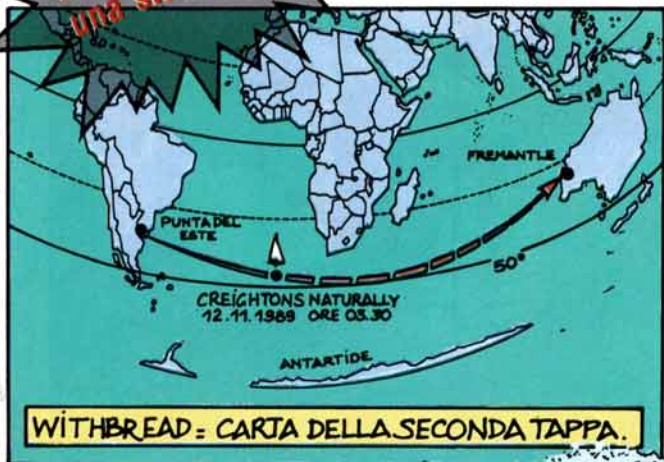


Attenzione: è una storia vera.



Mentre navigava verso Fremantle in Australia, nel corso della seconda tappa del Giro del Mondo a bordo del maxi inglese Creightons Naturally.

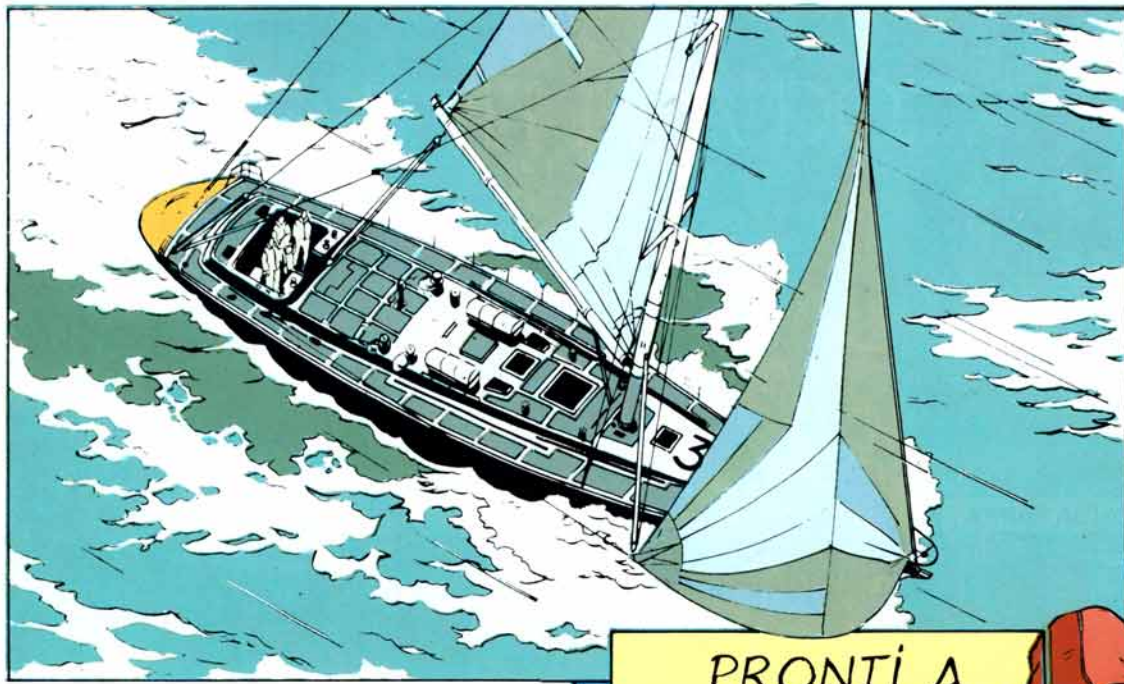
disegni di
Loic Derrien,
testi di
Luca Bontempelli



NEGLI OCEANI DEL SUD

Questa è la storia dell'incidente dello skipper di Creightons Naturally, John Chittenden, inviata dal telex di bordo al Centro Informazioni della Whitbread a Londra 24 ore dopo l'incidente.

Quattordici novembre 1989. Oceano Atlantico, 47 gradi di latitudine Sud e 9 di longitudine Ovest. Seconda tappa del Giro del Mondo a vela, da Punta del Este (Uruguay) sino a Fremantle (Australia). Notte. Notte buia, senza luna, senza stelle. Dove i "quaranta ruggenti" si confondono con i "cinquanta urlanti". Gli iceberg, qualche albatros, gli unici compagni di una navigazione unica, indimenticabile. Creightons Naturally è un vecchio maxi inglese lungo 25 metri. Il suo skipper si chiama John Chittenden, è di Londra. Ora con il suo equipaggio sta facendo planare il Creightons ad oltre 20 nodi di velocità. Il vento è forte, fortissimo. Viene da Ovest, da poppa. I suoi 50 nodi di intensità riempiono le vele fino a scoppiare. Ci starebbe lo spinnaker, ma è notte, l'equipaggio è stremato e fa un freddo terribile, tre gradi sottozero. Chittenden è prudente, e saggiamente fa tangonare il fiocco. Così Creightons diventa più stabile.



Sono da poco passate le tre di notte. Un po' più a Sud di quanto calcolato. C'è da strambare per risalire mure a sinistra.

Il turno di guardia sul ponte (5 persone) decide di fare tutto da solo. L'anemometro segnala frequenti raffiche sopra i 40 nodi. La strambata, effettuata con il fiocco tangonato, non riesce perfettamente. Il boia passa con un boato. Subito dopo un rumore sinistro, dall'albero...



PRONTI A STRAMBARE?

OK!!

GOSH!! S'È ROTTA LA SARTIA VOLANTE

NON SI PUÒ STARE COSÌ!! DISALBERIAMO! RISTRAMBIAMO!!

La sartia volante di sinistra si spezza non appena entra in tensione dopo la strambata. Tutti guardano in alto. C'è un solo modo per evitare che l'albero piegandosi in avanti, si spezzi. Bisogna ristringere subito.

TUTTI IN COPERTA!!



SÙ! DOBBIAMO AMMAINARE LA RANDA!

Sotto hanno capito tutto. Stanchi, appena svegli vestiti in tutta fretta, Bart Van Den Dwey e Tony Phillips escono al gelo esterno, insieme ai loro compagni, probabilmente imprecaando.



Succede tutto in un attimo. C'è agitazione a bordo. Si tira giù la randa, e si cerca di sostituire la sartia volante. Un lavoro difficile con mare forza 8 in pieno oceano. Creightons è instabile. Una enorme onda porta il fiocco a collo. Un'altra stende lo scafo. Si spezza il tangone, il fiocco si straccia. Tony Phillips e Bart Van Den Dwey vengono trascinati lontano dal mare.

Organizzare il recupero! Creightons è senza vele, malconcia. Si accende il motore per tornare indietro seguendo il "bip bip" del segnalatore automatico di posizione. Alcuni razzi vengono sparati per rischiare la notte.



OH!! LA! C'È QUALCOSA DAVANTI!!!

Bart Van Den Dwey viene avvistato per primo dopo 15 minuti, al limite della sopravvivenza (la temperatura del mare è di 5 gradi). È vivo, ma per portarlo a bordo due uomini del Creightons devono buttersi in acqua per lunghi minuti.



È BART!! THANK GOD, SEMBRA ANCORA VIVO!!

Tony Phillips, un marinaio di Driffield di 36 anni viene ritrovato morto poco distante e portato a bordo 45 minuti dopo l'incidente. Il suo salvagente non era completamente gonfio, il che forse significa che lo sfortunato velista è svenuto con l'impatto nell'acqua. Il giorno dopo Phillips, con una benedizione, viene infilato in un sacco che contiene un po' di zavorra, per un funerale da marinaio. Dall'Inghilterra, sua moglie e i suoi genitori fanno sapere a bordo del Creightons che desiderano che la regata continui. La prua è verso Fremantle, con le vele un po' più cazzate, 3500 miglia più avanti.

