

EMULANDO A ELCANO POR DEPORTE

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*He andado muchos caminos,
he abierto muchas veredas;
he navegado en cien mares
y atracado en cien riberas.*

Antonio Machado.



PRIMERO fue el afán de abrir nuevas rutas por las que llegar al fin del mundo para traer de allí riquezas; luego, la codicia de quienes querían arrebatárselas saliendo al camino; más tarde, la ambición por dominar mares y tierras, y después, la ciencia, que quiso conocer con todo detalle su esfericidad y las características de sus mares, motivos por los que el hombre circunnavegó el planeta siguiendo la senda abierta por Magallanes y Elcano.

Más recientemente, conocido nuestro globo con todo detalle, surgió en el hombre el reto de competir en el terreno del «más rápido» y el «más difícil todavía»; y así tenemos que los ingenieros navales son presionados para diseñar embarcaciones capaces de superar lo conseguido por otros que han dado la vuelta al mundo en menos tiempo, por la ruta más peligrosa, sin escalas o en solitario. Y todo ello por puro deporte: como pretenden hacerlo los siete barcos participantes en la novena edición de la regata *Volvo Ocean Race 2005-2006*, que el 12 de noviembre pasado partieron del puerto de Vigo, con el objetivo de vencer en la que está considerada como la más espectacular y peligrosa de las competiciones de este tipo, que tomaron carta de naturaleza a partir de la década de los 70 del siglo anterior.

La prueba, que parte por primera vez de un puerto no británico, se inició en 1973 bajo el nombre de *Whitebread Round the World Race*. Una idea considerada en su momento como propia de locos, ya que no se contaba con las embarcaciones, logística, ni los medios técnicos actuales. Un patrocinador inesperado como la Marina británica, y la financiación de la compañía *Whitebread* fueron fundamentales para que 17 barcos de distintos tipos, de los que 14 alcanzaron la meta, consiguieran aceptar el reto, dejando atrás un impor-



El español Guillermo Altadill figura entre los grandes que han atravesado el cabo de Hornos en más de cinco ocasiones en sus vueltas al mundo.

tante saldo de muertes, desapariciones y naufragios; viajando a la par los avances de todas las características, que se plasmaron en la creación de un tipo específico de embarcaciones para estas travesías, que el 1993 se vio culminado en el modelo *Whitebread 60*, rebautizado *Volvo Ocean 60*, que se estableció como clase única, cuando en 1997 la marca automovilística sueca asumió la organización.

Los siete veleros que han partido de las costas gallegas, entre ellos el español *Movistar*, recorrerán un total de 32.700 millas, que se reparten en siete regatas cortas y nueve etapas largas, la primera de las cuales finaliza en Ciudad del Cabo, estando

previsto el retorno al puerto sueco de Göteborg el 17 de julio de 2006, tras llevar la tradicional ruta de los viejos *clippers*, navegando alrededor del mundo durante nueve meses, con los vientos predominantes. La finalidad de la regata es encontrar las condiciones más favorables y mantenerlas, lo que exige un estudio cuidadoso del viento y del tiempo, además de elegir correctamente la ruta.

Pero es a mediados del siglo xx, cuando se inicia una nueva etapa en las vueltas al mundo, en la que es protagonista principal el deporte. A bordo de pequeñas embarcaciones de vela de todo tipo, tripuladas por una o varias personas, se trata de batir marcas, convirtiéndose muchos de estos periplos en auténticas hazañas. Durante el año 1969, el *Suhaili*, patroneado por Robin Knox-Johnston, es el primer barco de vela que da la vuelta al mundo sin escalas, tras haber zarpado con él otros nueve yates que abandonaron la prueba, uno a uno, a lo largo del duro recorrido. Al llegar a Cornualles, el aduanero le preguntó que de donde venía, a lo que el navegante le contestó tranquilamente: «de Falmouth».

Influidos por los mágicos 80 de Verne

Otras son las premisas de la regata «Julio Verne», cuyo objetivo es dar la vuelta al mundo en menos de los ochenta días en que lo hizo el personaje del escritor francés, Phileas Fogg, sólo que sin escalas. La idea surgió en 1985 en la mente del marino galo Yves Le Cornec. En 1992 se instauró el trofeo, estableciéndose que el recorrido comience y acabe al cortar la línea imaginaria que une el faro de Creach en la isla de Ouessant, sita en el canal de La

Mancha, con el faro de Cap Lizard, al SO de Inglaterra. La vuelta debe realizarse sin escalas y sin asistencia, dejando por babor el cabo de Buena Esperanza, el cabo Leewin y el cabo de Hornos. En 1993 el catamarán *Enza* de Nueva Zelanda, al mando de Peter Blake y Robin Knox-Johnston, y el *Commodore Explorer* de Francia, patroneado por Bruno Peyron, fueron los primeros que compitieron por este trofeo, que consiguió el francés invirtiendo 79 días, 6 horas, 15 minutos y 56 segundos. En 1994, los dos neozelandeses, que hubieron de abandonar por averías en la edición anterior, volvieron a partir con la misma embarcación, alcanzando, con una tripulación de ocho hombres, la primera posición, al llegar a la meta en 74 días, 22 horas, 17 minutos y 22 segundos. El trofeo se ha disputado hasta un total de 14 veces, teniendo el palmarés en este momento el norteamericano Steve Fossett que, acompañado del español Guillermo Altadill, en 2004 lo consiguió en menos de 60 días con el *Cheyenne*.



El desaparecido Peter Blake recibiendo uno de sus numerosísimos trofeos.



Bruno Peyron a bordo de su catamarán.



Joshua Slocum, primero en la historia en circunnavegar la Tierra en solitario.

A raíz de su victoria, Bruno Peyron ideó el gran proyecto de *The Race* para el año 2000, con el objeto de celebrar el cambio del milenio, mediante una competición de los barcos a vela más rápidos —catamaranes o trimaranes de 100 pies de eslora o más— alrededor de nuestro planeta. Así, el 31 de diciembre del 2000 seis catamaranes partieron de Barcelona hacia el cabo de Buena Esperanza, para alcanzar el cabo Leewin, posteriormente el de Hornos y, tras atravesar el Atlántico, arribar a Marsella. Durante el recorrido, el ganador de la prueba, el español *Club Med*, que llegó a la meta el 1 de mayo al mando de Guillermo Alta-dill, tuvo una singladura de 655 millas, con una velocidad promedio de 27,29 nudos, llegando a alcanzar

el polaco Polpharma Warta una velocidad punta de 36,4 nudos.

Con el objetivo de conseguir lo que parecía imposible, dar la vuelta al mundo al revés, el escocés Clay Blyth creó la *BT Challenge*, que al celebrarse por primera vez en 1992-93 fue bautizada como *British Steel Challenge*. Navegar de cara al viento es la gran diferencia entre ésta y otras regatas, dejando los tres grandes cabos a la derecha. La primera edición, en la que los barcos eran de distintos diseñadores, fue un gran éxito, a pesar de la dureza que supuso navegar durante 20 días en medio de una depresión con fuerza de huracán; así como la segunda, con monotipos, en la que las etapas fueron muy reñidas.

Regatistas en solitario

La navegación en solitario es, fundamentalmente, impropia de un marino, va contra la prudencia más elemental del hombre de mar que se abre camino evitando el riesgo tanto como le sea posible. Pero la competición es otra cosa, en ella se desafía a los elementos, al sueño y a la fatiga con el afán de ser los primeros. Estos deportistas son a la vez patrones, navegantes, estrategas y *trimmers*, y deben estar, constantemente, cambiando las velas, haciendo reparaciones, consultando los instrumentos de abordo y de vez en cuando... comiendo o echando una cabezada.

Un puerto español, en esta ocasión Bilbao, verá el próximo noviembre de 2006 la salida de una regata de estas características alrededor del mundo: la *Cinco Océanos*, lo que en unión de la *Volvo* y la *Copa América* pone a España en un lugar preeminente dentro de las grandes competiciones de vela. La carrera partirá del puerto vizcaíno y seguirá un formato de *Grand Prix*, llevando a la potente flota a rodear la parte occidental de Australia y el litoral oriental americano para, tras emprender la trayectoria trasatlántica final, estar de vuelta en la primavera de 2007, tras haber recorrido más de 30.000 millas.

Conocida anteriormente como *BOC Challenge*, y posteriormente como *Around Alone*, consta de cuatro etapas separadas por tres paradas ya programadas a lo largo del trayecto, y los barcos pueden hacer además otras no programadas, sin que se los descalifique, si necesitan reparaciones o encontrar recambios de equipamientos estropeados. El primer desafío se lanzó en 1982 de la mano de Robin Knox-Johnston como director. De Rhode Island, en Estados Unidos, partieron 17 barcos tripulados en solitario, el 28 de agosto de 1982. La francesa Isabelle Autissier se convirtió en la primera mujer que ganó una etapa en la edición 1994-95, siendo el personaje más entrañable de esta competición Harry Mitchell, conocido como «el anciano mariner», ya que estaba retirado de su negocio, e hizo su primer intento en el 86-87 a la edad de 62 años. Hubo de abandonar a mitad de la prueba y volvió a las andadas en la 91-92, chocando con un carguero. Ya a la edad de 70 años, en la 94-95, durante una violenta tormenta, a 1.450 millas del cabo de Hornos, desapareció.

La otra gran prueba es la *Vendée Globe*, en la que los competidores han de navegar sin interrupción y sin la menor ayuda. Es la más extrema de las regatas de veleros de larga distancia. Según las sencillas normas, «la regata se creó para responder a las necesidades de los navegantes que ansíen alcanzar sus más extremos límites»: el ganador es el primero que cruza la línea de meta. Para los participantes, el océano del sur es el meollo de la competición, ya que abarca casi la mitad de las 27.000 millas que suma la carrera, y cruzarlo exige de seis a ocho semanas de formidables esfuerzos, ya que se llegan a los



El argentino Vito Dumas, primero en circunnavegar en solitario impulsado por los rugientes cuarenta.



El mítico *Gipsy Moth* en su actual emplazamiento en Greenwich.

cuarenta y los sesenta grados de latitud, convirtiéndose, en realidad, en una circunnavegación de la Antártida. Los navegantes suelen describirla diciendo que consiste en ir «al sur de los tres cabos de las tormentas».



Steve Fossett, el hombre que ha dado la vuelta al mundo a vela en menos tiempo.

Entre los regatistas que han circunnavegado el globo, destacan cinco que han cruzado el cabo de Hornos en cinco o más oportunidades: el francés Bruno Peyron, el neozelandés Peter Blake, el sueco Magnus Olsson, y los españoles Guillermo Altadill y José Luís Ugarte. Sir Peter Blake, asesinado el 2001 por unos piratas que asaltaron su embarcación en el Amazonas, es todo un mito en este tipo de deporte de la vela. Sumó a un inmenso palmarés la mítica *Whitebread* (1989-90), el *Trofeo Julio Verne* (1993-94) y el récord de la vuelta al mundo sin escalas en 1994.



La cara amable de las vueltas al mundo.

En compañía del agua y las estrellas

«La atracción invencible del mar —según Guyau— consiste principalmente en el peligro que representa». Y para circunnavegar el globo por sus caminos acuáticos, con la única compañía del agua y las estrellas, se necesitan unos conocimientos, coraje, convicción y fuerza moral extraordinarios. A los navegantes solitarios les ocurren cosas que nunca pasarán en otro tipo de barcos o navegaciones. A pesar de contar con tecnología sofisticada, nadie puede evitar una guiñada inesperada, la colisión con una ballena o una herida que le incapacite para algún tipo de labor.

La primera vuelta al mundo en solitario es la del célebre capitán canadiense, naturalizado norteamericano, Joshua Slocum, que con el *Spray* de 11,20 metros de eslora zarpó de Boston el 23 de abril de 1895, volviendo al mismo puerto el 28 de mayo de 1898, tras recorrer 48.000 millas. Tras Slocum, en el siglo siguiente, varios centenares de hombres y mujeres navegaron solos alrededor del mundo. La mayoría ha seguido la ruta tradicional de los alisios, a través del Atlántico, Pacífico, Índico. El canal de Panamá ha sido la principal razón de que tantos completasen la circunnavegación evitando el cabo de Hornos. A partir de 1920, el norteamericano Tommy Drake, de 53 años, comienza a dar varias vueltas al mundo en el transcurso de las cuales sufre varios naufragios. El primer navegante solitario que circundó la tierra pasando por el canal de Panamá fue el fotógrafo norteamericano Harry Pidgeon, que en 1921 salió de Los Ángeles para volver al mismo puerto casi cuatro

años después. El primero en hacer este periplo pasando por el mar Rojo y Panamá —1928-1931— fue el norteamericano William A. Robinson; lo hizo en compañía de un marinero y con el queche Marconi *Svaap*. Por el mismo tiempo, 1928-1932, otro norteamericano dio la vuelta al mundo de oeste a este por el mar Rojo a bordo del *Sturdy*. El capitán italiano F. Geraci partió de Italia en 1932 a bordo del *Memento Audere Semper*, volviendo al mismo país en 1935, tras de pasar por Suez y Panamá, con un tripulante cambiado una vez. Harry Pidgeon repitió la vuelta al mundo con el *Islander* al salir de New London en 1932 y volver al mismo puerto en 1937. Dwight Long, de veintidós años, fue en su momento el más joven en este tipo de proezas: tras salir de Seattle con el *Idle Hour* en 1934, regresó solo a Nueva York después de cuatro años de viaje. El profesor norteamericano Strout y su esposa fueron el primer matrimonio que dio la vuelta al mundo completa: salieron de Jacksonville en 1934 y llegaron a Nueva York en 1938 a bordo del cutter *Igdrasol*. En plena Segunda Guerra Mundial, el argentino Vito Dumas es el primero en doblar en solitario el Cabo de Hornos de oeste a este y también el que da la vuelta al mundo en un año y cuatro etapas, navegando por el sur siguiendo el paralelo de los «rugientes cuarenta»: derrota calificada de imposible. Una de las más memorables vueltas en solitario es la del británico Sir Francis Chichester que salió en 1966 de Plymouth con el *Gipsy Moth*, de 16 metros de eslora, para hacer la circunnavegación con una sola escala en Sydney, vía Buena Esperanza; por el cabo de Hornos volvió al punto de partida después de 226 días de navegación, durante los cuales recorrió 28.500 millas y cumplió 65 años. Con esta proeza se dio inicio a la era moderna de las largas circunnavegaciones oceánicas.



Ruta que seguirá la actual edición de la Volvo Ocean Race.

Joshua Slocum tenía cincuenta y cuatro años cuando inició su viaje. Se había hecho marino de joven y llegó a ser capitán de su propio barco. No soportó trabajar en tierra en un astillero y la solución la encontró reconstruyendo un pequeño balandro de once metros con el que dio la vuelta al mundo. Escribió un libro sobre su viaje, en el que cuenta cómo venció la soledad y los temporales; pero lo que más resalta del relato es la placidez con la que describe el mar benigno, maravilloso. Fue como una invitación para que le siguiesen en su hazaña otras generaciones, avanzando empujados con los vientos por océanos exentos de amenazas insalvables. Y así ocurrió, sólo que, al honor de poder lucir un pendiente en la oreja, han añadido el éxito publicitario del que el precursor careció.

VUELTAS AL MUNDO EN SOLITARIO - 1885 A HOY.

VIAJES REALIZADOS ATRAVESANDO LOS DOS GRANDES CABOS: DE BUENA ESPERANZA Y HORNOS. (FUENTE: VELUX 50CEANS).

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1895-98	J. Slocum	<i>Spray</i>	1967-68	A. Rose	<i>L. Lady</i>
1936-38	L. Bernicot	<i>Anahita</i>	1966-69	W. Eerdmann	<i>K. Nui</i>
1942-43	V. Dumas	<i>Legh II</i>	1968-69	R. K.-Johnston	<i>Suhaili</i>
1949-52	J. Y. Toumelin	<i>KURUN</i>	1965-69	A. Eddy	<i>Apogee</i>
1955-56	J. Lacombe	<i>Hippocampe</i>	1964-69	W. Koenig	<i>Zarathusta</i>
1950-58	M. Bardiaux	<i>Les Q. Vents</i>	1966-69	L. Teliga	<i>Opty</i>
1959-60	P. Moore	<i>Drifter</i>	1968-69	B. Moitessier	<i>Joshua</i>
1956-61	J. Havkins	<i>Lammerhak II</i>	1970-71	C. Blyth	<i>B. Steel</i>
1959-64	P. Tangveld	<i>Dorothes</i>	1972- 73	Baranowsky	<i>Polonez</i>
1962-65	Wm E Nance	<i>C. Vertue</i>	1957-73	E. Allcard	<i>S. Wanderer</i>
1961-66	M. Mermod	<i>Geneva</i>	1966-73	N. Clifton	<i>Stardrift</i>
1964-67	F. Caspar	<i>Elsie</i>	1971-74	Hirshi Aoki	<i>Ahodori II</i>
1966-67	F. Chichester	<i>G. Moth IV</i>	1971-74	G. Dillon	<i>Mayfly</i>
1966-68	J. Trauner	<i>Lei L. Lassen</i>	1973-74	R. Ushijima	<i>Gingitsune</i>

TEMAS GENERALES

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1973-74	A. Colas	<i>Manureva</i>	1972-80	Z Pulchalski.	<i>Miranda</i>
1972-75	J. Struchinski	<i>B. de Lys</i>	1979-82	J. Sanders	<i>P. Banou</i>
1974-75	J. H. Henze	<i>Leda 11</i>	1979-82	P. Childress	<i>Juggernaut</i>
1972-75	R. Konkolski	<i>Nike 11</i>	1981-82	P. V. D. Lugt	<i>Z. U. Stromen</i>
1973-76	H. Jansen	<i>Sounion</i>	1982-83	P. Jeantot	<i>C. Agricole</i>
1973-76	J. Vilar	<i>Mistral</i>	1982-83	B. Reed	<i>Vortrekka</i>
1973-76	P. Graute	<i>Albatros</i>	1982-83	R. Broadhead	<i>Persev. of M.</i>
1962-76	E. Boden	<i>Kittywake</i>	1982-83	N. Gossen	<i>L. Pier One</i>
1974-76	U. Muller-T.	<i>Frauken</i>	1982-83	F. Stokes	<i>Moonshine</i>
1975-77	W. Chiles	<i>Egregious</i>	1982-83	Y. Tada	<i>K. Okera 5</i>
1975-77	B. Loeckler	<i>Freedom</i>	1982-83	G. Bernadin	<i>Ratso 11</i>
1975-77	G. Shtirmer	<i>New Penny</i>	1982-83	Dan Byrne.	<i>Fantasy</i>
1976-77	Chojnowska-Liekiwicz	<i>Mazurek</i>	1982-83	R. McBride	<i>C. Dunedin</i>
1973-77	D. Ridler	<i>E. the Red</i>	1985-86	D. Morgan	<i>A. Promise</i>
1977-78	N. James	<i>E. Crusader</i>	1984-86	J. Baldwin	<i>Atom</i>
1977-78	B. Oudry	<i>Gea</i>	1986-87	T. Lamazou	<i>E. Aquitaine</i>
1977-78	G. Georgiev	<i>C. Caroli</i>	1986-87	J. Y. Terlain	<i>UAP</i>
1975-78	G Lagarrigue	<i>Mikenos</i>	1986-87	J. Martin	<i>T. Marine</i>
1975-78	L. Powles	<i>Solitaire</i>	1986-87	J. Kiernan	<i>Triple M</i>
1978-79	K. den Hartog	<i>Sentijn</i>	1986-87	M. Plant	<i>A. Distributor</i>
1979-80	D. Cowper	<i>O. Bound</i>	1986-87	J. L. V. Heede	<i>L. Go/Adrien</i>
1979-80	H. Jaskula	<i>D. Przemysla</i>	1986-87	D. White	<i>Legend Secu.</i>
1979-80	R. Sweat	<i>M. Honey</i>	1986-87	H. Harkimo	<i>B. Finland</i>
1977-80	D. Vincent	<i>Eos</i>	1986-87	H. Roth	<i>A. Flag</i>

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1986-87	M. Schrader	<i>Lone Star</i>	1992-93	Y. Parlier	<i>C. d'@Aquita.</i>
1986-87	P. Salmi	<i>C. by Rettig</i>	1992-93	J. Y. Hasselin	<i>PRB S. Nantes</i>
1986-87	J. Hughes	<i>J. Young</i>	1992-93	B. Gallay	
1987-88	K. Cottee	<i>B. First Lady</i>	1993-94	M. Golding	<i>Group 4</i>
1989-90	O. Kersuason	<i>Un A. Regard</i>	1994-95	S. Pettengill	<i>H. Child</i>
1989-90	L. Peyron	<i>L. Poch</i>	1994-95	D. Scully	<i>Coyote</i>
1989-90	P. Follenfant	<i>TBS-C. Marit.</i>	1994-95	JJ Provoyeur	<i>Novel! S. A.</i>
1989-90	A. Gautier	<i>G. Concorde</i>	1994-95	A. Taylor	<i>Thursday's C.</i>
1989-90	Jean-F. Coste	<i>Cacharel</i>	1994-95	G. Soldini	<i>Kodak</i>
1990-91	C. Auguin	<i>G. Sceta</i>	1994-95	N. Vaughan	<i>Jimroda 11</i>
1990-91	K. Birtles	<i>J. Yacht B.</i>	1994-95	A. Nebauer	<i>N. Australia</i>
1990-91	D. Adams	<i>Innkeeper</i>	1996-97	M. Thiercelin	<i>C. Im. France</i>
1990-91	I. Autissier	<i>E. P.-Char.</i>	1996-97	H. Laurent	<i>Groupe LGL.</i>
1990-91	J. de Ugarte	<i>BBV Expo '92</i>	1996-97	E. Dumont	<i>C. L.-Le Gout</i>
1990-91	Y. Dupasquier	<i>Servant 1 V</i>	1996-97	R. Goss	<i>A. Corum</i>
1990-91	Nandor Fa	<i>A. Regia</i>	1996-97	C. Chabaud	<i>W.-Europe 2</i>
1990-91	D. MacIntyre	<i>Buttercup</i>	1989-97	P. Henry.- D. Dicks	<i>S. Cross</i>
1990-91	J. Hall	<i>S. of Ipswich</i>	1996-98	K. Thorndike	<i>Amelia</i>
1990-91	J. Boye	<i>P. City Kids</i>	1998-99	M. Garside	<i>M. Alpha</i>
1990-91	R. Davie	<i>G. Exposure</i>	1998-99	J P Mouligne	<i>C. Valley</i>
1990-91	M. Saito	<i>Shutendohji 11</i>	1998-99	V. Yazykov	<i>W. ot changa Russia</i>
1990-91	Thackaberry	<i>Volcano</i>	1998-99	B. van Lieu	<i>Balance Bar</i>
1991-92	R. Pinckney	<i>Commitment</i>	1998-99	N. Peterson	<i>www.no-barriers.com</i>
1992-93	P. Poupon	<i>F. Michon</i>	1998-99	F. Konioukho	<i>Mov. Univ for the hum.</i>

TEMAS GENERALES

AÑO	PATRÓN	BARCO	AÑO	PATRÓN	BARCO
1999	J. Martin	<i>Lionheart</i>	2002-03	T. Dubois	<i>Solidaires</i>
1999-01	D. B Clark	<i>M. Miller</i>	2002-03	E. Richards	<i>Pindar</i>
1999-00	P. Monnet	<i>Uunet</i>	2002-03	B. Schwab	<i>O. Planet</i>
2000-01	M. Desjoy.	<i>PRB</i>	2002-03	T. Kent	<i>E. Horizontal</i>
2000-01	E. MacArthur	<i>Kingfisher</i>	2002-03	K. Shiraishi	<i>S. of Yuko</i>
2000-01	R. Jourdain	<i>S. M. La Pot.</i>	2002-03	A. Paris	<i>BTC Velocity</i>
2000-01	D. Wavre	<i>U. B. Privée</i>	2002-03	D. Hatfield.	<i>S. of Canada</i>
2000-01	T. Coville	<i>Sodébo</i>	2002-03	T. Gooch.	<i>Taonui</i>
2000-01	Joé Seeten	<i>N. p. de Calais</i>	2003-04	F. Joyon	<i>Idec</i>
2000-01	P. Carpentier	<i>VM Materieux</i>	2004-05	V. Riou	<i>PRB</i>
2000-01	S. Bianchetti	<i>Aquarelle</i>	2004-05	J. Le Cam	<i>Bonduelle</i>
2000-01	Y. Parlier	<i>A. Innovations</i>	2004-05	S. Josse	<i>VMI</i>
2000-01	D. Mundu.	<i>DDP 60 éSud</i>	2004-05	J.-Pierre Dick	<i>Virbac-Papre</i>
2000-01	P. de Gregorio	<i>W. Telecom</i>	2004-05	C. Humphreys.	<i>Hellomoto</i>
1999-00	R. Llewellyn	<i>Sula</i>	2004-05	B. Parnaudeau	<i>M. Havelaar/B. Western</i>
1999-02	P. Kaines	<i>E. Dancer</i>	2004-05	A. Liardet	<i>Roxy</i>
2001-02	A. H. de Mello		2004-05	R. Dinelli	<i>A. Vérandas</i>
2002-03	B. Stamm	<i>B. Group</i>	2004-05	K. Leibovici	<i>Benefic</i>