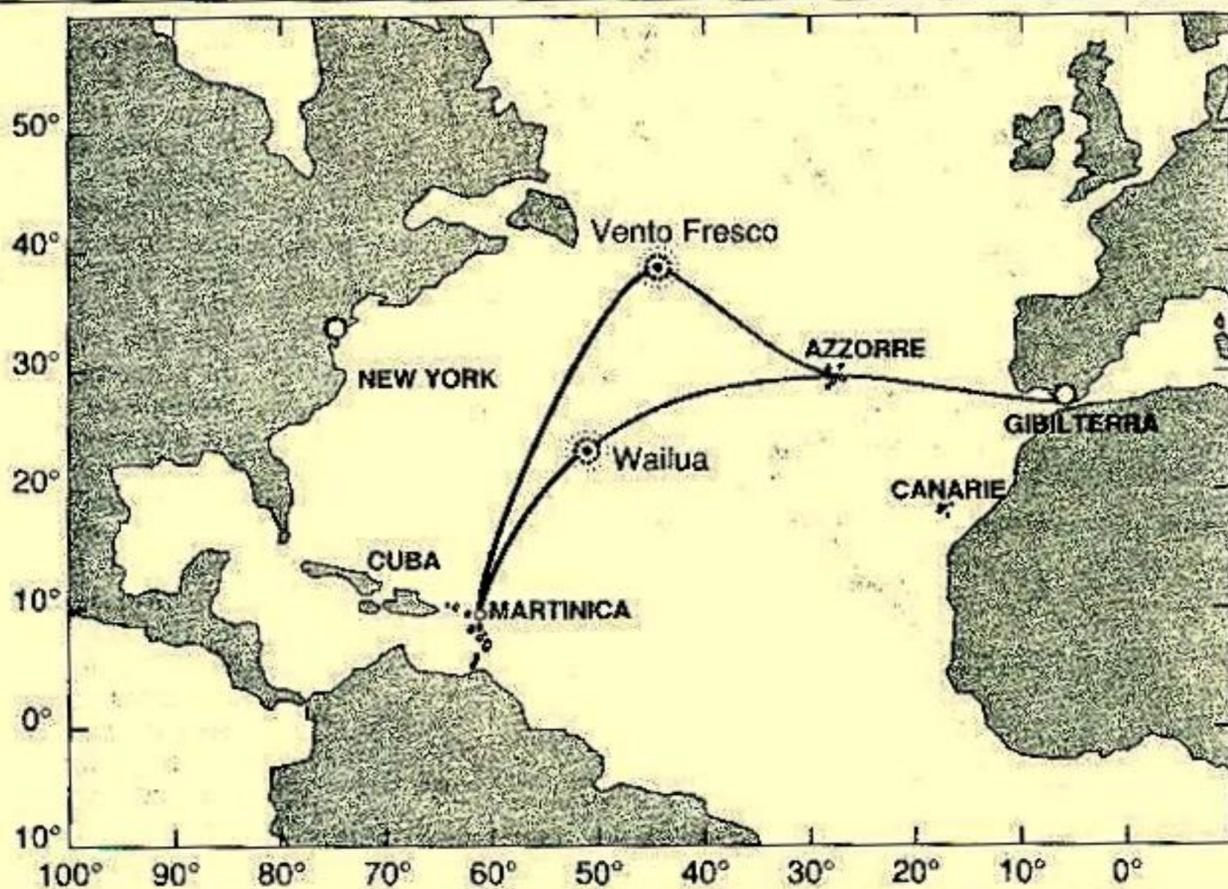


ANNO 9 • N. 90 • LUGLIO/AGOSTO 1993  
SPED. IN ABB. POST. GR. III/70

## Naufragi



I punti dove sono avvenuti i naufragi delle barche italiane *Wailua* e *Vento Fresco*; in grigio è indicata la rotta verso l'Europa che le barche intendevano seguire sfruttando i venti portanti

## ATLANTICO AMARO

«Una barca italiana è affondata in Atlantico». La notizia giunge dirompente come un fulmine a ciel sereno. Ma che barca è? Come si chiama? Chiediamo con apprensione. «La barca è il *Wailua*, un "Bavaria 39"...». La sete di altre notizie si fa forte, e incalziamo: Quanti erano a bordo? Ci sono feriti? «Erano in quattro e, purtroppo, c'è scappato il morto!».

Una stretta al cuore. Vorremmo aver capito male. Iniziamo i controlli di queste informazioni. Non solo si rivela autentico il dramma del *Wailua* ma anche un'altra barca italiana risulta dispersa: è il *Vento Fresco* con a bordo il triestino Paolo Rizzi, 33 anni, e il suo amico Andrea Pribaz, 27 anni, entrambi triestini. Il *Vento Fresco* uno sloop di 11 metri, del 1972, modello "New Optimist", rientrava in Europa dalle isole Vergini.

*— Ore drammatiche per due barche affondate nel maggio scorso mentre rientravano dai Caraibi: un morto, gli altri salvati.*

L'oceano è come una grande mamma, perdona gli errori, la sua potenza incute timore ma si fa amare sempre più. Sono tanti gli italiani che navigano fuori dagli Stretti. Tornano in Italia e raccontano di veleggiate magnifiche, di giorni indimenticabili. Stavolta la realtà è purtroppo diversa, amara.

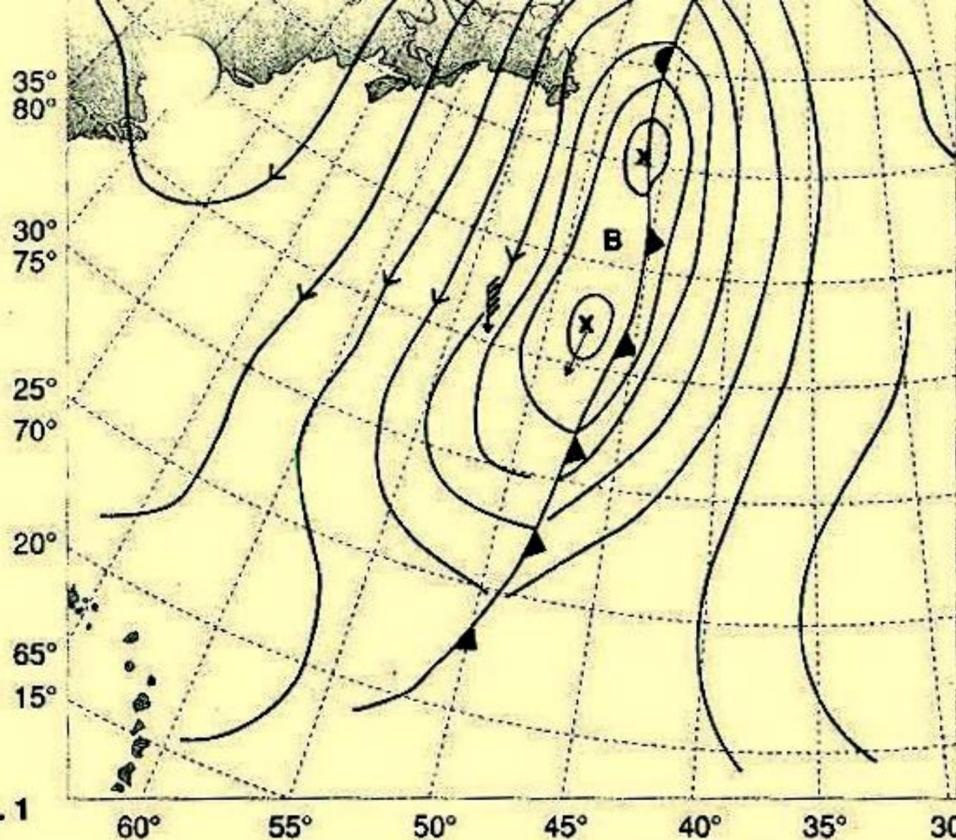
Cerchiamo di ricostruire l'accaduto. È il 10 maggio e il *Wailua* ha lasciato la Martinica da sei-sette giorni. A bordo vi sono, lo skipper Francesco Sernani e tre velisti esperti che si sono offerti per fare da equipaggio "alla pari": Sergio Ta-

ranto, 46 anni di Merate (Co), Giancarlo Bonzi, 43 anni di Roma e Roberto Mattei, 41 anni di Pisa.

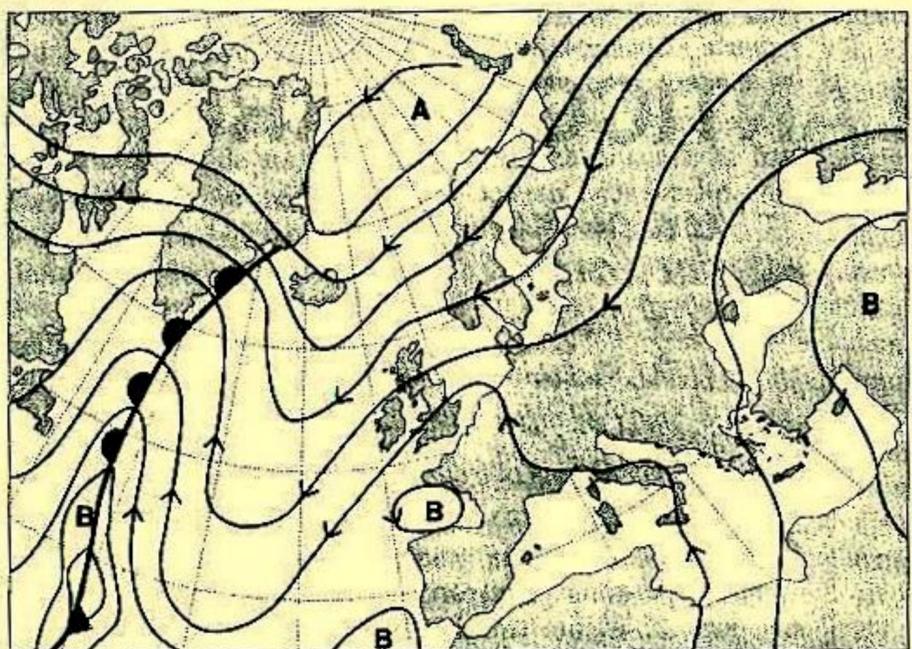
Nel contatto quotidiano con il radioamatore Pierluigi Zini, intorno alle ore 21, lo skipper Sernani dà la posizione: 31°26' N - 53°56' W. Nelle ultime ventiquattro ore la barca ha percorso 160 miglia; la distanza dallo scalo alle Azzorre è di 1.330 miglia. «Tutto va bene», aveva detto alla radio Francesco.

Più tardi il radioamatore riceve un fax di un suo collega: «Mettiti in contatto con *Wailua*, c'è un'emergenza». Pierluigi è persona che da molti anni si dedica con passione a seguire quotidianamente decine di italiani che navigano per il mondo.

Alle cinque del mattino del giorno 11 riesce a mettersi in contatto con la barca. «Qui è un inferno — comunica Fran-



**Situazione meteorologica in superficie sull'Atlantico centro settentrionale alle ore 06.00 UTC dell'11 maggio 1993.** La situazione meteorologica era caratterizzata da una depressione complessa formata da due minimi: uno centrato circa a 37°N-48°W di 990 hPa; l'altro più a Nord di 992 hPa (Fig. 1). Sull'Europa settentrionale (Fig. 2) una cella di alta pressione bloccava il movimento verso Levante di tale sistema depressionario, in seno al quale, data la ripidità del gradiente barico, si registravano venti forti (45-55 nodi) e fenomeni violenti di tempo perturbato. A causa del lento moto verso Est della configurazione, erano presenti tutte le caratteristiche (vento, fetch e durata) per l'instaurarsi di intensi moti ondosi con onde a elevata ripidità. (G.R.)



(31° 12' N - 52° 45' W) e dà loro un appuntamento radio dopo venti minuti. Chiede comunque allo skipper di mantenere il contatto, di non spegnere l'apparato.

Il radioamatore telefona immediatamente a Roma dove c'è un Servizio Emergenza dell'Ispettorato delle Capitanerie di Porto (tel. 06/5923569 - 5924145) che funziona 24 ore su 24, collegato con tutti i

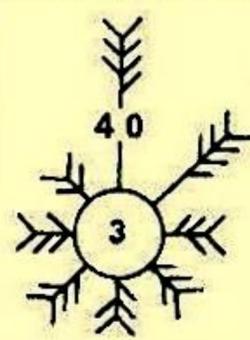
servizi simili al mondo. Viene lanciato un allarme all'ufficio corrispondente negli Stati Uniti, fornendo l'ultima posizione della barca.

Il servizio di soccorso internazionale funziona perfettamente. Viene subito inviato un aereo alla ricerca della barca in difficoltà e dirottato il mercantile *Justinian*, bandiera delle Bahamas, che naviga verso Costa Rica.

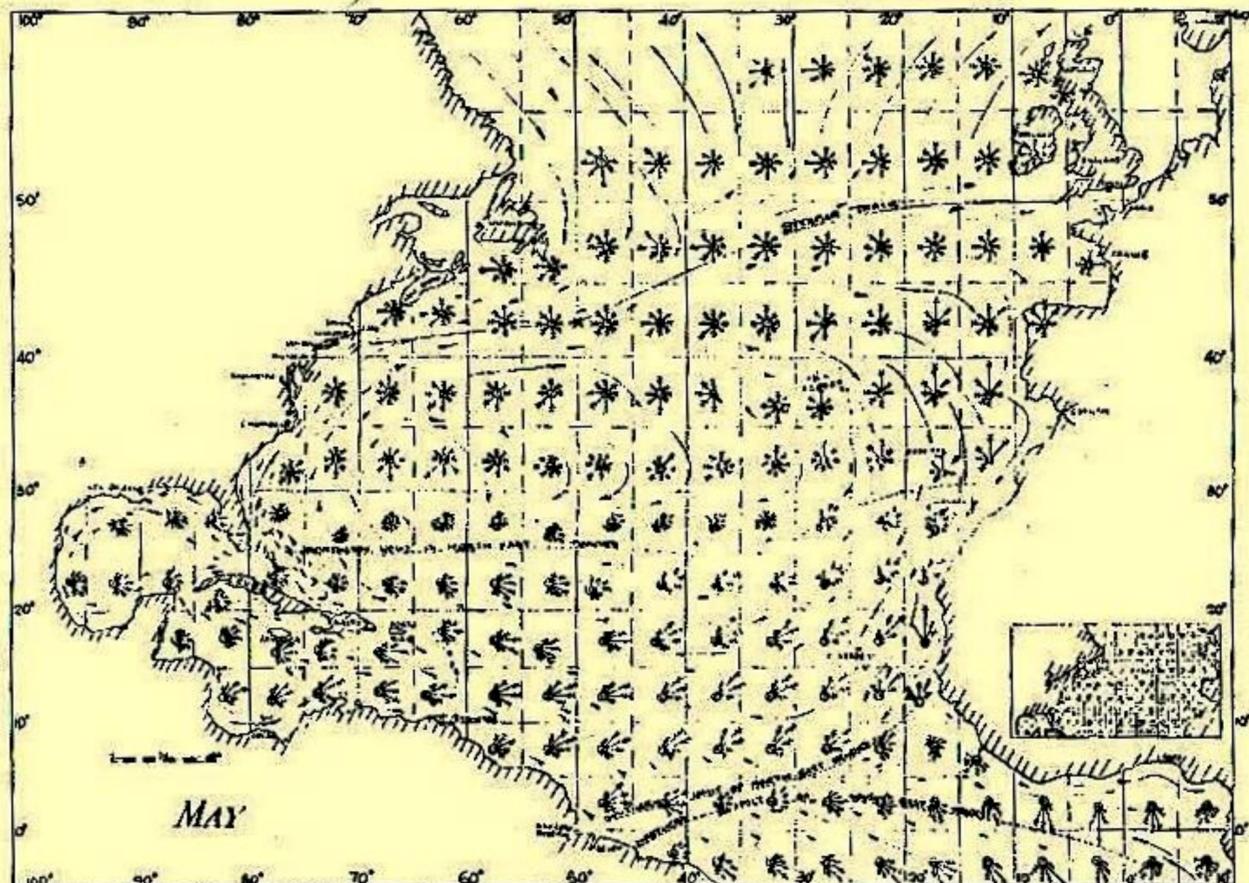
Alle ore 06.10 il radioamato-

cesco — ci siamo capovolti a 180 gradi per due volte. Il vento soffia a 60 nodi, il mare è ripido e incrociato. Io sono volato fuori bordo e grazie alla cintura di salvataggio sono vivo. Però temo di avere qualche costola fratturata. Imbarchiamo acqua. È tutto buio non si riesce a capire dove sia la via d'acqua».

Le notizie dal *Wailua* sono drammatiche. Pierluigi sa che una barca con una via d'acqua e con il mare nelle condizioni descritte dallo skipper può affondare da un momento all'altro. Riceve la posizione



Il simbolo e le direzioni dei venti riportati sulle "Pilot Chart", con al centro il numero dei giorni di calma previste



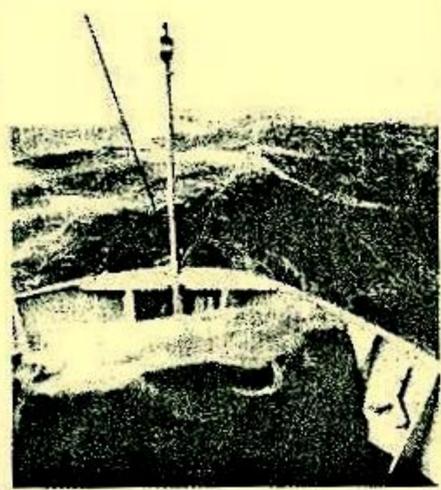
La "Pilot Chart" e la frequenza dei venti per il mese di maggio. La rotta ideale tra la Martinica e le Azzorre prevede la risalita fino al 40° parallelo dove si incontrano i venti portanti (da Street's Transatlantic Crossing Guide di Donald M. Street, Jr. - Norton)

re si mette ancora in contatto con il *Wailua* e rasserena i quattro uomini: l'allarme è stato lanciato. Intanto, anche altre barche italiane si sono messe allerta. Gigi Nava su *Va' Pensiero*, che è a Cuba, rincuora i ragazzi del *Wailua*. Così Lauretta Cavagnin che addirittura sta traversando il Pacifico sul *Messer Polo*: anche lei cerca di stare vicina ai poveretti del *Wailua*.

«A bordo c'è sempre un buio pesto — comunica lo skipper — e non riesco a individuare da dove imbarchiamo acqua. Le pompe di sentina lavorano a pieno ritmo ma l'acqua non si esaurisce». Il tono di voce di Francesco è sempre fermo, mai disperato. Si capisce che a bordo c'è tensione ma non ancora disperazione.

Alle ore 08,16 cresce qualche speranza. «Finalmente un po'

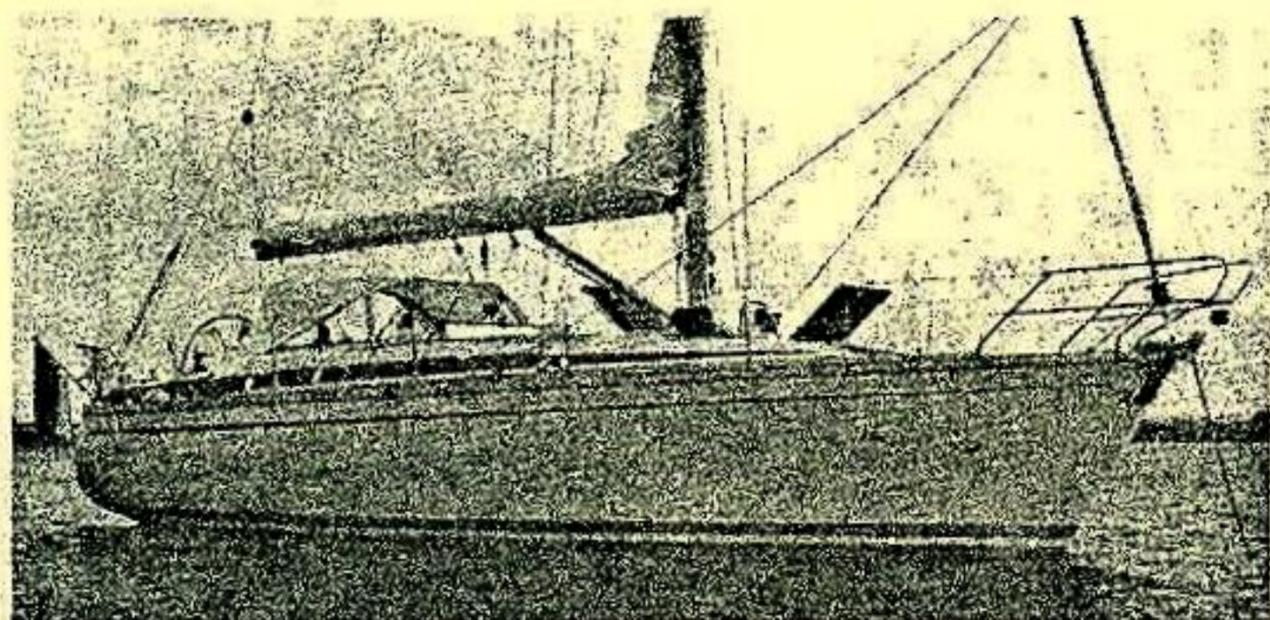
di luce. Continua a esserci vento e mare ma vediamo un aereo che ci gira intorno» — comunica lo skipper al radioamatore. E di certo tutte le barche "made in Italy" che stavano in contatto radio in quel momento hanno tirato un sospiro di sollievo.



Tempesta in Atlantico del Nord da bordo di un mercantile. (Foto Jan Hahn, da "Weather Sailing", K. Adlard Coles)

Alle ore 09,34, ultimo contatto radio e ultima posizione che lo skipper dà con voce sempre tranquilla: «30° 53' N - 52° 20' W. Tutto bene, vediamo la nave, ci prepariamo all'abbandono del *Wailua*...». Poi basta, il silenzio, si interrompe il contatto. Evidentemente l'acqua ha invaso le batterie di bordo.

Ricostruiamo cosa è accaduto successivamente, grazie al Capitano di Vascello Ferdinando Lolli, direttore dell'*I.M.R.C.C.* (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) che mantiene i contatti con la Guardia Costiera americana. Verso le 10 del mattino il mercantile *Justinian* è ormai in vista del *Wailua*. Il mare è molto agitato, il vento soffia a 45-55 nodi. Sulla coperta del "Bavaria 39" ci sono i quattro uomini con giubbetti di salvataggio e cinture di sicurezza, che aspettano. Hanno



Un "Bavaria 39" simile al *Wailua* affondato in Atlantico l'11 maggio 1993.

imbarcato molta acqua e lo scafo rolla vistosamente.

La *Justinian* gira intorno al *Wailua*. La manovra non è facile ma il grande mercantile riesce ad accostare e a far scendere per la murata una bisca glina di corda. Francesco Ser nani, lo skipper, Sergio Taran to, Giancarlo Bonzi e Roberto Mattei si apprestano ad abban donare la barca.

Non si conosce in che ordine i quattro si arrampicano per la scala. Di certo non deve essere stata un'operazione agevole col mare ancora agita to e certamente spos sati dalla fatica. Fatto sta che Roberto Mat tei, giunto quasi a bor do del mercantile, forse per una rollata più forte di quest'ultima, — leggiamo sul rap porto della Guardia Costiera americana — "cade sulla coperta del *Wailua*, scivola, ormai senza la cintura e probabilmente privo di sensi, tra la murata della barca e quella del mercantile. Finisce in mare". Il corpo del Mattei scompare in acqua.

Dal *Justinian* cerca no di recuperare il po-

veretto ma le condizioni del mare sono proibitive. Dopo di versi tentativi di individuare il Mattei, rinunciano. Scomparso. Quando la nave riprende la sua rotta il *Wailua* affonda inghiottito dall'oceano. Roberto Mattei lascia la moglie e due figli.

Negli stessi giorni, la medesi ma perturbazione colpisce anche *Vento Fresco* uno sloop modello "New Optimist" del 1972, partito dalle isole Vergi ni qualche giorno prima. Dopo l'ultima segnalazione, l'11

"New Optimist" progetto Dick Carter come il *Vento Fresco* di Paolo Rizzi



maggio, i due navigatori, Paolo e Andrea, comunicano a un ra dioamatore che le condizioni meteorologiche sono pessime. Poi il silenzio.

La famiglia e gli amici dei due ragazzi italiani cominciano a preoccuparsi. La zia di Paolo Rizzi, Maria Grazia Panariello, chiede alla centrale operativa di *Europ Assistance* di interve nire affinché fossero iniziate le ricerche dell'imbarcazione. At traverso la nota Compagnia di assistenza venivano attivate le sedi di Lisbona e quella statu nitense di Washington.

Per otto lunghi giorni, tutta via, le ricerche non danno frut ti, e vengono sospese. Ormai si pensa al peggio. Ma la signora Panariello non si perde d'ani mo: «Ho mosso tutto ciò che potevo — racconta — e ho tro vato un grande aiuto e una pro fessionalità impeccabile da parte dei tecnici di *Europ Assi stance*. Così sono riprese le ri cerche nonostante la situazione meteorologica in zona era da ciclone».

Cos'era successo al *Vento Fresco*? La barca non aveva re sistito al mare e al vento ed era affondata. Paolo e Andrea si ri fugiavano nel canotto di salva taggio e disponevano di un se gnalatore di posizione. I segnali inviati da questo apparecchio venivano intercettati da un ae ro di linea che si abbassava a circa 800 metri dal livello del mare fino a individuare i due naufraghi. La posizione del canotto veniva comunicata alla Marina U.S.A. che inviava due aerei sul luogo. Un cargo olan dese, l'*Alidon* si portava sul punto segnalato (38° 50' N - 40° 32' W) e finalmente i due navigatori triestini venivano trat ti in salvo e sbarcati il 27 mag gio ad Aberdeen in Scozia. □