combinato di 100mila metri quadrati di vele sul campo. Nei giorni precedenti alla Bucket 2012 eravamo tutti molto preoccupati dei venti leggeri. Alcune delle previsioni meteo annunciavano condizioni non adatte per regatare nei primi due giorni. E così la mattina del primo giorno siamo stati contenti di trovare sul campo venti intorno ai 12 nodi. Ma la presenza di grosse nuvole e l'orizzonte scuro verso est lasciavano parecchie incognite. Quando fu dato il segnale di avviso la prima di diverse burrasche iniziò a investire la flotta. La speranza di regatare in un'atmosfera tonificante e soleggiata con buona visibilità si tramutò nella difficoltà di navigare sotto una fitta pioggerella, con mare increspato e con visibilità prossima allo zero. Ma queste condizioni (quasi sconosciute in questo evento) invece di deprimerla, hanno galvanizzato la flotta e favorito una maggiore competitività. Proprio alla fine del lungo bordo di poppa fino alle isole chiamate The Groupers, Mari Cha III, P2, Virago, tutti i j class, e il massiccio



The owners and crew of P2 come back to the St. Barth's Bucket every year for the warm water and sunshine. We come back for the friendly welcome and familiar smiles. We come back for the snorkeling and the kite boarding and for the narrow lanes dripping with Bougainvillea and scented with fresh baguette. But that is only part of the reason we return each year. Really, we come back to be entwined physically in this grand spectacle, to be part of the giant canvas on which the sails of more than forty of the world's most beautiful yachts are splashed amid blue ocean and black rock. We come back to the St. Barth's Bucket every year to race, to test ourselves and our boat in a grand, visceral and heart-thumping way. This year's 2012 St. Barth's Bucket was filled with superlatives. Forty-seven yachts registered to compete, making

the 2012 event the largest Bucket fleet on record in the eighteen-year history in St. Barth's. Bucket racing, in fact, started 25 years ago in Nantucket, Massachusetts as a friendly wager race among cruising yacht owners. A quarter century later, with regattas in both Newport, Rhode Island and St. Barth's, the Bucket Regattas attract some of the most beautiful yachts and most skilled racing crew in the world. Great parties, fast sailing, and intense competition were expected, and this year's event delivered in all categories. The Bucket uses the pursuit racing format with the heavier cruising yachts starting first and the lighter more performance oriented yachts starting behind. The central premise in all Bucket Regattas is that each yacht, if sailed to her potential, has the chance to win. For faster yachts like P2, that means a start

at the back of the pack, with the entire fleet stretched out like stepping stones ahead of us. We sailed with one goal: to find clean air and lanes to pass other boats. This goal can be quite daunting when one considers the combined exhaust effect of nearly 100,000 square meters of sail on the course. In the days leading up to the 2012 St. Barth's Bucket, we were all worried about light winds. Several forecasts predicted un-raceable conditions on the first two days. And so on the morning of the first race day we were relieved to see winds in the 12-knot range. But the heavy cloud cover and dark eastern horizon soon presented a new set of challenges. By the time the warning signal was given, the first of many squalls began to buffet the fleet. Expectations of racing in crisp sunshine with startling visibility soon gave way to

the difficulties of racing in a steady drizzle, with lumpy seas, and sometimes near zero visibility. But these conditions – almost unheard of at this event – galvanized the fleet and fostered a more intense atmosphere. Just near the end of the long downwind run to the islands called The Groupers, Mari Cha III, P2, Virago, all 4 Js, and the massive Hetairos were converging at this leeward mark (not a mark but a rocky islet with foaming waves and fringing reef). The rain was heavy, and boats appeared and disappeared behind curtains of white and grey. Our helmsman was tense, squinting to see the boats ahead; our navigator's gaze moved quickly between the charts on his electronic tablet and the rocks awash with waves. He peppered the driver with instructions: "No more left. Course is fine. Depth is good. Right 2 degrees."

**I 47 iscritti di quest'anno sono il record della regata / 47 participants this year, a record for the regatta**

*La partenza della St. Barth's Bucket Race 2012 con i superyacht relegati in coda dalla formula in compensato / The start of the St. Barth's Bucket Race 2012 with the superyachts at the back according to the pursuit formula*



*Le condizioni meteo insolite per queste latitudini hanno alimentato un fortissimo spirito competitivo. / The unusual weather conditions for these latitudes galvanized the fleet*

The boss, in the rain with the rest of us, glanced at the rocks, then back at the navigator, and then back to the rocks. Everyone on board was in this moment. Other distractions had been pushed aside. There was only this boat, the rain, wind, wave, rock – elemental, powerful. For Race Days Two and Three the brilliant weather returned. We sailed in sunshine on iridescent blue water. The race course for Day Two demanded intense crew work and smart tactics. Mast and foredeck teams hoisted and dropped the spinnakers three separate times. And because of the number of legs in the course, the helmsman and afterguard were treated to a series of close quarters encounters where gaining the performance advantage was

balanced by sailing rules and a strict safety protocol. P2 is 125 feet long, weighs more than 150 tons, and we were reaching along at 13 or 14 knots within a boat length of our competitors, some of whom were almost twice as long and weighed more than twice as much. We knew the rules that govern all encounters. But somehow this knowledge offered little comfort when every detail of the yacht we were about to cross was in sharp focus: the spray blown out from the bottom of the headsail, the rail awash on the leeward side, the trimmer, eyes upward, squeezing every last bit of height out of the sail. On the last day, we sailed clockwise around the island, and in these prevailing

easterlies that means a downwind first leg followed by a long beat to windward around the top of the island. This was where the painting came to life as the entire fleet came into view on the northern and eastern horizons. But this was also where the disturbed air field caused by forty-seven large yachts was most pronounced. The helmsman felt the boat passing through the invisible wind wakes of the yachts ahead. The trimmers executed small adjustments, the tactician moved race crew and guests alike forward and then aft, striving for that perfect balance. Remarkably, these heavy giants behaved like smaller boats: minor adjustments yielded instant and noticeable results. Race crew and guests alike were drawn

into that moment with clarity and singleness of purpose. Only a month has passed since this last St. Barth's Bucket. But in the P2 camp, the owner is already asking about next year's regatta. He wants to know where we lost some time against other boats. He wants to know how we might improve our gibes and keep a little more speed through our tacks. But he does not need to ask because we are already working and planning. Of course we are returning to this regatta next year: by now we are part of St. Barth's canvas and it is an integral part of us.

*Jonathan Kline was the build captain and is now race skipper and CEO of Team P2. ⚓*

## LA CLASSIFICA THE RANKING

- 1) This is us
- 2) Lady B
- 3) Blue Too
- 4) Winderest
- 5) Ganesha
- 6) Mari-Cha III
- 7) Firefly
- 8) Adela
- 9) Panthalassa
- 10) Marie
- 11) P2
- 12) Twizzle
- 13) Destination
- 14) Rebecca
- 15) Bequia
- 16) Sojana
- 17) Salperton IV



Hetairos, stavano arrivando alla boa di poppa (non una vera boa ma un'isoletta rocciosa con onde spumeggianti orlata da reef). La pioggia era forte e le barche apparivano e scomparivano dietro una cortina di bianco e grigio. Il nostro timoniere era teso; lo sguardo del nostro navigatore si muoveva rapidamente tra le carte nautiche del suo tablet elettronico e la roccia inondata dalle onde, mentre lo stesso tempestava il timoniere di istruzioni: «Non più a sinistra di così. La rotta è buona. Il fondale è sufficiente. Due gradi a dritta». L'armatore, nella pioggia come tutti noi, dava un'occhiata alla roccia, poi una al navigatore, e poi ancora un'altra alla roccia. Tutti a bordo erano tesissimi e concentrati. Esistevano solo la barca, la pioggia, il vento, le onde e, naturalmente, l'isolotto roccioso con la sua potenza elementare. Per le regate successive è tornato il bel tempo. Abbiamo regatato sotto il sole in acque dal blu iridescente. La prova del secondo giorno ha richiesto un lavoro intenso e tattiche raffinate. Il prodriere e il numero due hanno dovuto issare e ammainare lo spinnaker per ben tre volte. E a causa del numero di lati della regata, il timoniere e il tattico erano costretti a sorvegliare gli avversari durante una serie di incroci ravvicinati dove è stato necessario sfidare spesso le regole di regata e le norme di sicurezza. P2 è lungo 125 piedi e disloca più di 150 tonnellate. Si naviga al lasco a 13-14 nodi con una lunghezza di vantaggio sui nostri avversari, alcuni dei quali dislocano almeno il doppio di noi. Conosciamo le regole che governano tutti gli incroci, ma in qualche modo questa consapevolezza offre poco conforto

quando ogni dettaglio dello yacht che stiamo incrociando è nettamente a fuoco: gli spruzzi deviati dal fiocco, il trincarino e la falchetta sottovento sott'acqua, mentre il randista guarda in alto cercando di sfruttare l'ultimo pezzetto di superficie velica. L'ultimo giorno, abbiamo circumnavigato l'isola in senso orario e con venti prevalenti da est, il che significa un bordo di poppa seguito da uno lungo di bolina per doppiare l'estremità nord dell'isola. Questo è il momento in cui la cornice si riempie con l'intera flotta che appare all'orizzonte a nord e a est. Ma è anche quello in cui è più facile incappare negli scarti degli altri 47 grandi yacht. Il timoniere sente che la barca sta passando attraverso un vento invisibile sollevato dallo yacht che lo precede. I trimmer eseguono piccole correzioni, il tattico fa spostare l'equipaggio e gli ospiti prima a prua e poi a poppa alla ricerca di un bilanciamento perfetto, ma non servirà a vincere. È trascorso solo un mese dal St. Barth Bucket. Ma l'armatore di P2 si sta già preparando per la prossima edizione: vuole sapere dove abbiamo perso tempo nei confronti delle altre barche e anche come possiamo migliorare le nostre strambate e tenere un po' più di velocità durante le virate. Ma non ce lo deve neanche chiedere perché noi stiamo già lavorando e facendo programmi. Naturalmente torneremo a correre qui l'anno prossimo: siamo una parte del dipinto di St. Barth e ciò per noi è fondamentale. *Jonathan Kline è stato il responsabile della costruzione di P2 e ora ne è lo skipper e anche Ceo del team. ⚓*