

Nick Ward  
Sinéad O'Brien

# Abbandonati nella tempesta

La storia mai raccontata della tragica regata del Fastnet '79

*Traduzione di Stefano Spila*



## Indice

Rompere il silenzio	pag. 7
Il gioiello della corona	pag. 11
Turni di guardia e fari	pag. 33
In acque tranquille	pag. 53
Un cielo color ocra	pag. 65
Oltre ogni limite	pag. 81
Scure muraglie d'acqua	pag. 93
Prima della luce, dopo l'alba	pag. 101
Disorientato	pag. 117
Impronte nella sabbia	pag. 127
Rose rosse tinte di sangue	pag. 135
Vivi o morti?	pag. 151
Chi la dura la vince	pag. 159
Senza cognizione del tempo	pag. 171
Cadere e rialzarsi	pag. 185
Con gli occhi della mente	pag. 193
Dall'alto	pag. 207
Postumi	pag. 223
Ritrovare il <i>Grimalkin</i> – Ventisei anni dopo	pag. 247
Epilogo. Il patto	pag. 255
Appendice	pag. 273

Titolo originale: *Left for Dead. The Untold Story of the Tragic 1979 Fastnet Race*

Copyright © Nick Ward and Sinéad O'Brien, 2007, 2008  
All rights reserved

Traduzione dall'inglese di Stefano Spila

© 2010 Nutrimenti srl

Prima edizione settembre 2010  
**www.nutrimenti.net**  
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi  
ISBN 978-88-95842-81-3

Sono passati più di ventisei anni da quando mi ritrovai solo, seduto accanto a un comodino con un foglio di carta e una penna, nell'ospedale di Treliske, nella Cornovaglia settentrionale. Allora credevo che fosse importante registrare i fatti così come li ricordavo, finché erano ancora vividi nella mia mente. Ero stanco e sopraffatto dagli eventi, ma le parole sembravano prendere forma da sole sulla carta. Era il 15 agosto 1979, il giorno successivo all'esperienza più traumatica della mia vita. Durante quest'ultimo quarto di secolo ho avuto tempo in abbondanza per riflettere sulle quattordici ore più lunghe della mia vita, le ore che condivisi con il mio amico e compagno d'equipaggio Gerry Winks a bordo del *Grimalkin*.

Quattro giorni prima, l'11 agosto 1979, avevo preso il mare per partecipare alla mia prima Fastnet Race come membro di un equipaggio di sei uomini: David Sheahan (armatore e skipper del *Grimalkin*), suo figlio Matthew Sheahan, Gerald Winks, Mike Doyle e Dave Wheeler. Noi, i componenti dell'equipaggio del *Grimalkin*, eravamo eccitati e orgogliosi all'idea di partecipare a questa classica regata d'altura di seicento miglia. La regata ebbe inizio in condizioni pressoché perfette, ma il terzo giorno accadde l'imprevisto: il *Grimalkin*, insieme a numerose altre imbarcazioni, fu investito dalla più letale tempesta nella storia della navigazione a vela moderna.

Il disastro della Fastnet Race del 1979 causò la morte di quindici velisti, tra i quali due membri dell'equipaggio del *Grimalkin*, David Sheahan e Gerald Winks. Molto è stato scritto su ciò che accadde durante la Fastnet del '79, e sono state fatte molte supposizioni sulle circostanze nelle quali Gerald e io fummo dati per morti e abbandonati dai nostri compagni di equipaggio, al culmine della tempesta.

Durante gli ultimi venticinque anni non ho quasi mai avuto contatti con gli altri tre sopravvissuti dell'equipaggio del *Grimalkin*, Mike Doyle, Dave Wheeler e Matthew Sheahan. I giorni che trascorremmo insieme a bordo del *Grimalkin* sono stati oggetto di un gran numero di articoli, analisi e dibattiti sulla stampa specializzata, sulle televisioni e su tutti i media. Ma noi quattro, i sopravvissuti dell'equipaggio, non ne abbiamo parlato tra noi, né in pubblico né in privato, e ho sempre avuto la sensazione che tra di noi ci fossero dei risentimenti e un certo disagio. Recentemente, in un documentario trasmesso in tv, ho sentito Matthew dichiarare di aver percepito un atteggiamento di "chiusura". Come me, sono certo che anche lui e Mike e Dave avessero le loro personali percezioni riguardo agli eventi che si svolsero durante quell'orribile giornata di agosto.

Nei mesi successivi al disastro rilasciai numerose interviste. Oggi mi rendo conto che non ho mai descritto i miei veri sentimenti e non ho mai fornito un resoconto completo. Ero un ragazzo di ventiquattro anni, profondamente traumatizzato, e non ero in grado di valutare la mia situazione in modo obiettivo. La maggior parte delle cose che mi è capitato di leggere, o che voi avete letto riguardo alla mia storia personale, è stata causa di un dolore tale da spingermi a isolarmi completamente e a rimuovere alla radice quei ricordi. Nel 1980 presi la decisione di non rilasciare più interviste in materia e da allora tutte le volte che una rete televisiva, una società cinematografica o un giornalista hanno bussato alla mia porta chiedendo interviste, ho sempre rifiutato, e questo fino al settembre del 2004, quando fui avvicinato da una documentarista di nome Sinéad O'Brien. Aveva sentito raccontare la storia di un giovane velista abbandonato nel mare d'Irlanda con un suo compagno di equipaggio. Naturalmente la mia prima reazione a questo approccio fu

di scarsa disponibilità. In quel periodo, tuttavia, avevo iniziato a scrivere qualcosa per me stesso: senza riferimenti troppo specifici alla Fastnet Race, mi limitavo a scrivere i miei pensieri nella forma di un giornale o di un diario. Con mia moglie Chris parlammo a lungo di questa nuova proposta, e alla fine accettai di incontrare Sinéad. Era molto interessata ad approfondire la storia per realizzare un documentario o un lungometraggio, e aveva anche visto un video nel quale venivo ritratto con il mio compagno di equipaggio Gerald Winks disteso ai miei piedi. Le immagini erano state realizzate pochi istanti prima del salvataggio a opera di un elicottero Sea King della Royal Navy. Mentre osservavo il video in streaming sullo schermo del mio computer riaffiorarono nella mia mente, in modo fin troppo vivido, quelle ore tragiche rimaste sepolte, ma mai dimenticate. Ero sciocato e sconvolto dall'emozione, ed ero felice di avere accanto mia moglie, Chris. Nei mesi successivi Sinéad, una brillante, giovane, dinamica e tenace donna irlandese, riuscì a far riemergere in me quei ricordi da lungo tempo sepolti e in qualche misura negati. Di fronte a un'estranea riuscii a far sgorgare venticinque anni di sentimenti soffocati.

Dopo molte incertezze, decisi di concentrare le mie emozioni latenti in un libro e di mettere finalmente su carta rabbia, tormento, impotenza, disperazione e la violenta frustrazione che avevo provato durante quella lotta per sopravvivere in condizioni quasi impossibili.

Sinéad riuscì a illustrarmi il modo migliore per affrontare quel progetto. Poco tempo dopo iniziammo a lavorare insieme a questo libro, e fin dall'inizio il contributo della mia coautrice si rivelò estremamente ricco di ispirazioni. Riconobbi immediatamente il suo talento e il suo entusiasmo. Quando si rese conto che avevo una storia da raccontare, Sinéad contribuì alla scrittura del libro con il suo stile incisivo e le sue capacità di strutturazione del testo. Mi insegnò come aggiungere degli elementi senza perdere di vista l'obiettivo principale, quello di essere fedele alla realtà. Senza Sinéad questa storia sarebbe per sempre rimasta un diario privato, e non sarebbe mai stata pubblicata.

Questo libro l'ho scritto per Gerald Winks, oltre che per me, perché se non fosse stato per lui non sarei qui a raccontarvi

questa storia. Questa è la storia, fino a oggi mai raccontata, di ciò che accadde a me e a Gerry quel giorno, il 14 agosto 1979. Con questo libro voglio chiudere quel doloroso capitolo della mia vita.

Nick Ward, 2007

## Il gioiello della corona

Sono nato nel piccolo villaggio di Hamble, nella contea di Hampshire, lungo la costa meridionale dell'Inghilterra. Ero il più giovane di tre fratelli e una sorella, e la mia adolescenza fu quella tipica di un ragazzo di una piccola cittadina costiera. Ma Hamble non è una cittadina qualunque: la vita della comunità è inestricabilmente legata alla pesca, alla vela e, in particolare, alle regate. Alcuni dei più noti campioni di vela nazionali e olimpici sono nati qui, hanno veleggiato in queste acque, o sono in qualche modo legati a questo luogo. Per chi nasce a Hamble, prima o poi l'incontro con lo sport della vela è inevitabile.

E indubbiamente mio padre, che io chiamavo 'Pa', fin dalla più tenera età instillò nei suoi tre figli maschi l'amore per tutto ciò che apparteneva al mondo della nautica, e in particolare a quello della vela. Le prime lezioni le presi a quattro anni, su un Pram, una piccola deriva che mio padre costruì per me durante l'inverno del 1959-1960. Rimanevo a lungo seduto su una sedia a dondolo di legno, nel garage di casa, intento a osservare mio padre che progettava e costruiva quella piccola barca di compensato marino. L'amore, la cura e l'attenzione che dedicò a questa costruzione furono straordinari. Forse perché ero il più giovane e lui aveva qualche anno in più sulle spalle, forse per questo poteva fare per me delle cose che non ebbe tempo di fare per

gli altri fratelli. So per certo che trascorsi con lui molte più ore di quante ne passarono i miei fratelli e mia sorella e, malgrado adorassi entrambi i miei genitori, con mio padre avevo una particolare e meravigliosa affinità. Molte notti mi sono addormentato sulla sedia a dondolo ascoltando i rumori del lavoro di mio padre, impegnato a segare, piallare e inchiodare, e alla fine era lui a portarmi a letto in braccio. Era un uomo robusto, alto un metro e ottantacinque, e fin dalla prima volta in cui lo vidi aveva sempre avuto i capelli bianchi e una sigaretta Senior Service senza filtro tra le dita. Parlava tanto, era un uomo colto, e sapeva come incantarmi raccontandomi favole e storie di mare. Mi lesse molti racconti, classiche storie di navi e dei loro equipaggi in navigazione negli oceani meridionali e impegnate a doppiare capo Horn. Avrei voluto essere a bordo di quelle navi, con i personaggi di quei libri. Ricordo la grande emozione che provai nella primavera seguente, quando varammo la piccola deriva di fronte alla banchina del porto di Hamble, e ricordo anche la piccola folla che si radunò in quell'occasione. Pa aveva battezzato la barca *Fred*, in onore di mio zio, senza alcuna ragione specifica, semplicemente perché non gli era venuto in mente un altro nome, ma ricordo che qualcuno tra la folla gli gridò: "Non puoi chiamarla *Fred!*".

"La chiameremo come ci pare", rispose mio padre rivolgendosi direttamente al contestatore. "Non è così, figliolo?".

In piedi accanto al *Fred*, immerso nell'acqua fino alle ginocchia, attesi che mio padre mi sollevasse per mettermi a bordo. Poi, finalmente, salutato dalla folla, presi il largo con lui per la mia prima navigazione a bordo del *Fred*. Mi sentivo come un esperto viaggiatore che prende il mare alla volta degli oceani meridionali, per realizzare i suoi sogni.

Durante l'estate del 1960, Pa mi insegnò gli elementi di base della vela, mi spiegò come risalire il fiume bordeggiando e, come sempre, lo fece con grande cura e attenzione. Essendo così giovane non avevo alcun timore e rapidamente acquistai molta sicurezza. Ero appassionato di tutto ciò che avesse a che fare con l'acqua, e a volte mi esponevo a rischi contro i quali mio padre mi aveva messo in guardia. Tra le prime cose, mi insegnò che in caso di scuffia non avrei mai dovuto abbandonare la barca.

"Resta sempre accanto alla barca. Aggrappati alla barca e non lasciarla mai, sarà lei a salvarti".

Quella bellissima, piccola barca dipinta di blu scuro e bianco immacolato fu il mio primo amore. E simultaneamente nacque anche il mio amore per il fiume. Le lezioni di mio padre fecero esplodere una passione destinata a durare una vita intera.

Quando ero ancora un adolescente, sentii parlare della Fastnet Race dal vicino di casa, Dick Langton, un velista esperto. Dick aveva partecipato a tre edizioni di quella regata, e mi parlò del braccio di mare che separa l'Inghilterra dallo scoglio del Fastnet, e di tutte le condizioni meteorologiche che vi aveva trovato, dalla calma assoluta alla pioggia torrenziale, alle violente grandinate. Mi descrisse gli stupefacenti tramonti che si potevano ammirare al largo delle coste meridionali dell'Irlanda, dove il mare d'Irlanda e l'Oceano Atlantico si incontrano, e mi disse di non aver mai visto niente di più bello. Ricordo che scivolavo sotto la staccionata, entravo nel soggiorno di casa sua e lo pregavo di raccontarmi altre storie. Mi descrisse i fulmini, i tuoni e le tempeste estive, ma mi disse anche che, malgrado tutte le difficoltà incontrate lungo la rotta, ne valeva sempre la pena, perché l'arrivo e l'accoglienza a Plymouth giustificavano ogni istante di quell'avventura. I suoi racconti suggestivi mi diedero l'idea di quanto fosse importante quella regata. Nella mia mente di ragazzo la Fastnet iniziò ad assumere i contorni del mito.

Anche mio padre contribuì ad aumentare il mio interesse per la Fastnet, e quando avevo sette anni mi portò nella baia di Cowes, sull'isola di Wight, a un tiro di schioppo dalla nostra casa di Hamble, per assistere alla partenza della regata. Eravamo all'inizio degli anni Sessanta e mio padre era al timone della lancia *Snapdragon* con a bordo Eileen Ramsay, la famosa fotografa di mare. Malgrado la mia giovane età, ero ben consapevole dell'importanza di quella straordinaria regata, l'ultima di una serie di cinque competizioni riunite sotto la denominazione di Admiral's Cup, il campionato mondiale d'altura. Ancora oggi la Fastnet Race viene considerata come il gioiello della corona delle regate d'altura.

Un'ora fu sufficiente per attraversare il canale del Solent e raggiungere Cowes. Ci ancorammo nella baia e rimanemmo in attesa. La partenza della Fastnet Race, la prima di una lunga serie di regate alle quali ebbi occasione di assistere negli anni successivi, mi emozionò profondamente. La baia era affollata da centinaia di barche. L'atmosfera e l'emozione di essere testimone di quell'evento mi facevano venire la pelle d'oca. Ero in piedi accanto a Pa, e come sempre lui non perse occasione per darmi qualche prezioso consiglio. Ricordo che mi disse: "Una mano per te e l'altra per la barca, Nicholas". E io giurai a me stesso che un giorno sarei stato a bordo di una di quelle barche lungo la linea di partenza, e che avrei provato sulla mia pelle l'esperienza di quella regata.

Con il passare degli anni, la vela divenne la mia ragione di vita, una parte integrante del mio essere, o almeno questi erano i sentimenti che provava un adolescente che aveva come unica preoccupazione le condizioni meteo per la regata della notte successiva. Non ero mai sazio. Ogni minuto passato a bordo era per me fonte di immenso piacere. Tutte le altre attività, sociali, accademiche o di altra natura, erano secondarie, se non gravitavano attorno al mondo della vela. Ero impegnato nelle regate almeno tre giorni a settimana. Il mercoledì pomeriggio tornavo a casa di corsa dalla scuola per partecipare alle regate serali. Il venerdì non vedevo l'ora che la scuola finisse, perché durante il weekend potevo dedicarmi alla vela a tempo pieno. Ero iscritto all'Hamble River Sailing Club, un importante circolo su una sponda del fiume Hamble, che negli anni ha prodotto più campioni e si è aggiudicato più medaglie di quasi tutti gli altri circoli di vela inglesi. Quando non ero a scuola, trascorrevi la maggior parte del tempo al fiume, sul fiume o lungo le sue sponde. Quando non ero impegnato nelle attività del mio circolo, ero comunque sul fiume, dove mi guadagnavo qualcosa aiutando Ray Sedgewicke, il comandante del traghetto fluviale di Hamble.

Pa iniziò a portarmi in giro per il paese per partecipare alle regate; trasportavamo le nostre derive su un carrello stradale e riuscimmo anche a vincere qualche coppa e qualche medaglia per il mio circolo e per la mia soddisfazione personale, con la completa approvazione di mio padre. Feci un lungo apprendistato

sulle derive prima di effettuare, ancora adolescente, la prima traversata della Manica; poi iniziai a fare regate costiere su piccole imbarcazioni a chiglia fissa. Hamble e Cowes erano le acque sulle quali mi allenavo e imparavo a regatare e a diventare un uomo di mare.

Anche la vita scolastica era piuttosto divertente. Molti dei miei compagni di scuola erano appassionati di vela. Credo che fossi un alunno piuttosto normale e ben equilibrato, e speravo di passare con successo gli esami di licenza media per poi trovare un lavoro che avesse a che fare con il mare o con il fiume. Mi sentivo molto determinato riguardo al mio futuro, allora tutto mi sembrava così semplice. Ero certo di voler fare carriera nella Marina mercantile. E avevo le idee chiare anche riguardo a quali regate d'altura volevo disputare. Ritenevo che diciassette anni fosse l'età giusta per partecipare alla mia prima Fastnet. Poi avevo intenzione di passare alla Sydney-Hobart e alla Bermuda Race. Ma la Fastnet sarebbe stata la mia prima esperienza, di questo ero sicuro.

A quindici anni, mentre ero impegnato nel mio quinto e ultimo anno di scuola secondaria, dovetti subire una battuta d'arresto improvvisa. Fui colpito da un'emorragia cerebrale. Il giorno precedente avevo giocato a hockey con il mio caro amico Mark Parkin. Insieme avevamo fatto una lunghissima passeggiata fino a Titchfield Haven, una piccola insenatura con un pittoresco porticciolo che con la bassa marea restava in secca. Era una giornata di marzo molto calda e quando prendemmo la strada del ritorno iniziai ad avvertire un violento mal di testa, che fortunatamente migliorò quando andai a letto.

Anche il giorno successivo, il 24 marzo 1971, faceva molto caldo, e andai a scuola. Nel pomeriggio partecipai a un'agguerrita partita di hockey e dopo mi sentii esausto, molto più del normale. In seguito i miei compagni di scuola mi dissero che ero svenuto sul campo, ma io non lo ricordo. Ricordo semplicemente di aver avuto un violento mal di testa, come un'emicrania, ma più forte. Come sempre tornai a casa con l'autobus ma, appena arrivato, contrariamente alle mie abitudini, andai direttamente di sopra e mi misi a letto.

Con il passare delle ore, il mal di testa divenne sempre più forte, così forte che iniziai a battere la testa contro il muro ricoperto di carta da parati della mia camera, per cercare di fermare il dolore. Diedi di stomaco più volte. Rigidandomi nel letto, cercavo di sostenermi con il braccio sinistro, ma il braccio cedeva sotto il mio peso, privo di forze. Ebbi un forte calo della vista all'occhio sinistro, come se di fronte all'occhio fosse stato posto uno schermo che mi impediva di vedere. Le tende della mia camera erano state tirate, perché non sopportavo la luce. In breve persi completamente la sensibilità in tutta la parte sinistra del corpo. Fu chiamata un'ambulanza.

Mi portarono direttamente all'ospedale Royal South Hants di Southampton. Mi accompagnò mia madre. Sull'ambulanza mi infastidiva anche la più piccola irregolarità dell'asfalto, e le luci lampeggianti e la sirena erano un dolore costante per occhi e orecchie. Ricordo di aver guardato mia madre mentre mi teneva stretta la mano e mi massaggiava la fronte. Non l'avevo mai vista in quello stato, le leggevo la paura nello sguardo. Iniziai a capire che le mie condizioni dovevano essere gravi. Fui trasferito al Wessex Neurological Center.

Il giorno successivo peggiorai ulteriormente e fui portato d'urgenza in sala operatoria per un intervento che durò tre ore circa. Mesi più tardi venni a sapere che i medici mi davano il cinquanta per cento di possibilità di sopravvivenza. Naturalmente mia madre e mio padre non mi dissero nulla in quel momento. Non ci fu mai una spiegazione esatta di ciò che era accaduto, ci dissero solo di aver trovato delle anomalie in alcuni vasi sanguigni, probabilmente congenite. Le emorragie cerebrali si presentano all'improvviso, e possono accadere in qualunque momento nell'arco della vita.

La mia esistenza rimase in sospenso. Il mio mondo era governato dai medici e dai fisioterapisti. Trascorsi molti mesi in ospedale, e scoprii quali sarebbero stati gli effetti a lungo termine della mia emorragia: una generale debolezza della parte sinistra del corpo e l'epilessia. Ebbi la sensazione che la mia vita, appena iniziata, mi avesse voltato le spalle. Tutte le speranze, i sogni e le ambizioni stavano naufragando. Avrei dovuto combattere per imparare nuovamente a fare le cose più elementari, come per

esempio camminare. Se non fosse stato per la mia famiglia, non ce l'avrei mai fatta. E oltre al loro sostegno, avrei potuto giovarmi di una forma di terapia molto speciale: la vela.

Un anno più tardi, nella primavera del 1972, trovai il coraggio di tornare nuovamente in acqua. Andai lungo il fiume con Mark. All'inizio fu strano. Ero riluttante, molte persone si erano radunate lungo la banchina per incoraggiarmi e non volevo fare una brutta figura. Cristo santo, ero nell'acqua fino alle ginocchia, sentivo un gran freddo nella parte sinistra del corpo, come se qualcuno mi stesse versando dell'azoto liquido sulla gamba, freddo, freddo, freddo. Mi dissi che a quel punto sarebbe stato impossibile tornare indietro. Dovevo provare a me stesso che potevo ancora farcela. E allora al diavolo, decisi di andare. Riuscii a scavalcare lo specchio di poppa e mi sedetti a bordo della piccola deriva. Fu tutto semplice, come se non avessi mai smesso di navigare. Nessun problema, era un terreno familiare per me e potevo farcela.

Anche Mark salì a bordo e prendemmo il largo, senza allontanarci troppo, ma quanto basta. Tornare a navigare fu meraviglioso, assolutamente meraviglioso. Dissi a me stesso che avrei potuto farcela, ero nato per stare in mare. Il passo successivo: le regate. Ma per il momento, almeno, ero riuscito a tornare sul fiume, a navigare su una piccola deriva. Quell'uscita in barca rafforzò enormemente la mia fiducia in me stesso, come non era mai accaduto prima. A quel punto ero irrimediabilmente deciso, avrei dimostrato a me stesso di essere ancora in grado di farcela e che avrei potuto raggiungere i miei obiettivi, anche se forse non con la rapidità che avevo immaginato all'inizio.

E così avevo ripreso ad andare a vela, e alternavo le mie uscite con il lavoro sul fiume. Lavoravo per un magazzino di articoli nautici che si trovava sulle sponde del fiume, era il più grande di tutta la zona e in quel periodo riforniva la maggior parte delle imbarcazioni impegnate nelle regate d'altura. Presto iniziai ad arrotondare lo stipendio effettuando trasferimenti di barche a livello locale e all'estero, consolidando così la mia esperienza e navigando con uno dei migliori skipper che facevano servizi di trasferimento e consegna. La maggior parte dei weekend li dedicavo alle regate e alla navigazione d'altura.



Avevo rinunciato al sogno di entrare nella Marina mercantile, ma ero riuscito a trovare il modo di guadagnarmi da vivere sul mare. Quindi non avevo alcun rimpianto.

Nel 1977 mi sentii pronto per la Fastnet Race, ma molti skipper preferiscono ingaggiare un equipaggio fisso per tutta la stagione, e quell'anno non ero in grado di prendere un simile impegno. Nel giugno del 1979, tuttavia, mi si presentò l'occasione giusta. David Sheahan, uno dei miei clienti, mi chiese di entrare a far parte del suo equipaggio per l'imminente serie di regate della Channel Week. Ne fui entusiasta. Accettai la sua offerta senza pensarci su un istante. Il calendario delle regate di David e le sue esigenze corrispondevano alla mia disponibilità. E comunque, anche se non fosse stato così, avrei fatto di tutto per farli coincidere. Sapevo che partecipando a quella serie di competizioni, la barca e il suo equipaggio si sarebbero automaticamente qualificati per la Fastnet Race. Poteva essere l'anno giusto! Naturalmente, prima avrei dovuto dimostrare le mie capacità a David sulla sua barca, ma almeno era un buon inizio, finalmente, e non un inizio qualunque, un inizio che poteva condurmi alla Fastnet.

In quel periodo avevo accumulato esperienza a sufficienza per ricevere offerte come quella che mi fece David Sheahan. Allora non conoscevo a fondo David, sapevo solo che era un contabile e che aveva circa quarantacinque anni. Conoscevo meglio suo figlio Matt. Lo incontravo spesso al circolo, nel rimessaggio delle derive, negli spogliatoi o in mare, impegnato a regatare sulla sua deriva nelle acque del Solent. Sapevo che suo padre era armatore e skipper di una barca da regata di trenta piedi, il *Grimalkin*, una barca veloce e gemella del *Silver Jubilee*, che nella sua classe aveva vinto l'Admiral's Cup del 1976. Il *Grimalkin* apparteneva alla tipologia di barche sulle quali ero abituato a navigare e, cosa ancora più importante, David sembrava un uomo del quale potersi fidare. Quando mi chiese se volevo unirmi al suo equipaggio era già al corrente delle mie capacità fisiche, conosceva i miei punti di forza e i miei punti deboli.

Meno di una settimana dopo aver accettato l'offerta, ricevetti una lettera di David. Ricordo l'eccitazione che mi pervase durante la lettura: le regate della Channel Week sarebbero state un'ottima

occasione per conoscere la sua barca, mi scriveva, "in previsione della regata d'altura del Fastnet, nel mese di agosto". Il sogno iniziava ad avverarsi. David concludeva la sua lettera annunciandomi che non appena possibile si sarebbe messo in contatto con me attraverso Matthew o personalmente, per comunicarmi i dettagli.

Nel frattempo avevo iniziato a conoscere meglio anche Matthew. Aveva diciassette anni, era sicuro di sé, estroverso e schietto. Di corporatura robusta, alto un metro e settanta circa, era molto forte e atletico. Non considero Matt come uno dei miei amici più intimi, ma comunque eravamo due amici che avevano in comune un obiettivo e una passione.

La prima regata della serie ebbe inizio venerdì 6 luglio. Si trattava della famosa regata di centosessantacinque miglia da Cowes a St Malo. Il *Grimalkin* partecipò con un equipaggio di sei persone e, dopo la sostituzione di uno dei membri, l'equipaggio finale risultò composto da me, David, Matt, un ragazzo che conoscevo e che si chiamava Gerry Winks e due altri che non conoscevo: Mike Doyle e Dave Wheeler. Mike e Dave erano stati reclutati da David nel Surrey. Matt era quello che conoscevo meglio la barca e Dave e Mike erano il perfetto complemento per le capacità di comando di Matt e la mia esperienza, la ragione per la quale David mi volle a bordo. Anche Gerry, che aveva trentacinque anni, poteva vantare grande esperienza.

David Sheahan era uno degli skipper migliori con i quali avessi mai navigato. Era sempre di buon umore e sulla sua barca apprezzava chi sapeva lavorare sodo e con precisione. Quando si rivolgeva all'equipaggio lo faceva con grande calma, in modo quasi paterno. Da molti punti di vista, David mi ricordava mio padre. Non si erano mai incontrati, ma sono certo che se si fossero conosciuti sarebbero andati molto d'accordo. Erano uomini molto educati e cortesi, due persone molto serie, a terra e in mare, ma avevano entrambi un grande senso dell'umorismo. David aveva bei lineamenti e somigliava vagamente a mio padre, pur essendo leggermente più basso, un metro e settanta circa, e di corporatura più esile. I suoi grandi occhiali enfatizzavano la magrezza del suo viso e un accenno di grigio iniziava a comparirgli tra i capelli scuri di media lunghezza, sempre raccolti sotto un berretto da marinaio.

Ero felice perché quella settimana di regate mi avrebbe offerto l'opportunità di conoscere il resto dell'equipaggio e di lavorarci insieme. Quando lavorava attorno all'albero, Matt dimostrava un'agilità quasi scimmiesca, ed era sempre spinto dal desiderio di ottenere il massimo dal *Grimalkin*. C'erano dei momenti nei quali la frustrazione lo spingeva ad atteggiamenti 'colerici' che tutti noi trovavamo piuttosto divertenti. Ma in genere ci metteva poco a rimettersi da quei brevi accessi d'ira. Matt adorava e rispettava suo padre. E avevano un rapporto quasi paritario: più che padre e figlio sembravano due amici per la pelle. Gerry Winks era il secondo e il navigatore, e dimostrò di essere un eccellente capo guardia e un ottimo sostituto per David. Era un uomo massiccio, pesava circa novanta chili ed era alto più di un metro e ottanta, ma era anche straordinariamente cordiale, affabile e dotato di un grande senso dell'umorismo. Mi fu immediatamente simpatico.

Mike Doyle era un ragazzo amabile, sempre sorridente. Stando alle sue affermazioni aveva grande esperienza, e indubbiamente durante quelle prime regate apparve sicuro di sé e dimostrò di avere familiarità con la vita di bordo. Era alto, scuro di capelli, con una voce incredibilmente profonda, della quale sicuramente sapeva avvalersi per corteggiare le donne. Inoltre aveva un grande repertorio di barzellette e riusciva sempre a strapparci una risata.

Dave Wheeler non sembrava altrettanto interessante. Aveva un buon carattere ma era un po' infantile. Fin dalle prime regate mi accorsi che nelle situazioni difficili dimostrava problemi caratteriali. Ma sapeva anche essere divertente. Conosceva un'infinità di barzellette 'spinte' e aveva il vizio di scoreggiare di continuo, un'abitudine che sembrava divertire più lui che gli altri. Durante le prime regate non ricordo quante volte mi avrà detto: "Tirami questo dito, Nick, fallo scrocchiare!".

E io glielo tiravo, non fosse altro che per farlo contento, ben sapendo quale sarebbe stato il risultato.

"Ah, ora va meglio", rispondeva, ridendo a crepapelle.

A volte, soprattutto quando a bordo c'era poco da fare, ci lasciavamo coinvolgere dalle stupide barzellette di Dave. Si trattava sempre di umorismo scatologico, poco consono ai gusti di

David, ma ricordo che in un paio di occasioni mi ritrovai a ridere così forte da rischiare di finire in acqua. A volte il nostro skipper doveva ricordare a Dave che non era a bordo per una gita di piacere. Ripensandoci oggi, mi rendo conto che era giovane, molto giovane, aveva circa diciannove anni, e malgrado fosse pieno di buoni propositi, probabilmente per lui quelle erano davvero delle gite di piacere.

La prima regata si svolse senza incidenti particolari e, fatta eccezione per il mio torcicollo, causato da una giornata intera passata alla scotta dello spinnaker, fu molto divertente. Durante la traversata della Manica, lungo la rotta per St Malo, fummo allietati da un meraviglioso tramonto estivo dai mille colori. Seduto sul pulpito, intento a osservare quei meravigliosi colori che riempivano il cielo, ripensai a quello che mi raccontava Dick Langton riguardo ai tramonti della Fastnet Race. Se fossimo riusciti a qualificarci per la regata, speravo di poterli vedere di persona.

Nel corso di quella settimana, durante un'allegria serata che seguì un'abbondante bevuta, prima di darci la buonanotte iniziammo un'interminabile serie di imitazioni delle scene finali di un episodio della serie televisiva *The Waltons*. Dave, naturalmente, iniziò con una rumorosissima scoreggia, seguita da una classica battuta di quella serie: "Buonanotte, John-Boy", e da convulse risatine da scolareto.

"Buonanotte, Mary Ellen", rispose Matt.

Poi fu la volta di Mike, con la sua voce baritonale: "Buonanotte, nonno".

Io aggiunsi: "Buonanotte, Elizabeth".

Seguì una classica gara di rutti, dato che la birra iniziava a fare effetto, che proseguì fino a quando David non ne poté più e ci chiese di smettere.

Complessivamente, quelle regate di luglio furono veramente fantastiche. Il *Grimalkin* si comportò bene. Affrontammo duelli ravvicinati con altre barche, in qualche caso coronati da successo, e incontrammo anche il brutto tempo, che il *Grimalkin* e il suo equipaggio affrontarono senza difficoltà. Eravamo un gruppo affiatato. In termini generali, rispetto ai nostri concorrenti e anche rispetto alle altre barche sulle quali avevo

navigato, l'equipaggio selezionato da David offriva un'ottima miscela di esperienza e giovani energie. E a parte i normali attriti causati dalla vita in spazi così ristretti, a bordo non c'era alcuna animosità.

Pur essendo stati costretti al ritiro nell'ultima regata, David considerò un successo quella settimana di competizioni, perché eravamo riusciti a qualificarci per la Fastnet Race. David iscrisse la barca e mi confermò che avrei fatto parte dell'equipaggio. A quel punto sapevo con certezza che sarei stato sulla linea di partenza della Fastnet del 1979. Ero entusiasta, come tutti gli altri. Quella sera bevemmo parecchie birre e cantammo le lodi del *Grimalkin* fino a restare senza voce.

David decise di non partecipare alle regate della Cowes Week perché voleva concentrarsi sulla Fastnet, la cui partenza era prevista per la fine della settimana. Ero d'accordo con la sua decisione. Così anche io avrei potuto concentrarmi sul grande evento, la regata che avevo atteso per tanti anni.

Un paio di settimane prima della Fastnet, David Sheahan inviò a tutti i membri dell'equipaggio del *Grimalkin* una lettera nella quale indicava in modo dettagliato tutti i preparativi per il grande evento. David fu molto specifico, e indicò con chiarezza le responsabilità, le mansioni e le competenze di ciascun membro dell'equipaggio. Allegò anche un piano dei turni di guardia. Il piano sarebbe potuto apparire troppo meticoloso, ma serviva a definire in modo preciso i nostri ruoli a bordo. Fui molto lieto di sapere che non sarei stato di guardia durante le prime dodici ore della regata. Durante quelle ore avrei dovuto limitarmi a distribuire i panini all'equipaggio. Non ero un buon cuoco, David mi aveva già assegnato il trofeo del 'Cucchiaio bruciato' per gli scarsi risultati della mia attività ai fornelli durante le regate della Channel Week, ma non mi ero certo offeso. Preferisco occuparmi della regolazione delle vele piuttosto che della cucina.

David ci assicurò che la sua barca era in grado di soddisfare tutti i severi requisiti di sicurezza richiesti dagli organizzatori della regata. E non trascurò alcun dettaglio. Era talmente metodico che oltre a garantire che la barca fosse in perfette condizioni di manutenzione, chiese anche a noi tutti di farci visitare da

un dentista prima della regata, per verificare che tutto fosse in ordine. Sono pochi gli skipper che arrivano fino a questo punto. Era un perfezionista, e per questo mi piaceva navigare con lui.

Durante la settimana che precedette la Fastnet, controllai le condizioni meteo quotidianamente. Le previsioni per gli ultimi giorni della settimana apparivano ideali. Non vedevo l'ora di salire a bordo e di partire per quella regata di seicentotto miglia. Dopo la partenza da Cowes, le barche procedono in direzione ovest lungo la costa inglese fino a doppiare Land's End. Poi si risale verso nord, attraverso l'imboccatura del canale di San Giorgio e verso il mare d'Irlanda, passando attorno al più estremo lembo meridionale delle coste irlandesi, il faro dello scoglio del Fastnet, soprannominato 'la lacrima d'Irlanda'. Dopo aver girato attorno al faro, si torna indietro, fino a raggiungere la linea d'arrivo, di fronte al famoso frangiflutti di Plymouth. Nessuna parte del percorso è semplice. Sapevo che sarebbe stata dura e che in termini nautici sarebbe stata la sfida più grande per me, ma ero pronto ad affrontarla.

Credo che mia madre fosse preoccupata. Durante l'intera settimana che precedette la regata continuò a ripetermi: "Non ti dimenticherai di prendere le tue medicine, vero, tesoro? Le metterai in un posto sicuro, non è così?".

Per l'epilessia dovevo assumere il fenobarbitone due volte al giorno, un medicinale anticonvulsivo. Ma non era necessario ricordarmelo. Sapevo troppo bene cosa sarebbe accaduto se non avessi assunto quel medicinale. Ma mia madre aveva la tendenza a immaginare sempre gli scenari più pessimistici. Cosa sarebbe accaduto se mi fossi dimenticato del medicinale o se lo avessi messo nel posto sbagliato? E se il tempo fosse stato cattivo e avessi avuto le convulsioni? Mia madre e mio padre erano entrambi ben consapevoli dei rischi insiti nella navigazione d'altura.

La notte prima della regata la trascorsi a casa, a Hamble, con mia madre e mio padre. Cenammo presto e guardammo la televisione. Mio padre tirò fuori la sua collezione di francobolli. Amava quel suo hobby e scriveva annotazioni accanto ai francobolli con la sua bellissima grafia. Stava aggiungendo un francobollo commemorativo giapponese che aveva acquistato di recente, una versione della *Grande onda di Kanagawa*, la famosa

xilografia del celebre artista giapponese Hokusai. L'opera riproduce un'immensa ondata ricoperta di schiuma bianca che copre quasi completamente la vista del monte Fuji. Ammirai non solo il francobollo e la sua perfetta collocazione sulla pagina bianca dell'album, ma anche le parole scritte con inchiostro di china giallo oro sotto il francobollo, nell'elegante grafia di mio padre. Come tante altre volte, desiderai avere la mano ferma e precisa di Pa.

La mattina successiva, di buon'ora, dopo una colazione in compagnia di mia madre, misi in borsa le ultime cose e, tra queste, il portafoglio e le mie medicine, in un contenitore ermetico. Ero soddisfatto della sostanziosa colazione che mia madre mi aveva preparato, e che riuscì a calmarmi i nervi, tesi nell'aspettativa dell'evento. Chiusi la porta della mia camera, accarezzai il gatto nero, Tom, che poltriva sul davanzale della finestra del pianerottolo, poi scesi le scale fino al corridoio e alla porta di casa, aperta. Pa mi aspettava sul vialetto, a bordo della sua Ford Escort familiare. Salii e abbassai del tutto il finestrino per salutare mia madre. Lei si avvicinò e disse semplicemente: "Sii prudente, tesoro".

Mentre l'auto si allontanava lentamente, mi girai sul sedile e vidi il volto di mia madre, incorniciato dall'alta siepe di bosso ai due lati del cancello. Sorridendo, mi salutava con un ampio movimento del braccio.

Pa mi accompagnò per un chilometro di strada circa, fino a Hamble Point, dove era ormeggiato il *Grimalkin*. Nell'auto restammo in silenzio, come accadeva di frequente. Spesso tra noi c'erano quei silenzi eloquenti. Mio padre era immerso nei suoi pensieri e sapevo che era preoccupato per me ma, come era nel suo carattere, non me lo comunicava in modo esplicito. Raggiungemmo il porticciolo. Ormai eravamo ad appena cinque minuti dal *Grimalkin* e dall'inizio della mia prima Fastnet.

Presi la borsa nel bagagliaio. Anche mio padre scese dall'auto e ci scambiammo una stretta di mano piuttosto formale, poi mi mise brevemente un braccio attorno al collo. "Fai come ti ha detto tua madre, sii prudente".

Andò ad appoggiarsi alla ringhiera del porticciolo, con le braccia conserte e una sigaretta già accesa. Mi allontanai,

voltandomi e salutandolo ancora una volta. Con la sua capigliatura bianca era facile individuarlo.

Erano le prime ore del mattino di sabato 11 agosto 1979, e i quattro giorni che sarebbero seguiti avrebbero cambiato le nostre vite in modo irreversibile. Per il *Grimalkin* e il suo equipaggio quello fu l'inizio di un'odissea lunga seicento miglia, un'avventura che avrebbe innescato dibattiti destinati a protrarsi per decenni.