

A Josephine

Nicholas Gray

*L'ultimo
Viaggio*

*La vita e la tragica scomparsa
di grandi navigatori
che non hanno mai fatto ritorno*

Edizioni il Frangente

*"Qui vit sans follie
n'est pas aussi sage
qu'il croit."*

*Iscrizione vista da Peter Tangvald
su un portacenere a casa dei suoi genitori*

*"Chi vive senza follia
non è saggio come crede."
(autore sconosciuto)*

Prefazione

di Sir Chay Blyth

Nessun navigatore s'imbarca mai per l'ultimo viaggio. Salpa pieno di speranze e aspirazioni, di eccitazione e forse un po' d'inquietudine: l'orizzonte offre molte possibilità. Nessuno dei viaggi descritti in questo libro fu intrapreso con la volontà che fosse l'ultimo. Ma tutti questi straordinari navigatori hanno perso la vita in mare, molti da soli, e molti dei loro corpi non sono mai stati riportati a terra.

In alcuni casi la tragedia si verifica subito. Altre volte nel bel mezzo del viaggio, in molti casi vicino alla sua conclusione, quando qualcosa va storto e sopraggiunge il disastro. Vuoi per un'emergenza medica... vuoi per il cattivo tempo... per un'avaria dell'imbarcazione... o semplicemente perché si scivola fuori-bordo... tutti questi viaggi furono i loro ultimi, anche se non sempre possiamo sapere con certezza cosa sia accaduto esattamente.

Nicholas Gray descrive, con l'eleganza e la partecipazione giustamente meritate da simili personaggi, le vite, le carriere veliche e gli ultimi viaggi di parecchi velisti famosi, tutti suoi amici o da lui conosciuti. Ci offre una splendida visione delle persone dietro ai titoli di giornale e delle loro vite prima della tragedia. Un eccellente tributo a dei grandi navigatori.

Con molti di coloro che sono ritratti in questo libro ho avuto il piacere di navigare o di regatare. La lettura delle loro storie li fa tornare in vita, dandoci modo di guardare indietro e ricordare le loro imprese, e consentendo al loro lascito di vivere oltre il loro decisivo, ultimo viaggio.

Last Voyages è una lettura magnifica. La consiglio senza riserve a chi, come me, ama il mare o ammira coloro che hanno il coraggio di competere con questa potente forza della natura.

Introduzione

Qualche anno fa, durante un'arrampicata nel Galles del Nord, un membro del nostro gruppo disse che intendeva abbandonare l'alpinismo perché aveva saputo di troppe persone che erano morte sulle montagne.

Ho rimuginato la questione per il resto di quel fine settimana. Benché non avessi mai fatto alpinismo fuori dal Regno Unito, avevo conosciuto o incontrato diversi noti scalatori sulle alture della Scozia e del Galles del Nord e sapevo che alcuni di loro non erano più tra noi. Forse era inevitabile, visto che ogni anno che passa gli scalatori vanno assumendo sempre più rischi in arrampicate sempre più estreme in condizioni meteorologiche sempre più avverse.

Più tardi, disteso comodamente nel mio sacco a pelo con la pioggia che tamburellava sulla tenda e un vento freddo che turbinava all'esterno, il mio pensiero è andato ai miei amici e conoscenti nel mondo della vela che erano scomparsi in mare e non erano mai tornati dal loro ultimo viaggio. Alcuni sono spariti in solitudine, altri hanno lasciato dietro di sé un equipaggio scioccato a tentare di proseguire il viaggio e riportare a casa la barca, e altri ancora si sono inabissati con la barca e l'intero equipaggio. Molte di queste persone erano nomi famosi che avevano raggiunto grandi obiettivi sugli oceani del mondo, altri stavano semplicemente facendo quel che amavano di più – attraversare gli oceani su una piccola barca a vela, senza tanto clamore.

Subito dopo quell'escursione decisi di scrivere di alcuni navigatori che avevo conosciuto e che erano scomparsi in mare. Alcuni erano buoni amici. Altri li avevo incontrati di sfuggita o durante la partecipazione a gare o regate.

Nella mia vita ho sempre navigato e nel 1977 mi sono lasciato coinvolgere per la prima volta nel mondo dei multiscafi da regata veloci. Nel 1978 ho partecipato alla Two Handed Round Britain and Ireland Race su un trimarano di 10 metri e lì ho conosciuto alcuni dei personaggi presentati in questo libro. Rob James era con Chay Blyth sul gigantesco trimarano *Great Britain IV* (che in seguito sponsorizzai per una stagione) e rinsaldai un'amicizia d'infanzia con Philip Walwyn, sul suo trimarano *Whisky Jack*, che mi vendette dopo la regata.

Due anni prima un altro amico, Mike McMullen, era scomparso col suo trimarano *Three Cheers* mentre prendeva parte alla OSTAR, la transatlantica in solitario, del 1976. L'anno successivo, il 1977, il famoso alpinista-esploratore-navigatore Bill Tilman, con il quale ero stato sul punto di salpare per la Groenlandia nel mio anno sabbatico universitario, finì disperso nell'Atlantico meridionale. Era a bordo del rimorchiatore convertito *En Avant*, che scomparve, insieme all'intero equipaggio, durante la traversata verso le isole Falkland. Tilman avrebbe festeggiato il suo ottantesimo compleanno in navigazione verso l'Atlantico meridionale durante una spedizione che mirava alla conquista della montagna sull'isola Smith.

Nel 1979 fui l'ultima persona a salutare alla partenza il trimarano *Bucks Fizz* mentre salpava per prendere parte alla malaugurata Fastnet Race di quell'anno. Il *Bucks Fizz*, una barca quasi gemella del *Three Cheers*, apparteneva e aveva al timone un altro amico, Richard Pendred: lui e il suo equipaggio furono tra le molte vittime di quella regata.

L'anno successivo, il 1980, l'inglese Angus Primrose, progettista navale, e il suo *Demon of Hamble* scomparvero al largo della costa sudorientale degli Stati Uniti. Un anno prima avevo avuto con lui una discussione circa la possibilità di costruirmi una barca seguendo uno dei suoi progetti.

Nel corso degli anni ho preso il largo verso la Francia per partecipare a varie delle loro competizioni e regate con i multiscafi, in particolare il Trophée des Multicoques, che si tiene ogni anno a La Trinité-sur-Mer, in Bretagna. Lì ho fatto la conoscenza di molti francesi illustri che hanno sviluppato questo sport e raggiunto una fama quasi da rock star nel loro Paese. Tra questi c'erano Alain Colas, disperso in mare a bordo del trimarano con cui aveva fatto il giro del mondo, il *Manureva*, mentre partecipava a una delle regate in solitario della Route du

Rhum, ed Éric Tabarly, il più famoso di tutti, che nel 1998 morì dopo essere caduto in mare dal suo adorato *Pen Duick* mentre risaliva il mare d'Irlanda diretto in Scozia.

Scrivo anche della duplice tragedia di Peter Tangvald, un velista norvegese che ho incontrato per la prima volta nel 1959, e di suo figlio Thomas. Peter passò tutta la vita a girovagare sugli oceani del mondo e scomparve nel 1991, quando la sua barca urtò contro una barriera corallina nel mar dei Caraibi. Nel 2014 anche suo figlio Thomas scomparve in mare mentre veleggiava in solitario dalla Guyana francese al Brasile.

Il mio libro si apre con la descrizione del tragico primo e ultimo viaggio, nel 1949, di Frank e Ann Davison sul loro *Reliance*, durante il quale Frank finì disperso in mare e la barca naufragò. Ann era un'amica di una mia vecchia zia, e molti anni fa mi raccontò questi eventi.

Inoltre racconto il singolare ultimo viaggio di Donald Crowhurst sul suo trimarano *Teignmouth Electron*. Nel tentativo di accaparrarsi il Golden Globe Trophy, assegnato al vincitore della prima regata in solitario intorno al mondo senza scalo, rimase a vagare nelle acque dell'Atlantico meridionale lasciando intendere che stava navigando intorno al mondo dopo aver doppiato capo Horn. Un film su questa vicenda, *Il mistero di Donald C.*, che vede protagonista Colin Firth, è uscito nelle sale cinematografiche il giorno in cui questo libro è stato pubblicato.

Il libro si chiude con la descrizione dell'esistenza straordinaria di un vecchio amico d'infanzia, Philip Walwyn, che perse tragicamente la vita nel 2015 a sole 10 miglia dalla sua destinazione, alla fine di una traversata atlantica in solitario sul suo 12 metri, *Kate*.

Per ovvie ragioni, sono pochi i resoconti su questi ultimi viaggi. Spesso non sono rimasti superstiti a riferire la storia, e i racconti esistenti sono il più delle volte mere congetture. Per quanto oggi giorno poche traversate in mare finiscano in un disastro, c'è un alone di pathos che avvolge quelle più sventurate, soprattutto quando un navigatore è solo in alto mare e viene sopraffatto da una tragica fatalità o da condizioni di tempo proibitive. L'immensità dell'oceano può essere un luogo molto solitario, come lo è il breve tratto di mare così vicino alla terraferma dove la tragedia colpisce alla fine di un lungo viaggio.

Capitolo 1

L'ultimo viaggio di Ann e Frank Davison e il naufragio del *Reliance* (1949)

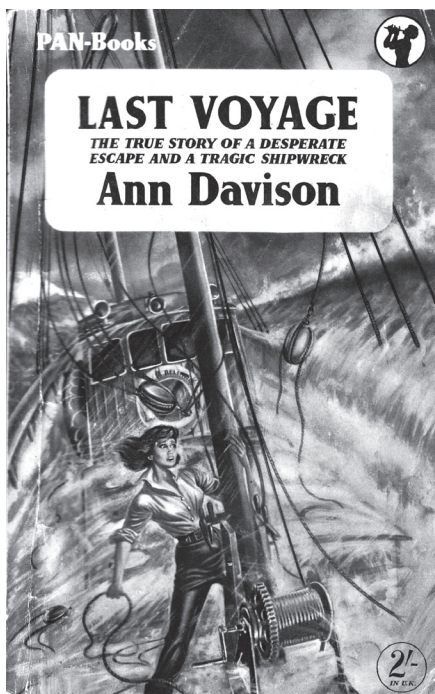
Una mia vecchia zia fu la prima a raccontarmi della sua amica Ann Davison e del tragico viaggio del *Reliance*, che portò alla perdita del marito di Ann, Frank. Quando ero giovane questa zia era un personaggio strano, viveva da sola in un'antica stalla convertita in abitazione a South Kensington e lavorava presso il Ministero degli Esteri. All'età di vent'anni, quando la Seconda guerra mondiale era scoppiata da poco, aveva sposato un pilota bombardiere della RAF. Il marito rimase ucciso sei settimane più tardi. Per il resto della guerra la zia fece qualcosa di segreto presso Bletchley Park e in seguito lavorò per Frank Birch, capo della sezione navale a Bletchley, e ne divenne l'amante. Fu uno degli uomini che contribuirono a decifrare il codice Enigma. Dopo la guerra lei lo aiutò a scrivere la storia ufficiale della British Signals Intelligence durante il conflitto.

Mia zia Monica fu una delle prime donne in Inghilterra a possedere una propria barca a vela. Subito dopo la fine della Seconda guerra mondiale acquistò una serie di cutter aurici che collocò lungo il fiume Helford, in Cornovaglia, affidandoli alle cure di un barcaiolo locale. Uno di questi yacht era un vecchio Falmouth Quay Punt chiamato *Curlew*, che in seguito raggiunse la fama nelle mani di Tim e Pauline Carr. La coppia passò molti anni a bordo andando in giro per il mondo verso luoghi lontani, incluso il tempo trascorso nella Georgia del Sud in Antartide. Il *Curlew* ha ormai smesso di navigare ed è esposto presso il National Maritime Museum a Falmouth.

Monica scappava in Cornovaglia ogni volta che poteva allontanarsi da Londra. Fu durante una di queste visite che conobbe Ann Davison, la quale stava preparando la sua barca per diventare la prima donna ad attraversare l'Atlantico

in solitario, a bordo del piccolo *Felicity Ann*. Quando ero uno scolareto, Monica mi diede una copia del libro che Ann aveva scritto sulla propria vita insieme a Frank e sulla successiva morte del marito – una storia che non ha mai smesso di affascinarmi. Pubblicato per la prima volta nel 1950, il libro s'intitolava *Last Voyage* e aveva come sottotitolo: "Un racconto autobiografico di tutto ciò che ha portato a un viaggio illegale e al suo esito". Qualche anno dopo Monica mi diede una copia del libro successivo di Ann, *My ship is so small*, che narra il suo viaggio nell'Atlantico.

Frank e Ann Davison erano spiriti liberi e s'incontrarono per la prima volta negli anni precedenti la Seconda guerra mondiale. Da giovane Frank lasciò l'Inghilterra per il Canada, dove lavorò come boscaiolo, cercò l'oro, scommise con successo sul mercato del grano e poi perse tutti i suoi profitti in una società petrolifera fallimentare. Gareggiò su automobili da corsa e guidò mute di husky



Copertina del libro di Ann Davison, *Last Voyage*.

sulle nevi canadesi. Viaggiando su una piccola barca a vela, ritornò in solitario in Inghilterra, dove imparò da solo a volare. Nel 1934, dopo essersi sposato, rilevò un aerodromo quasi abbandonato sul lato del Cheshire, lungo il fiume Mersey. Lì impiantò un'azienda che offriva voli charter, fotografie aeree e qualsiasi altra cosa si potesse abbinare.

Ann era nata in una famiglia di artisti, in Inghilterra. Andò al Veterinary College decisa a "fare qualcosa con i cavalli", si fidanzò con un compagno di studi e poi lo mollò. L'aviazione diventò la sua idea fissa. Negli anni '30 fu una delle primissime donne in Inghilterra a ottenere l'abilitazione a pilota commerciale. Sbarcava il lunario lavorando come freelance per voli charter, per la consegna della posta per via aerea nel Regno Unito, e per qualunque altra cosa riuscisse a trovare.

Nel 1937 Frank mise un annuncio per trovare un pilota disposto a volare fuori da Blackpool, offrendo gite di piacere ai villeggianti. Ann, che stava cercando di dare una svolta alla propria vita, rispose all'annuncio e fu assunta.

Ann condivideva con Frank l'amore per la varietà, l'adrenalina e l'avventura. Avevano molto in comune, e dopo un po' s'innamorarono. Frank divorziò dalla prima moglie, Joy, nel 1939 e quello stesso anno sposò Ann. Purtroppo Joy rimase uccisa in un incidente di volo l'anno successivo.

Gli affari prosperavano e Frank era pieno di idee per espanderli ulteriormente. Aveva in progetto di creare una marca di aeroplani olandesi ed elaborava piani per una linea di autobus aerea che collegasse le città nel Nordovest dell'Inghilterra, ma scoppiò il secondo conflitto mondiale.

Tre giorni prima della dichiarazione di guerra, il Ministero dell'Aeronautica costrinse a terra tutti i velivoli civili. Poi requisì l'aerodromo e la casa in cui vivevano Frank e Ann. Gli aerei e tutte le attrezzature furono portati fuori dagli hangar e ammassati alla rinfusa su una vicina piattaforma coperta, dove l'intero armamentario venne distrutto dall'incendio appiccato da un intruso. Nessuno che avesse l'autorità per intervenire volle avere nulla a che fare con la situazione e non fu mai concordato o pagato un adeguato risarcimento. La RAF non era interessata a Frank, considerato troppo avanti negli anni, e nessuno in quella fase della guerra voleva una donna pilota.

Così voltarono pagina. La famiglia di Frank aveva un interesse in alcune cave di ghiaia nel Flintshire e Frank decise di valorizzarne una. Fu firmato un con-

tratto con il Ministero dell'Aeronautica per la fornitura di ghiaia destinata a un grande progetto a Birkenhead. E per far fronte a tutte le spese fu richiesto un grosso prestito garantito da ipoteca.

Poi, come spesso succedeva nella vita di Frank, le cose cominciarono ad andare male. Un inverno eccezionalmente rigido, con forti gelate e nevicate, portò all'arresto della produzione. Senza alcuna entrata economica, le rate dell'ipoteca non furono coperte. Quando la produzione riprese, Frank si offrì di pagare tutti gli arretrati, ma la società ipotecaria rifiutò la proposta e subito gli precluse il diritto di riscatto dell'ipoteca.

Fu un duro colpo per la coppia, Frank cominciò a dubitare delle proprie capacità e si chiuse nella propria amarezza. Rimasti solo con un modesto reddito proveniente da una piccola proprietà terriera gestita da Ann, s'imbatterono nei libri di R.M. Lockley, *Dream Island* e *Island Days*, che narravano la vita dell'autore sull'isola di Skokholm, al largo della costa del Pembrokeshire.

Frank pensò che Lockley avesse fatto la scelta giusta e disse ad Ann: «Ecco cosa mi piacerebbe fare. Mandiamo tutto all'inferno, allontaniamoci da questo tumulto sanguinoso e coltiviamo una di quelle isolette... Niente burocrati invadenti, niente discussioni odiose. Neanche una dannata anima viva. Pura beatitudine». Così si misero a cercare un'isola.

Non fu impresa facile nel bel mezzo di una guerra, ma alla fine ne trovarono una, Inchmurrin, sul Loch Lomond. La presero in locazione, si trasferirono lì, noleggiarono uno sloop di 4,5 tonnellate sul quale Ann imparò a navigare e cominciarono una nuova vita. Trascorsero sull'isola dieci mesi, un periodo che li portò quasi allo sfinimento. Tutto quel che poteva andare storto andò storto. Le capre morirono dopo aver mangiato erba infestata dai parassiti, le uova delle oche non si schiudevano e la banca di Frank gli precluse il riscatto di una piccola ipoteca avanzata dalla cava e arraffò tutto quello che gli era rimasto sul conto.

Rinunciarono alla locazione e si trasferirono su un'altra isola del Loch chiamata Inchfad. Si rivelò un affare migliore, nonostante non ci fosse l'elettricità né un impianto idraulico. L'acqua si attingeva dal lago con un secchio. I Davison continuarono ad allevare oche e capre, che stavolta prosperarono, e Ann iniziò a scrivere e vendere articoli per riviste. Comprarono una vecchia imbarcazione di salvataggio dal Ministero dei Trasporti e la convertirono in una chiatta.

Tuttavia, nonostante questo relativo successo, e considerato il tipo di persone che erano, presto diventarono di nuovo insofferenti. Ann confidò a Frank che aveva bisogno di qualcosa che "ti rimescola le budella", così disse, e Frank concordò. Parlarono di espatriare e di viaggiare per il mondo, ma di farlo con calma. Un giorno del 1945, subito dopo la fine della guerra, Frank rientrò all'isola da un viaggio d'affari con un fascio di carte: una lista di barche in vendita.

Ormai avevano sviluppato la loro idea in un semplice piano – procurarsi una barca e usarla per girare tranquillamente il mondo, fermandosi nel primo posto che fosse andato loro abbastanza a genio da stabilirsi lì. Calcolarono un budget di duemila sterline per la barca e altre mille in contanti. Se fossero riusciti a vendere l'isola sarebbero partiti, altrimenti sarebbero rimasti.

Nel 1946 trovarono un acquirente e vendettero l'isola e il bestiame a un buon prezzo. Tennero solo il loro pastore tedesco e due capre, riproponendosi di portarli con loro sulla barca (se grande a sufficienza). Ann aveva convinto Frank che non era un'idea folle e gli ricordò che i marinai erano soliti portare delle capre sui velieri per la fornitura di latte.

Ann e Frank andarono via dall'isola, lasciarono gli animali a pensione presso amici e si misero alla ricerca di una barca: un compito arduo, a quei tempi. La maggior parte degli yacht privati erano stati tenuti in rimessa durante la guerra o requisiti dalla Marina. Ad altri erano state asportate le chiglie di piombo o di ferro e altre componenti metalliche per contribuire allo sforzo bellico. La ricerca li portò da Fort William, in Scozia, sulla costa meridionale dell'Inghilterra, a Bristol, Swansea e in Irlanda. Presero in esame un peschereccio a motore di 15 metri messo in vendita a quattrocento sterline, un cutter pilota del canale di Bristol, un arrugginito schooner in acciaio, un peschereccio Brixham, un grazioso yawl di costruzione svedese e uno schooner mercantile del Baltico. Alla fine trovarono una barca da pesca di costruzione pesante ormeggiata a Fleetwood, nel Lancashire, chiamata *Reliance*. Era stata costruita a Fleetwood nel 1903 sul modello di uno yacht e battezzata con il nome del vincitore dell'America's Cup di quell'anno.

Frank incaricò Humphrey Barton, un perito nautico che lavorava nell'ufficio di Jack Laurent Giles a Lymington, di esaminarla. Dopo averla ispezionata a fondo, Barton disse che a suo avviso era in buono stato e che Frank avrebbe potuto

farne qualcosa. La acquistarono per 1450 sterline. Quel che ottennero era poco più di uno scafo, un motore arrugginito, qualche pezzo di equipaggiamento e qualche vecchia vela.

Secondo gli standard odierni, *Reliance* era una barca enorme, lunga 21 metri, con un baglio di oltre cinque e un pescaggio di quasi tre. Costruita in legno massiccio di pino rigido e quercia, un tempo era stata armata come un ketch aurico. Sul ponte era ridotta a un deprimente guazzabuglio di attrezzatura logora. Sotto il ponte era ancora peggio, e nel vano motore c'era un vecchio e arrugginito Gardner 26VT a due cilindri alimentato a diesel con un avviamento ad aria compressa, installato nel 1925.

Frank e Ann si trasferirono a Fleetwood per allestire la vecchia imbarcazione. All'inizio abitarono sulla terraferma, poi si sistemarono a bordo per risparmiare denaro. Il piano originario era semplice: fissare nuovamente gli alberi e riarmarli, far realizzare nuove vele, sostituire parte del rivestimento del ponte e rinforzare la timoniera. Ma, come sa fin troppo bene chiunque abbia intrapreso la ristrutturazione di una vecchia barca, le cose raramente funzionano come previsto.

Non solo Frank era un perfezionista ma, come spesso succede, si appassionò oltremodo a quella barca: la quantità degli interventi aumentò e ognuno andava eseguito secondo i più elevati standard qualitativi. Cominciarono con una ristrutturazione completa degli interni. In seguito si scoprì che il motore andava praticamente ricostruito e i massicci supporti in legno che lo sostenevano andavano sostituiti. Vennero ingaggiati carpentieri navali e ingegneri, furono ordinati vele e materiali. La barca, ormeggiata lungo la banchina in bella vista, era sulla bocca di tutti e divenne l'oggetto dei borbottii della comunità di pescatori locali sull'eccessivo zelo dei nuovi proprietari. A controbilanciare voci e critiche, la qualità di costruzione e le doti nautiche del *Reliance* erano riconosciute e apprezzate.

Presto i problemi cominciarono ad accumularsi uno sull'altro. I materiali erano difficili, se non impossibili, da trovare, i costi aumentavano e il motore, una volta ricostruito, era un'impresa farlo partire. (Ci volevano almeno due persone e circa due ore per metterlo in moto. Prima si doveva avviare un generatore collegato a un compressore per pressurizzare una grossa bombola d'aria. Poi bisognava puntare un cannello ossidrico sulle teste dei due cilindri per scaldarli

fino a renderli praticamente incandescenti. Quando tutto era pronto, il volano doveva essere girato a mano con un palanchino finché non fosse correttamente allineato. Poi si apriva una valvola e il motore sarebbe dovuto partire. In caso contrario, bisognava ripetere l'intero procedimento.)

Gran parte del lavoro risultò fatto male, ma il pagamento a saldo fu comunque richiesto. I debiti cominciarono ad accumularsi e i soldi a scarseggiare. Il loro miglior carpentiere li abbandonò e i Davison furono costretti a considerare l'idea di prendere a bordo un equipaggio pagante con il quale condividere il viaggio. Tentarono di organizzare un charter e Frank riuscì quasi a mettere a segno un lavoro come nave base per un film subacqueo da girare nel Pacifico. In breve tempo le fatture rimasero insolute e cominciarono a piovere ingiunzioni di pagamento. Ann racimolò una piccola somma con la stesura di articoli e le vendite di un libro in cui aveva descritto la loro vita sull'isola, ma non era abbastanza.

Poi ricevettero la visita di un uomo dal Ministero della Navigazione che fece domande indagatrici sui loro progetti. Dopo di che Frank si convinse che fossero sorvegliati dai doganieri locali ed era certo di aver notato uomini sospetti che di tanto in tanto si aggiravano nei pressi della banchina. Frank e Ann architettarono dei piani per portare il loro denaro fuori dal Paese. All'epoca l'importo consentito era limitato a cinquanta sterline a persona.

Nell'estate del 1948, in modo del tutto inaspettato, la banca richiese l'intera restituzione del prestito. I Davison sapevano che questo invalidava qualsiasi progetto, ma riuscirono a convincere la banca ad accordare loro altri sei mesi per vendere il *Reliance*. Nessun acquirente si fece avanti, e alla vigilia di Natale ricevettero un avviso di pignoramento dalla banca.

La questione si trascinò nei mesi successivi e ad aprile vennero a sapere che il *Reliance* era stato affidato a un sensale marittimo per la vendita all'asta. Poi alcune persone da cui Frank aveva preso a prestito 250 sterline lo citarono in giudizio. Non c'era denaro per pagare: era la fine. Avrebbero perso una causa in tribunale e questo avrebbe comportato un'ingiunzione affissa sull'albero maestro e la rovina.

Cercarono di guadagnare tempo e ottennero un rinvio dell'udienza di comparizione fino al 17 maggio. Poi una mattina, quando mancavano solo due

settimane, Frank interruppe quel che stava facendo e disse ad Ann: «Non ne posso più. Andiamocene... D'ora in poi si giocherà a modo mio. Alle mie regole. Navigheremo con *Reliance* fino agli Stati Uniti, o a Cuba, e avremo l'occasione di venderla a una cifra che si avvicini al suo valore. È la nostra unica possibilità di estinguere i nostri debiti. Che io sia dannato se sto qui ad aspettare come un pollo che aspetta il colpo d'ascia».

«E noi finalmente navigheremo», replicò Ann, pienamente d'accordo con Frank.

Sapevano di lasciarsi passività alle spalle e che, una volta salpati, sarebbe stato impossibile per loro entrare in un altro porto del Regno Unito. Ma non erano disposti a rinunciare al loro sogno.

Progettarono di partire domenica 15 maggio, due giorni prima dell'udienza, e iniziarono i preparativi. Andarsene in segreto non era cosa facile perché dovevano ancora rifornire la barca di combustibile e di provviste. Ruscirono nell'intento ricorrendo a molti sotterfugi e a molte incursioni notturne sulla terraferma. Elusero i funzionari della dogana e il Ministero dei Trasporti, quest'ultimo messo in allarme da una soffiata della società di carburante che aveva fornito il gasolio ordinato da Frank. Tutti i locali sapevano che c'era un piano in atto.

Il giorno stabilito, aspettarono a bordo che la marea si alzasse a sufficienza per far galleggiare la barca. Avevano messo in giro la voce che sarebbero usciti in mare solo per testare il motore. Dopo una falsa partenza, quando un pezzo vitale del motore si ruppe e andò sostituito, causando un ritardo di circa 48 ore, sciolsero le cime d'ormeggio con l'alta marea nel tardo pomeriggio del 17 maggio e uscirono dal porto accompagnati dal borbottio del motore.

Mentre sfilavano lungo il canale davanti alle banchine dei pescherecci tutti smisero di fare quel che stavano facendo per osservarli, in silenzio. Nessuno fece loro un cenno di saluto. Il tempo era pessimo e un minaccioso cielo grigio preannunciava forti venti in arrivo. Il *Reliance* eseguì una brusca accostata nella bocca del porto e presto uscì nell'estuario, puntando vero il battello-faro Lune. Lì s'imbatterono in un vento che stava rinforzando da sudovest. Ignoravano la previsione di burrasche da sud.

Al calar del sole Frank fece rotta verso sudovest, in modo da evitare gli isolotti rocciosi al largo della costa di Anglesey. A quel punto iniziarono i veri guai e

un viaggio da incubo. Mentre il vento aumentava, lunghe onde grigie crestate di bianco si avventavano frontalmente su di loro e, senza spiegare le vele, la vecchia barca beccheggiava e rollava con furia selvaggia. Il primo problema a presentarsi riguardava proprio le vele. Erano ancora nelle loro sacche originali, legate sul ponte. Con una barca di quelle dimensioni era impossibile piegare la randa o la vela di mezzana sulle aste e spiegarle in simili condizioni. Picco e boma erano enormi e ben poche delle manovre correnti necessarie erano a posto. Tuttavia riuscirono a fissare una vecchia vela sullo strallo e issarono la cima di una vecchia vela di mezzana sull'albero maestro, come una sorta di randa. Il tutto fu realizzato senza boma e la vela non poté essere posizionata in modo adeguato. Avanzare di bolina a vela era impossibile. Approntare questa velatura di fortuna richiese molte ore e inoltre, a intervalli regolari, giorno e notte, uno di loro doveva scendere nel vano motore per pompare a mano del carburante dentro un piccolo collettore che alimentava il motore.

Verso sera, il primo giorno, avvistarono il faro di Tuskar Rock al largo della costa irlandese. Sottocoperta regnava il caos, ma Ann fu in grado di improvvisare un pasto mentre Frank manteneva la rotta come meglio poteva. Non avevano mai compensato la bussola, non avevano alcuna tabella delle deviazioni, e non avevano idea della direzione vera. Quella notte non videro nulla tranne le luci di alcuni pescherecci.

L'alba si aprì sullo scenario cupo di un mare grigio e mosso, un vento sempre più forte e un cielo minaccioso con frequenti piovaschi e rovesci. Si pensa che più tardi abbiano superato il Nymph Bank, al largo dell'Irlanda meridionale, e si siano imbattuti in un mare inquieto e contrario.

Oggi è difficile immaginare quanto fossero soli in mare in quei giorni. Benché avessero carte nautiche precise e portolani (e Frank possedeva e sapeva usare un sestante), erano pochi, se non nulli, gli ausili alla navigazione a loro disposizione. Le previsioni del tempo erano scarse e per lo più imprecise. Il sistema di segnalazione a mezzo di boe e fari era incerto, allora non c'erano impianti di radionavigazione e loro non disponevano di un solcometro per misurare la distanza. Tutto quel che avevano era una bussola imprecisa e qualche carta nautica. Impossibile avere assistenza radio o trovare un ridosso.

A un certo punto, durante la seconda notte, la stufa a cherosene nella cucina

cedette, il combustibile si sparse sul pavimento e il locale prese fuoco. Frank e Ann riuscirono a spegnere le fiamme, ma avevano rischiato davvero grosso. L'incendio lasciò la cucina e le aree adiacenti bruciacchiate e piene di vescicole e l'equipaggio molto scosso.

Nei giorni successivi (qui, a quanto dice nel suo resoconto, Ann perse il conto dei giorni) il *Reliance* si diresse costantemente a sud e poi, appena il vento girò a sud, puntò a sudest. Non videro terra. A volte si misero alla cappa, altre filarono con il vento, finché non ebbero più alcun senso dell'orientamento. Erano disperatamente e completamente smarriti. Dopo giorni passati al timone senza chiudere occhio, Frank cominciò a perdere il controllo. Iniziò ad avere allucinazioni, a sbraitare e a prendersela con la moglie. Anche Ann sentiva sfuggirle il controllo, ma con coraggio cercò di non cedere per mantenere Frank calmo.

Il vento non si placava mai, il mare era sempre più sconfinato e il sole non si mostrava. Frank non poté determinare la posizione osservando il sestante. Una sera videro una luce e Frank si convinse che fosse il faro degli isolotti rocciosi al largo di Anglesey, ma i fasci luminosi non concordavano con la carta nautica. Ann era sicura che fossero molto più a sud.

Poi il motore si fermò. Lasciarono il *Reliance* a badare a sé stesso mentre tentavano di farlo ripartire. Alla fine ci riuscirono. Durante un'altra notte la visibilità migliorò temporaneamente e si trovarono in mezzo ai frangenti, circondati da luci lampeggianti e scogli incombenti. Ann cercò di localizzare la loro posizione sulle carte, ma senza alcun esito. Frank girò la barca e provò a ripercorrere i propri passi. A un certo punto la barca urtò il fondo con uno schianto raccapricciante, si piegò pericolosamente su un fianco ma si disincagliò da qualunque cosa avesse colpito. Di lì a breve erano di nuovo in acque profonde.

Poi il motore si fermò ancora una volta. Proseguirono a vela, ma non poterono far di meglio che navigare con il vento al traverso. Ormai erano entrambi completamente esausti, eppure non pensarono mai di arrendersi. Frank disse che dovevano solo svicolare fuori dal canale come meglio potevano, per quanto tempo ci fosse voluto.

Cominciarono a vedere grandi mercantili e navi di linea, e arrivarono pian piano alla conclusione che probabilmente si trovavano all'imboccatura della Manica. La migliore rotta possibile da impostare era sud-sudest. Potevano solo

augurarsi che alla fine il vento avrebbe girato in senso orario. A un dato punto scorsero terra in vista e ipotizzarono che fosse la costa francese. Pensarono di provare a entrare in un porto della Francia per rifornirsi di carburante e riposarsi, ma abbandonarono l'idea.

Zigzagarono avanti e indietro attraverso la Manica ma, in realtà, non stavano facendo progressi di sorta e venivano inesorabilmente spinti sempre più a est. Una sera, terra e scogli apparvero davanti a loro. Il motore era fuori uso e non riuscirono a virare in tempo. Furono costretti a calare l'ancora in una piccola insenatura aperta rocciosa. L'ancora tenne, ma era una costa sottovento con scogli dall'aspetto minaccioso in prossimità della poppa. La barca beccheggiava vistosamente, stratonando con forza la catena dell'ancora. I Davison andarono sottocoperta e caddero subito in un sonno profondo. Qualche ora più tardi Ann fu svegliata da un suono di voci e salì sul ponte: un peschereccio era affiancato a loro, rollando al movimento delle onde. L'equipaggio salutò e disse che la barca si trovava in una situazione pericolosa, chiese se avessero bisogno di aiuto. Frank comparve sul ponte, rifiutò qualsiasi proposta in tal senso e replicò che tutto andava bene. I pescatori rinnovarono la loro offerta, ma alla fine si allontanarono, scuotendo la testa. Perché né Frank né Ann chiesero dove si trovavano, non si saprà mai.

L'ancora non avrebbe tenuto per sempre. Il vento cominciò a soffiare più forte, e loro sapevano che non sarebbero mai stati in grado di salpare dall'ancoraggio. Scesero sottocoperta per vedere se il motore avesse voglia di partire. Dopo diverse ore riuscirono ad avviarlo e, con Ann al timone, Frank filò tutta la rimanente catena dell'ancora e lasciò che l'estremità scorresse libera. Ricominciarono la loro battaglia, e il *Reliance* si diresse ancora una volta verso il largo in un tentativo di fuga verso ovest, e poi verso sud, in acque più calde. Anche con il motore in funzione, poterono avanzare ben poco di bolina.

Poi il vento concesse loro un po' di tregua e una mattina, dopo aver zigzagato più volte nel canale, si ritrovarono vicino al faro di Eddystone, all'altezza dell'ingresso nel porto di Plymouth. Un piccolo peschereccio li salutò e chiese se avessero bisogno di aiuto. Frank rifiutò anche questa offerta, dicendo che si stavano semplicemente riprendendo dopo una piccola disavventura notturna. Frank issò un fiocco da tempo leggero e i due membri dell'equipaggio passarono

il resto della giornata a battere lentamente il canale. All'imbrunire erano al largo della costa francese, ancora assediati da un incessante vento di ponente. Virarono verso l'Inghilterra e rimasero intrappolati dal vento e dalla marea nella Lyme Bay, tra Start Point e Portland Bill.

Il vento rinforzò nuovamente, e verso il calare della notte (Ann riteneva fosse il 3 giugno) il fiocco si squarciò e si ridusse a brandelli. Trascinati dagli elementi, si avvicinarono sempre più alla terraferma e a Portland Bill. Le luci dietro Chesil Beach divennero sempre più luminose, così come quelle sulle alte antenne radio del promontorio. Ascoltarono le previsioni del tempo preannunciare ancora un'altra burrasca da sudovest. La marea avanzava a una velocità di circa sei nodi spingendo la barca inesorabilmente verso le massicce scogliere di Portland. Ora il motore funzionava a un solo cilindro, ma la potenza dimezzata non era sufficiente.

Ann guardò fuori dal casotto di pilotaggio e vide onde nere frangersi contro isolati pinnacoli di roccia proprio sul loro tragitto. Alla fine il motore si fermò e capirono che non ce l'avrebbero mai fatta. Diedero fuoco a un involto di indumenti di Ann imbevuto di paraffina come segnale luminoso. Mentre cercavano di infilarsi i giubbotti di salvataggio la barca urtò, prima leggermente, poi con sempre maggiore violenza. D'un tratto le scogliere furono sopra di loro, il bompresso si spezzò come un fuscello e la barca cominciò a rollare da un lato all'altro. L'albero crollò di schianto e la prua affondò sotto la parete rocciosa. Lanciarono in mare una zattera di salvataggio che era un atollo di sughero a forma di losanga, rivestito di tela e con una cima fissata tutto intorno. Al centro c'era una cassetta di legno vuota che avrebbe dovuto contenere provviste di cibo e acqua. Ann sporse le gambe oltre la fiancata e si lasciò cadere dentro, aggrappandosi con forza. Frank saltò in acqua e raggiunse la moglie a nuoto, tagliò la barbetta che la legava alla barca ormai fuori uso e furono liberi di allontanarsi. La scogliera era troppo ripida per potersi arrampicare, così si diressero con forti bracciate lungo la costa in direzione di Weymouth. Mentre si allontanavano dal relitto notarono attività a terra. La scia di un razzo d'emergenza solcò l'aria, si accesero torce e comparvero i fari di un'auto. Evidentemente era in corso un'operazione di salvataggio. Tutto ciò di cui disponevano i Davison era un coltellino da tasca e quattro banconote da una sterlina.

Indice

<i>Prefazione</i>	di Sir Chay Blyth	7
<i>Introduzione</i>		9
Capitolo 1	L'ultimo viaggio di Ann e Frank Davison e il naufragio del <i>Reliance</i> (1949)	13
Capitolo 2	L'insolito ultimo viaggio di Donald Crowhurst e del trimarano <i>Teignmouth Electron</i> (1969)	27
Capitolo 3	La vita e l'ultimo viaggio di Mike McMullen e del trimarano <i>Three Cheers</i> (1976)	43
Capitolo 4	L'ultimo viaggio di Simon Richardson e Bill Tilman e la perdita di <i>En Avant</i> nel Sud Atlantico (1977)	65
Capitolo 5	La vita e la scomparsa di Alain Colas e del suo trimarano <i>Manureva</i> (1978)	75
Capitolo 6	L'ultimo viaggio e la scomparsa del trimarano <i>Bucks Fizz</i> e dell'intero equipaggio nella Fastnet del 1979	87
Capitolo 7	La vita, l'ultimo viaggio e la scomparsa di Angus Primrose e del <i>Demon of Hamble</i> (1980)	95
Capitolo 8	La vita e l'ultimo viaggio di Rob James a bordo del suo trimarano <i>Colt Cars GB</i> (1983)	107
Capitolo 9	La vita, gli amori e gli ultimi viaggi di Peter Tangvald a bordo di <i>L'Artemis</i> (1991) e di suo figlio Thomas a bordo di <i>Oasis</i> (2014)	125
Capitolo 10	La vita e l'ultimo viaggio di Éric Tabarly a bordo del suo <i>Pen Duick</i> (1998)	145
Capitolo 11	La vita straordinaria e l'ultimo viaggio di Philip Walwyn a bordo del suo 12 metri <i>Kate</i> (2015)	167
<i>Postfazione</i>		181
<i>L'Autore</i>		191
<i>Ringraziamenti</i>		193
<i>Bibliografia</i>		197