



ALL EXCLUSIVE
ST. BARTHS BUCKET RACE

Thirty-six incredible yachts for four days of great sailing around the most glamorous island in the West Indies. Here one of the protagonists of this event offers his very personal, first-hand account

Sport

ALL EXCLUSIVE

St Barth Bucket Race

36 YACHT DA FAVOLA PER LA QUATTRO GIORNI DI GRANDE VELA CORSA SULL'ISOLA PIÙ GLAM DELLE WEST INDIES. IL RACCONTO IN ESCLUSIVA DI UNO DEI SUOI PROTAGONISTI

Testo di Jonathan Kline/ Foto di Carlo Borlenghi

L'esclusiva cornice di St Barth e il fascino delle barche in gara fanno della Bucket Race una regata inimitabile / The Bucket Race is an inimitable regatta thanks to the exclusive backdrop of St. Barths and the charming boats on the racing field

Lionhart, secondo sul podio dei J Class, in tutta la sua maestosa bellezza / *Lionheart, second place in the J Class, in all of her splendour*

Ieri, oggi e domani. L'isola di St Barth per tre giorni ha vissuto di grande vela fra J Class, megasailer e classici d'altri tempi / Yesterday, today and tomorrow. For three days, the island of St. Barths celebrated great sailing with J Classes, megasailers and veteran classics



This one was going to be ours. Having raced in every St. Barths Bucket since P2 was launched in late 2008 and having been on the podium with second and third place finishes every year except one, we were certain 2013 was going to be our year. We would practice, de-brief, and practice some more. The podium was ours; we had earned it, deserved it, and were going to take it. Or so we thought. For the first time in any of the last four Buckets, we would not be racing in the same fleet as the Js. We viewed this with mixed emotions – on

the one hand, we would not have to contend with what we had affectionately named "the J Wall." Yet, on the other hand, we knew we would miss the heated exchanges and close finishes we have shared for the last 4 years with the likes of Ranger and Hanuman. With no J's in our class, it was the mighty Visione, fresh from a well-known performance refit and the slippery Leopard 3, not long since her trans-Atlantic record breaking run, that were our biggest concerns. But there were also the unknown new entries, Cape Arrow

and Chrisco, whose ratings were only just issued and whose true performances on the St. Barths courses could only be guessed. Bucket veterans, like Rebecca and Unfurled, also presented stiff competition. Boat and crew performed perfectly on the first race day, which takes the fleet around the island counter clockwise. The initial beat gives way to reaching and running legs and ends with the classic shifty fetch to the finish along the leeward coast of St. Barths. At the beginning of this final leg in this year's Bucket, it was Cape

Questo doveva essere il nostro. Avendo partecipato a tutte le edizioni della St. Barths Bucket Race da quando, alla fine del 2008, P2 è stato varato e avendo chiuso tutti gli anni, eccetto uno, sul podio con secondi e terzi posti, eravamo sicuri che il 2013 sarebbe stato il nostro anno. Ci eravamo allenati, avevamo analizzato le prestazioni, ci eravamo preparati ancora di più. Il podio sarebbe stato nostro. O almeno così pensavamo. Per la prima volta nelle ultime quattro edizioni della regata non avremmo corso nella stessa flotta con i J Class. Abbiamo vissuto la cosa con un mix di emozioni: da una parte non avremmo dovuto competere con quelli che chiamavano "Il Muro dei J". Certo, ma dall'altra parte, sapevamo che avremmo perso gli incroci infuocati e ravvicinati degli ultimi quattro anni con barche come Ranger e Hanuman. Nella nostra classe senza J Class c'erano il potente Visione, fresco da un refit che lo ha reso performante, e Leopard 3, reduce dal suo nuovo record transatlantico, e rappresentare i nostri maggiori avversari. Ma c'erano anche delle new entry: Cape Arrow e Chrisco i cui rating erano stati da poco pubblicati e dei quali non si conoscevano ancora le reali potenzialità sul campo di regata di St. Barths. Anche veterani della Bucket Race come Rebecca e Unfurled rappresentavano una forte concorrenza.

Barca ed equipaggio si sono espresse al massimo nel primo giorno di regata con la flotta portata a girare l'isola in senso antiorario. Le condizioni hanno permesso lati di lasco e in poppa con il classico e incostante vento da terra sul traguardo lungo la costa sottovento di St. Barths. All'inizio di questo lato conclusivo in testa Cape Arrow,

Il J Class Ranger in regata. Pagina a lato, P2, il Perini Navi su cui ha regatato Jonathan Kline, autore di questo articolo / The J Class Ranger during the regatta. Opposite page: P2, the Perini Navi captained by Jonathan Kline, the author of this article





Il Maltese Falcon fra le regine di Perini Navi alla Bucket Race. Pagina a lato, da sinistra, Ken Read, l'armatore di Hanuman, Jim Clark e Richard Branson / Maltese Falcon, one of Perini Navi's beauties, at the Bucket Race. Opposite page, from left: Ken Read, the owner of Hanuman, Jim Clark and Richard Branson

IL PODIO DELLA BUCKET RACE THE BUCKET RACE RESULTS

- | | | | |
|----------------|--------------------|----------------------|-----------------|
| J CLASS | GRAND DAMES | MADemoISELLES | GAZELLES |
| ➤ 1 Hanuman | ➤ 1 Georgia | ➤ 1 Salperton | ➤ 1 Unfurled |
| ➤ 2 Lionheart | ➤ 2 Blue Too | ➤ 2 Adela | ➤ 2 P2 |
| ➤ 3 Velsheda | ➤ 3 Axia | ➤ 3 Wild Horses | ➤ 3 Visione |



Arrow in the lead, with P2 in 2nd and Visione 3rd. Cape Arrow chose the high road, staying closer to shore while both P2 and Visione chose the low road, slightly further out and perhaps with more consistent wind but with slightly further to sail to the finish line. For this St. Barths, the low road proved to be the winning lane. Visione with her bow high and forefoot clearly visible powered passed us and Cape Arrow easily crossed the finish line first. But the battle for second place between P2 and Cape Arrow was decided by the small differences

in the puffs we experienced on the low road and the lulls that Cape Arrow sailed through on the high road. In the end, P2 nudged ahead of Cape Arrow and took second place in the Gazelle fleet by just 9 seconds. In the last 5 years of Bucket racing, the finishes are getting closer and closer, thanks largely to the continuous refinement of the International Superyacht Rule (formerly the Bucket Rule). Furthermore, the yachts in all classes are being sailed better and faster. Points come down to seconds, and

even the slightest errors, which in Bucket racing a decade ago would likely have gone unnoticed, can now mean the difference between a first and a fifth. Half an hour before our start time on Day 2, after much deliberation, we chose our headsail. This proved to be the correct sail for the rough conditions we experienced but because we delayed our decision we failed to do what we normally do before every race – allow enough time to sail upwind in full race mode to shake out any issues that might have developed since the previous race. If

P2 in seconda posizione, Visione in terza. Cape Arrow ha scelto di stare più vicino a terra, mentre sia noi sia Visione abbiamo scelto di stare leggermente più fuori; forse con più vento ma anche con più strada da compiere per il traguardo. La rotta fuori si è dimostrata vincente. Visione ha passato di potenza noi e Cape Arrow e ha tagliato per primo. La battaglia per il secondo posto tra noi e Cape Arrow è stata decisa da piccole differenze nelle raffiche che abbiamo incontrato stando al largo e dagli scarsi che Cape Arrow ha trovato verso terra. Alla fine P2 ha sgomitato e chiuso davanti a Cape Arrow per soli 9', secondi nella Gazelle Fleet. Negli ultimi cinque anni di alla Bucket gli arrivi sono diventati sempre più ravvicinati grazie al continuo affinamento dell'International Superyacht Rule, nel caso la Bucket Rule. Tuttavia, in tutte le classi, le imbarcazioni migliorano in termini prestazioni. La posizione in classifica è il risultato di differenze di secondi e anche i minimi errori, che dieci anni fa non avrebbero fatto notizia possono fare ora la differenza tra il primo e quinto posto. Un'ora e mezza prima della partenza del secondo giorno, dopo molte discussioni, abbiamo scelto la vela di prua. Si è rivelata la vela giusta per le difficili condizioni che abbiamo trovato, ma a causa del ritardo nella decisione non siamo riusciti a fare quello che normalmente facciamo prima di ogni regata: navigare in assetto da regata e di bolina per tirar fuori qualsiasi problema tecnico sviluppato nella precedente regata. Se l'avessimo fatto avremmo scoperto il problema con la cucitura della ralinga. Ma



we had followed our normal routine, we would have discovered the problem with our leech line assembly. But we did not, and it was not until we finished the first reaching leg and turned the boat upwind into 25 knots and large seas that the issue with our leech became evident. Despite numerous efforts to repair the problem on both the upwind and downwind legs, we were forced to sail much of the race with an imperfect leech. And so on day 2, though we were able to fend off Visione and Indio, we could not catch Rebecca,

Unfurled, and Cape Arrow. We took a 4th, just 49 seconds behind Cape Arrow. The reality then became startlingly clear: whoever crossed the line first on the third day – Cape Arrow, P2, Unfurled, or Visione would win the regatta. For Race Day 3 the breeze was in the high teens and the sun was out. The round the island clockwise course has many challenges but our helmsman and coach Peter Holmberg cautioned us about one in particular: "This race will be won during the 50-minute beat to the top of the island."

At 12:16 P.M. local time, we nailed a perfect start and headed for the Groupers. About the time we rounded the Groupers, came hard on the breeze, and dropped off the first wave, a single heavy box of spare parts wedged in a lower forepeak bilge broke free, slid to leeward, and smashed a pneumatic valve off its mount. The total loss of air pressure throughout the yacht was almost instantaneous. The first audible alarm from our monitoring system pierced the air. Seconds later, the valves on the ballast system crossover pipe

non l'abbiamo fatto e non è successo nulla fino al termine del primo lato di lasco quando, portandoci di bolina con 25 nodi di vento e onda formata, il problema alla ralinga si è evidenziato. Nonostante numerosi sforzi per ripararla, sia di bolina sia di lasco, siamo stati costretti a navigare la maggior parte della regata con la ralinga non a posto. Quindi nel secondo giorno, anche se siamo stati in grado di difenderci da Visione e Indio non abbiamo potuto battere Rebecca, Unfurled e Cape Arrow. Quarti 49 secondi dietro Cape Arrow. Il gioco a questo punto era chiaro: chiunque il terzo giorno avesse vinto, che fosse stato Cape Arrow, P2, Unfurled oppure Visione avrebbe vinto la regata. Per la regata del terzo giorno, brezza verso i 20 nodi e niente sole. Il giro dell'isola in senso orario presentava molte incognite, ma il nostro timoniere e coach Peter Holmberg ci ha messo in guardia: «Questa regata sarà vinta nei primi 50 minuti di navigazione verso la punta dell'isola». Alle 12.16 ora locale, abbiamo infilato una partenza perfetta e messo la prua verso l'isola di Groupers. Al momento in cui doppiavano Groupers, con la brezza che rinforzava, una pesante cassetta di pezzi di ricambio che stava in fondo alla sentina, alla prima onda, è stata strappata dal suo posto ed è scivolata sottovento staccando dalla sua sede una valvola dell'aria compressa. La perdita di pressione in tutta la barca è stata pressoché immediata e l'allarme è partito. Un secondo dopo le valvole dei ballast si sono aperte e hanno permesso, attraverso le tubazioni incrociate, che tutte le 7 tonnellate di acqua di mare scorressero sottovento. Siamo andati all'orza, il nostro sbandamento



Tre giorni di regate con condizioni ideali e tanti eventi glamour per la Bucket Race 2013. Pagina a lato: dall'alto a sinistra, Pigi Loro Piana con sua moglie e Andrea Recordati; la premiazione di Adela; Francesco de Angelis con la signora Recordati, il ceo di Perini Navi Giancarlo Ragnetti con la figlia di Fabio Perini / Three days of racing with ideal conditions and lots of glamorous events for the Bucket Race 2013. Opposite page, clockwise from top, left: Pigi Loro Piana with his wife and Andrea Recordati; Adela receiving her award; Perini Navi's CEO Giancarlo Ragnetti with the daughter of Fabio Perini; and Francesco de Angelis with Mrs. Recordati



Piccoli distacchi hanno creato voragini sul podio, ma anche se è dura pur di regatare a contatto si paga volentieri questo scotto. Only a few seconds created the chasms on the podium, but that's the price one pays for such close racing.

Jonathan Kline, autore di questo articolo e, a destra, St Barth durante la Bucket. Pagina a lato, i J Class dove ha vinto Hanuman costruita da Royal Huisman / Jonathan Kline, author of this article, and, right, St. Barths during the Bucket Race. Opposite page: the J Class with Hanuman, built by Royal Huisman, taking the victory



opened, allowing all 7 tons of seawater to flood to the leeward side. We eased the traveler, our leeway increased and our boat speed dropped. We could neither transfer nor pump out ballast. Cape Arrow, Rebecca, and Unfurled were still ahead while Visione was in fast forward chasing up our rear. While the engineer and I searched for the air leak, the race crew hiked and trimmed and kept the pace on. When at last we reached the top mark and bore away on to spinnakers, only Rebecca and Unfurled were still

ahead. Cape Arrow had suffered forestay damage in the heavy upwind leg and was now behind us. We were still in the race. Halfway down the run, Rebecca hour-glassed a spinnaker during a critical gybe. P2 slid passed. Only Unfurled lay ahead. Visione was planing at 16 and 17 knots towards us both. We did not catch Unfurled but we did fend off Visione, slipping in 19 seconds ahead of her. Result - P2 ties Unfurled for first on points but loses the tie breaker to take second in the Gazelles. As with our leech problem

the previous day, we knew the ballast issue had cost us time. Unfurled finished 2:36 ahead of us. The regatta that was supposed to be ours had slipped through our fingers. The reality hurt, the "what ifs" were painful to contemplate. But the close racing, the few seconds that create the chasms on the podium, and the bittersweet reality of minor issues that have major consequences – this is what keeps us all coming back to St. Barths for more. Jonathan Kline is captain and team manager of Team P2. 🌟

è aumentato e la velocità della barca crollata. Cape Arrow, Rebecca e Unfurled erano sempre avanti, mentre Visione si avvicinava velocemente.

Mentre io e il meccanico di bordo cercavano la perdita, l'equipaggio si è dato da fare e ha rimesso in assetto la barca. Quando alla fine abbiamo raggiunto la boa e alzato lo spinnaker, solo Rebecca e Unfurled erano ancora davanti. Cape Arrow aveva infatti subito un danno allo strallo nel bordo di bolina ed era dietro: eravamo ancora in regata. A metà del lato di poppa Rebecca ha stracciato uno spinnaker in una strambata e P2 l'ha passato. Solo Unfurled restava davanti. Visione si è avvicinato a noi due in planata a 16-17 nodi. Non siamo riusciti a raggiungere Unfurled, ma abbiamo staccato Visione arrivandogli 19 secondi davanti. Risultato: P2 batte Unfurled ai punti ma perde il tie break e chiude al secondo posto nella classe Gazelles. Come con il problema alla ralinga del giorno precedente, eravamo ben consci che la questione ballast ci era costata tempo prezioso. Unfurled chiudeva due minuti e 36 secondi davanti a noi. La regata che avrebbe dovuto essere la nostra ci è scivolata tra le dita. Il vero problema, il famoso "e se..." era difficile da prendere in considerazione. Ma alla fine la regata a contatto, i pochi secondi di distacco fra le barche che han creato voragini sul podio, e i piccoli problemi che hanno avuto grandi conseguenze, tutto questo ci fa venire già la voglia di tornare di nuovo a St. Barth. 🌟

Jonathan Kline è capitano e team manager di Team P2.