

dentro e fuori da

PORTO
PALMA



LE MONOGRAFIE

Escape

Anatomia di una tragedia in mare

Allegato al Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera

Anno XLVI n. 4 - dicembre 2022

In copertina: una foto di Escape prima della tragedia

INTRODUZIONE

Nel 2019 Karl e Annemarie Frank, una coppia tedesca di rispettivamente 57 e 54 anni, ha varato con orgoglio *Escape*, un CNB 66 (66 piedi, circa 20 metri) costruito lo stesso anno. I due coniugi erano determinati a dare una svolta alla loro vita, passando da uno stile convenzionale fatto di lavoro e casa fissa ad una vita spesa full-time a bordo. Tutti coloro che erano vicini a Karl e Annemarie sono concordi nel dichiarare che i tre anni che la coppia ha trascorso in barca sono stati di loro piena soddisfazione.

Sfortunatamente la bella avventura ha avuto una fine quanto mai tragica. Lo scorso maggio 2022 la coppia ha lasciato le Bermuda diretta a Nova Scotia con a bordo due membri di equipaggio da loro reclutati. La concomitanza di avverse condizioni meteo e di eventi accidentali a bordo ha portato alla morte di entrambi i coniugi e ciò basterebbe da solo a rendere la vicenda una tragedia. Tuttavia, come sempre in questi casi, molto inchostro è stato speso sulle cause dell'accaduto e, al di là dell'unanime cordoglio, non sempre i giudizi sono stati benevoli.

Noi abbiamo deciso di condividere con i nostri lettori un resoconto di prima mano che ci sembra obiettivo e razionale: proviene da Bluewater Sailing, un mensile del settore che vanta oltre 50mila lettori in Nord America e nel mondo. L'editore George Day ha chiesto a Sheldon Stuchell, un esperto velista, di stilare una ricostruzione che tenesse conto delle testimonianze dei due sopravvissuti e dei rapporti delle unità di soccorso delle varie Guardie Costiere coinvolte nel salvataggio. L'articolo comprende anche delle conclusioni e degli avvertimenti che sono di sicuro interesse: per ovvi che possano sembrare a mente fredda, ci ricordano ancora una volta che non si deve risparmiare nessuno sforzo per pianificare correttamente una navigazione.

Abbiamo tradotto l'articolo, fornendo anche spiegazioni aggiuntive a pie' di pagina che potrebbero non essere note a tutti i lettori. Come l'editore stesso puntualizza nell'incipit, anche noi ribadiamo che il nostro scopo non ha nulla di sensazionalistico, né tantomeno ci anima l'intento di accusare o criticare chicchessia: come tutti ben sappiamo, un conto è leggere quanto accaduto ex post, e tutt'altro conto è trovarsi in una situazione critica dove decisioni cruciali devono essere prese nel giro di secondi mentre si è già sotto pressione fisica e psicologica.

Nostro solo intento è la volontà di analizzare tecnicamente la sequenza di eventi che hanno portato a una conclusione così infausta per trarne un insegnamento e un monito che tutti quanti vanno per mare, con qualunque mezzo, dovrebbero sempre tenere presente: come risalta evidente dalla lettura, anche quando chi naviga è esperto basta veramente poco, una manciata di secondi, una disattenzione o una incomprensione unite a situazioni meteo e/o ambientali avverse, per tramutare una navigazione programmata e tranquilla in un disastro che può causare la perdita di vite umane.

Lo staff editoriale di "Dentro e fuori da Porto Palma"



Questa bella foto di Karl e Annemarie Frank è tratta dal loro blog Wordpress che alla data di oggi è ancora attivo. È particolarmente penoso, col senno di poi, leggere quanto erano orgogliosi della loro barca e della loro scelta di vita e in particolare questa frase piena di speranza nel futuro: "Siamo una coppia da quasi 19 anni. Come potete vedere ci è sempre piaciuto viaggiare. Anche il nostro matrimonio non lo abbiamo celebrato a casa ma alle Mauritius, direttamente sulla spiaggia. Forse un giorno navigheremo di nuovo là?"

Anatomia di una tragedia in mare

Fonte: Bluewater Sailing <https://www.bwsailing.com/anatomy-of-a-tragedy-at-sea/>
George Day

20 luglio 2022

Il racconto che segue è stato scritto da Sheldon Stuchell, esperto velista, sulla base dei resoconti delle due persone di equipaggio a bordo dell'imbarcazione Escape e sui report ufficiali della Guardia Costiera. L'incidente e la perdita dello skipper e di sua moglie, i tedeschi Karl e Annemarie Frank, sono eventi scioccanti, e non è nostro intento con questo scritto "fare sensazione": il motivo che ci ha spinto a redigerlo è che i dettagli che Sheldon ha fornito mostrano come una situazione in mare può - da normale - trasformarsi in tragedia nel giro di pochi secondi, anche per marinai esperti che hanno fatto tutto secondo le regole. Alla fine di questa storia vi offriamo delle "Lesson Learned" ¹ delle due persone di equipaggio e anche io ho incluso qualche riflessione. Ma non criticheremo lo skipper e sua moglie: erano persone esperte che sapevano ciò che stavano facendo. George Day, editore di Bluewater Sailing

Questo è il racconto personale della tragedia della *Escape*, narrato dall'equipaggio.



Il 2 maggio 2022 gli armatori della *Escape*, un CNB 66, hanno inserito un post su un sito dedicato per cercare un equipaggio che li accompagnasse nella navigazione dalle Bermuda ad Halifax. Le persone che hanno risposto (un capitano della Guardia Costiera statunitense e un altro membro con oltre 15 anni di esperienza in mare) avevano incontrato Annemarie e Karl l'anno precedente ad una mostra nautica.

nella foto: Annemarie e Karl Frank

Dopo uno scambio di email e alcune video-chat, i due volontari sono stati invitati ad aiutare gli armatori nel passaggio verso Nova Scotia, una navigazione di 4-5 giorni.

Escape aveva navigato da St. Martin alle Bermuda alcuni giorni più tardi di quanto inizialmente previsto - un ritardo dovuto all'attesa di alcuni componenti per fare

manutenzione ad un dissalatore. A causa di ciò gli armatori avevano perso l'opportunità di partecipare in flottiglia al Salty Dawg Spring Rally e la barca avrebbe navigato per conto suo.

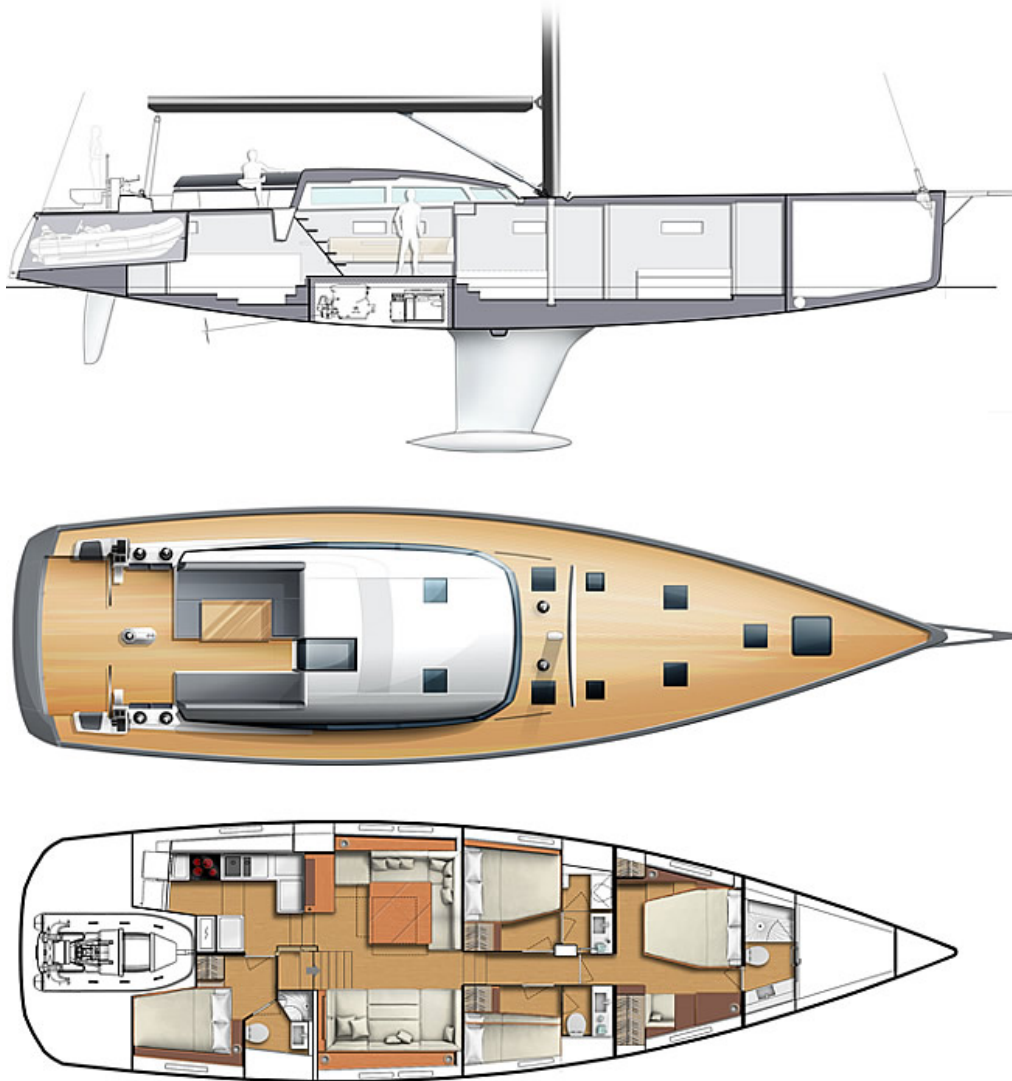
Dopo il passaggio della tempesta tropicale "Alex", c'è stata una stretta finestra meteo tra due sistemi di bassa pressione che Karl e il suo esperto meteo avevano identificato come sicura per navigare dalle Bermuda a Nova Scotia. Il martedì sera Karl ha deciso di alzare le vele il giovedì mattina, e ha informato l'equipaggio che avrebbero dovuto arrivare alle Bermuda il mercoledì. Ciò era una variazione rispetto al piano originale, che era di trascorrere alcuni giorni intorno alle Bermuda per familiarizzarsi con la barca e i suoi sistemi, molto particolari, prima di dirigersi al passaggio al largo.

L'equipaggio è arrivato alle Bermuda a mezzogiorno di mercoledì 8 giugno. Karl ha condotto l'equipaggio (indicati da ora in poi come 2° uomo e 3° uomo) in giro per la barca, sopra e sotto, inclusi i ripostigli di tutto

¹ "Lessons learned", letteralmente "lezioni apprese" è un termine ormai comune per indicare conclusioni e conoscenze derivanti da eventi, di solito negativi, e che vengono conservate per futura considerazione in casi analoghi e per aiutare chi affronti per primo situazioni simili a non incorrere negli stessi errori.

l'equipaggiamento di sicurezza (es. estintori, zattera di salvataggio, jacklines, EPIRB ², telefono satellitare, coltello da vela, kit medico, pannelli elettrici, ecc.). Ha mostrato all'equipaggio le zone della barca che considerava non sicure, inclusa l'area intorno al sistema della scotta di randa, davanti alla doppia timoneria.

nell'immagine sotto: il layout di un CNB 66



Escape ha salpato l'ancora lasciando le Bermuda esattamente secondo i piani, alle 10.00 del 9 giugno. Dopo aver lasciato il canale l'equipaggio ha alzato la randa e il genoa con 15 nodi di vento, in direzione Nord. *Escape* era uno sloop da 66 piedi con un potente piano velico supportato da un albero maestro in fibra di carbonio e un boma con sezione a V, anch'esso in fibra di carbonio, e al suo interno randa avvolgibile. Durante le prime 24 ore la barca ha navigato quasi 200 miglia in andatura portante con vento a circa 150°/130° TWA/AWA.³ Un giorno era trascorso, ne mancavano altri 3-4 fino a Nova Scotia.

Data l'andatura vicina alla poppa, per limitare il rischio di strambata accidentale è stata impiegata una ritenuta in dyneema rinvata su un winch in pozzetto. A scopo di esercitazione, durante la prima giornata il 2° uomo ha disattivato l'autopilota per un paio d'ore per acquisire familiarità col doppio timone di *Escape*. Quella notte, durante il turno di Karl, ci sono state alcune raffiche ed *Escape* ha strarzato.

² EPIRB è l'acronimo di Emergency Position Indicating Radio Beacons, letteralmente: "trasmettitore radio d'emergenza, indicante la posizione". Si tratta di un trasmettitore di soccorso il cui scopo è quello di segnalare la posizione di imbarcazioni e navi in situazioni di grave emergenza. È essenzialmente costituito da un radiofaro che si interfaccia con il sistema satellitare COSPAS-SARSAT per le operazioni di ricerca e soccorso.

³ TWA = True Wind Angle – Angolo del Vento Reale; AWA = Apparent Wind Angle – Angolo del Vento Apparente.

Il 3° uomo ha poi aiutato all'ordine di 'equipaggio in coperta', chiamato da Karl. Lo stesso Karl ha poi assegnato le postazioni di manovra e ha descritto la sequenza di operazioni per ridurre la randa con Annemarie e il 2° uomo. Era la prima volta che l'equipaggio procedeva coordinato alla riduzione della randa e l'operazione si è svolta bene e velocemente. Ad Annemarie è stata assegnata la scotta di randa e al 2° uomo il timone, mentre Karl controllava l'avvolgimento della randa.

La scotta di randa era fissata in pozzetto davanti alle ruote del timone, poi faceva via in su fino alla varea del boma, e poi giù dal boma ad un bozzello che portava ad un winch centrale elettrico dedicato.

sotto: una foto di Escape prima della tragedia e la mappa della zona



Qualche ora più tardi, nonostante *Escape* fosse in assetto, l'equipaggio ha preso una seconda mano, dato che il vento rimaneva insistente a 25 nodi. Pioveva forte con lampi lontani. Di nuovo, la procedura di riduzione della randa è stata ben gestita, senza alcun problema. Nota: per ridurre la randa, Karl ha dovuto andare davanti all'albero di *Escape* dove un winch elettrico controllava la drizza di randa, e dove c'erano pulsanti di controllo elettrici ed idraulici per il mandrino di avvolgimento della randa nel boma e per il vang. Come per la maggior parte delle barche, *Escape* doveva essere portata al vento per alzare o rollare la randa. Il 2° uomo stava al timone durante ogni riduzione della randa. Annemarie gestiva la scotta di randa.

Le condizioni meteo nelle successive 24 ore sono state più miti, con venti tra 10 e 18 nodi. Navigare in andatura portante in quelle condizioni, anche a velatura piena, ha richiesto l'utilizzo del motore per diverse ore. Karl ha continuato a scaricare il meteo da PredictWind⁴ via Iridium GO!⁵ e a comunicare via email col suo esperto meteo in Germania. Dopo due giorni e mezzo di navigazione, meteo e posizione erano esattamente come previsto. *Escape* era in anticipo sulla tabella di marcia.

Dopo il tramonto il 2° uomo ha iniziato il turno di guardia dalle 21.00 all'1.00. Con vento a 18-20 nodi *Escape* navigava a velatura piena facendo comodamente 9 nodi. Karl è andato sottocoperta a riposare in vista del suo turno dall'1.00 alle 5.00. Intorno alle 22.00 il vento è risalito a 25 nodi con raffiche a 30 nodi. *Escape* sbandava, richiedeva più correzione al timone. Il 2° e 3° uomo e Annemarie hanno deciso di comune accordo di svegliare Karl per ridurre la randa. Karl ha valutato le condizioni e ha deciso di prendere una mano. L'equipaggio ha portato *Escape* al vento e la mano è stata presa senza problemi, come era già stato fatto almeno 5 volte. Karl è tornato in cabina a dormire ed *Escape* ha navigato per ancora 30-60 minuti.

Vicino a mezzanotte, in contrasto con le previsioni meteo, la barca si è trovata in una tempesta a circa 350 Mg. a sud di Nova Scotia, nella Corrente del Golfo. Il vento aumentava stabilmente a 30-35 nodi sostenuti. Lo stato del mare peggiorava con onde di 6 metri. *Escape* planava sulle onde a 13 nodi e pioveva forte. Di nuovo il 2° e 3° uomo e Annemarie hanno chiamato Karl. Non appena giunto in coperta, una raffica di 40 nodi ha portato *Escape* al vento in straorza. Il 2° uomo ha portato la ruota del timone alla banda cercando di tenere la rotta. *Escape* si è inclinata con la battagliola vicina all'acqua, poteva a malapena mantenere la rotta.

nella foto: la zona di prua di Escape

Karl ha chiamato la seconda mano. Il motore è stato acceso, tutti hanno preso le proprie postazioni. Karl ha dato il segnale e il 2° uomo ha portato *Escape* al vento. Le onde raggiungevano ora gli 8 metri e si infrangevano in coperta, la prua si innalzava alta per poi abbattersi. Le onde della Corrente del Golfo arrivavano da direzioni diverse in un mare incrociato. Karl era impegnato ad avvolgere il genoa prima di occuparsi della randa. Annemarie era al winch della scotta di randa, che era al centro del pozzetto proprio davanti alle ruote gemelle del timone. Annemarie ha preparato la scotta di randa in vista dell'avvolgimento della randa. Quando



Escape è stata al vento, il 2° uomo ha notato che il boma non era al centro come di consueto. Durante le precedenti riduzioni di randa la scotta era correttamente in tensione e centrata quando *Escape* era al vento. Il boma ha cominciato a oscillare insieme alla direzione delle onde. Karl ha urlato istruzioni ad Annemarie in tedesco (gli altri due dell'equipaggio non parlavano tedesco). Karl ha lasciato il genoa ed è corso al winch della scotta di randa per aiutare. Annemarie si è mossa verso il winch di sinistra.

Escape beccheggiava mentre era al vento, e il boma ondeggiava da dritta a sinistra. La scotta randa ha colpito Annemarie sulla schiena, facendola crollare in pozzetto sull'angolo esterno del sedile. Mentre il 3° uomo

⁴ PredictWind è un app di previsioni meteomarine che unisce i modelli PWG e PWE ai modelli ECWMF e GFS.

⁵ Iridium GO!™ è un hotspot WiFi che consente di collegare Smartphone e Tablet per poter navigare e chiamare attraverso la rete satellitare Iridium, lì dove non arrivano le reti classiche GSM.

arrancava verso di lei per aiutarla, Karl, senza esitare, è corso verso Annemarie. Il 2° uomo ha gridato a Karl che il boma stava oscillando in ritorno. La scotta di randa ha colpito Karl proiettandolo verso dritta e colpendolo sulla gamba destra sotto il ginocchio, provocando fratture scomposte. Nel giro di 10 secondi, entrambi erano feriti in modo serio. Mentre il boma continuava a oscillare, la scotta di randa si è sganciata e il boma è stato completamente libero. A un dato momento la ritenuta si era a sua volta sganciata.

Arrancando per restare basso, il 3° uomo ha steso Annemarie supina, tirandola via dalla zona non sicura verso l'area tra i sedili in pozzetto, e ha cercato di mantenerla stesa e ferma per stabilizzarla. Cime sciolte e sbrindellate frustavano l'aria intorno. Il 3° uomo ha poi aiutato anche Karl a spostarsi dall'area di pericolo e insieme hanno fatto spazio per trascinare Annemarie più vicina e protetta. Il 3° uomo ha immediatamente iniziato il primo soccorso per Karl, togliendo un legaccio dal giubbotto di salvataggio e usandolo come laccio emostatico sopra il ginocchio per arrestare l'emorragia. Il 3° uomo si è poi precipitato sottocoperta per recuperare il kit medico e l'EPIRB.

Dopo aver attivato l'EPIRB, il 3° uomo ha medicato la gamba di Karl. Subito dopo è stato lanciato il MAYDAY sul canale VHF 16. Non vedendo nessuno sull'AIS e non ricevendo risposta, il 3° uomo ha recuperato il telefono satellitare e l'ha dato a Karl che ha chiamato aiuto mentre il 3° uomo continuava a stare al VHF in caso qualche imbarcazione non visibile su AIS fosse in zona.

Quando Karl è riuscito a stabilire un contatto ha detto che parlavano inglese e ha passato il satellitare al 3° uomo che da quel momento ha gestito le comunicazioni sopra e sottocoperta. I contatti sono stati tenuti dapprima con stazioni in Germania, poi ad Halifax e infine a Boston, che hanno lavorato insieme scambiandosi informazioni. È stata subito fatta richiesta di evacuazione medica per i feriti. È stata stabilita una tabella per i controlli e sono stati forniti aggiornamenti regolari su stato del mare, velocità del vento, velocità della barca, coordinate, informazioni mediche e situazione.

sotto: una foto di *Escape* prima della tragedia



Escape è stata fuori controllo per tutto il tempo. Genoa e randa sbattevano violentemente. L'oscillazione del boma ha cominciato a diminuire, prima sfiorando il bimini e poi colpendolo e deformandone la struttura in metallo. Quando il boma è oscillato a sinistra colpendo le sartie, il 2° uomo ha rapidamente portato *Escape* verso Est per far appoggiare il boma sulle crocette e le sartie. Ora che aveva il vento in poppa, la varea del boma ogni tanto veniva sommersa dalle onde e il boma si allontanava dalle sartie per poi sbattervi di nuovo contro. Il 2° uomo è riuscito a dare un po' di stabilità all'assetto navigando con vento portante, inserendo ogni tanto l'autopilota per un paio di minuti fino a quando le onde colpivano *Escape* ed era richiesto il pilotaggio manuale per evitare una strambata accidentale.

Il 2° uomo ha strisciato verso i winch di dritta ed è riuscito ad avvolgere il genoa, che si era strappato in diversi punti. È ritornato poi immediatamente al timone, portandolo con vento in poppa per quasi tre ore, giacendo prono e guardando i segnamento in cima all'albero. Il 2° uomo ogni tanto aiutava il 3° uomo ad assistere Annemarie e Karl. La forte pioggia, il vento e il mare agitato continuavano.

Escape era ora circa 400 Mg. al largo, navigando a 10 nodi col vento e la Corrente del Golfo che la spingevano sempre più a Est. Il 3° uomo era in contatto regolare tramite telefono satellitare con la Guardia Costiera statunitense e la Guardia Costiera canadese ad Halifax, cercando di organizzare il salvataggio. Posizionata così lontano da terra o da una imbarcazione di salvataggio, *Escape* non era in una situazione che permettesse un recupero immediato, in specie da parte degli elicotteri.

Le unità di recupero hanno unitamente concordato un piano nato da una combinazione fortuita. Una motovedetta della Guardia Costiera USA si trovava al largo delle coste statunitensi nordorientali, ma era a un giorno di distanza da *Escape*, troppo lontano.

La nave aveva però a bordo una buona scorta di carburante per jet. Si è quindi mossa e riposizionata per servire da punto di appoggio ad un elicottero che potesse salvare *Escape*, rifornendosi da loro all'andata e al ritorno.

Mentre la motovedetta navigava verso le coordinate più indicate allo scopo, un elicottero della Guardia Costiera USA ha volato dalla base di terra verso la motovedetta con due sub a bordo. L'elicottero è quindi atterrato sulla nave, si è rifornito ed è volato direttamente verso *Escape*, un processo che avrebbero ripetuto nel viaggio di ritorno verso terra. Ad ogni aggiornamento il 3° uomo ha continuato a informare Annemarie e Karl che erano sempre più prossimi al salvataggio.

I due membri dell'equipaggio hanno applicato un altro laccio emostatico sulla gamba di Karl usando una cima. Hanno poi alzato un po' la gamba con un cuscino e messo altri cuscini intorno all'uomo per sua comodità e stabilizzazione. Hanno anche messo cuscini intorno ad Annemarie per stabilizzare il corpo, per scongiurare danni alla spina dorsale. Il 3° uomo ha continuato a fornire acqua a Karl e Annemarie, li ha coperti con delle coperte e fornito loro tutto ciò che chiedevano fosse incluso nella loro "ditch bag".⁶ Karl continuava a fornire istruzioni per quanto poteva. Il 3° uomo teneva entrambi gli infortunati vigili, idratati e al corrente degli sforzi in essere e delle comunicazioni.

Approfittando di una breve pausa di calma nella quale i venti sono calati a 15 nodi verso le 2.00, il 2° uomo ha tentato di ridurre la randa mentre continuava a navigare col vento in poppa. Il 2° uomo ha strisciato verso l'albero e ha cercato di avvolgere la randa. C'era troppa pressione di vento, che ha bloccato l'avvolgitore del boma dopo circa un metro e la vela non ha potuto essere ulteriormente avvolta. Aggrappandosi alla randa è stato possibile tirarne giù un altro metro, riducendo in modo significativo la superficie velica. Il 2° uomo è quindi tornato al timone e ha avvisato tutti di tenersi perché stava per andare al vento per tentare di assicurare il boma libero. Il 3° uomo ha abbracciato e protetto Annemarie e Karl.

Mettendo al massimo l'acceleratore del motore e ruotando la barca per tenere la prua al vento, il boma spesso restava verso poppa e a volte oscillava lentamente intorno alla mezzera. Dopo diversi tentativi, il 2° uomo è riuscito a tirare una robusta cima da un winch avvolgendola intorno al boma e fissandola in giù per assicurare il boma in posizione centrale, aggiungendo poi cime addizionali per rinforzarlo.

A quel punto *Escape* era abbastanza sotto controllo. L'equipaggio ha cambiato rotta e si è diretto a motore verso Ovest, verso la terra e i soccorsi. Il 3° uomo ha chiamato la Guardia Costiera USA di Boston via Halifax, informandoli che il boma era sotto controllo e richiedendo la rotta opportuna verso Ovest.

Una piccola vittoria rapidamente dissolta quando il 2° uomo ha notato una cima che serpeggiava dietro *Escape* nel ribollito d'acqua prodotto dal motore. Portando il motore in folle il 2° uomo ha preso un mezzo marinaio, si è assicurato ad un aggancio fuori bordo e si è sporto a poppa per recuperare la cima. Ha legato il capo sciolto della cima ad un golfare e ha chiamato il 3° uomo al timone mentre lui andava a prua. I due hanno identificato la cima come una scotta del genoa e l'hanno tirata via dalla zona dell'elica. Entrambi sono poi ritornati alle rispettive postazioni e compiti. I membri dell'equipaggio hanno continuato a indossare i giubbotti di salvataggio e a rimanere assicurati con gli ombelicali per tutto il tempo in cui erano in coperta e al timone.

Un aereo C130 della Guardia Costiera USA è stato mandato a precedere l'elicottero di salvataggio ed è arrivato intorno alle 6.00 per stabilire comunicazioni efficienti via VHF tra *Escape* e l'elicottero. Sono state date istruzioni per sgomberare la coperta e sono state scambiate informazioni sullo stato del mare, la velocità del vento, lo stato della barca, del boma, della randa e dei feriti. L'elicottero è arrivato intorno alle 6.30.

Il motore è stato fermato per la sicurezza dei sub e lo specchio di poppa abbassato. Il primo sub si è calato dall'elicottero e ha nuotato verso la poppa salendo poi a bordo e cominciando subito a fornire assistenza medica. Il 3° uomo ha assistito il primo sub, mentre il 2° uomo aiutava il secondo sub a salire a bordo.

⁶ La "ditch bag" è una borsa che contiene generi primari di sopravvivenza disposti in modo da essere rapidamente utilizzabili in caso di abbandono della barca.

Le barelle sono state calate dall'elicottero. Karl e Annemarie hanno ricevuto cure mediche, sono stati assicurati nelle barelle e issati sull'elicottero. I due membri dell'equipaggio hanno scelto di rimanere a bordo così che Annemarie e Karl potessero essere rapidamente portati in sicurezza senza ritardi.

Una volta partito l'elicottero l'equipaggio ha ricevuto istruzione di procedere in direzione 300 gradi per incontrare la motovedetta della Guardia Costiera USA. Nel frattempo, il vento si era calmato e lo stato del mare è diventato quello previsto in origine, sebbene con diverse ore di ritardo.

L'equipaggio ha lentamente aumentato la velocità per quanto lo permetteva la situazione e ha continuato a dirigersi verso la motovedetta. Il 2° uomo è sceso a riposare mentre il 3° uomo cominciava il primo turno al timone, per poi effettuare il cambio man mano che il giorno avanzava, e continuando a fornire rapporti alle unità di soccorso delle Guardie Costiere di Boston e Halifax. Intorno alle 15.45 i due membri sono stati informati al telefono satellitare che Karl e Annemarie non erano sopravvissuti. Annemarie era morta al suo arrivo sulla motovedetta e Karl durante il trasporto in elicottero dalla motovedetta all'ospedale. Entrambi erano stati dichiarati ufficialmente deceduti all'ospedale in Massachusetts.

L'equipaggio si è incontrato con la motovedetta a circa 350 Mg. al largo, alle 16.45 circa. *Escape* è stata ispezionata e messa in sicurezza. L'equipaggio è stato trasferito sulla motovedetta ed esaminato dallo staff medico della nave. *Escape* è stata abbandonata in mare dato che l'equipaggio non era assolutamente in condizione di portarla in porto in sicurezza. La motovedetta si è incontrata con una barca più piccola circa 30 ore dopo per trasferire l'equipaggio agli uffici della Guardia Costiera di Boston per debriefing e interviste. Sono stati lasciati in un hotel poco prima delle 2 del mattino del 14 giugno.

Escape è stata poi ritrovata alla deriva da un equipaggio di Pubnico, Nova Scotia, rimorchiata presso la Leeway Marina di Dartmouth e portata a Dartmouth Cove, Nova Scotia, Canada.

nella foto: Escape ancorata a Dartmouth Cove, Nova Scotia, Canada. Dopo il salvataggio dei due uomini di equipaggio, e prima di abbandonarla alla deriva, la Guardia Costiera USA ha scritto con le bombolette USCG (US Coast Guard) sulle fiancate per avvisare le altre imbarcazioni che le persone a bordo erano già state tratte in salvo.



Lessons Learned ⁷

Le due persone dell'equipaggio di *Escape* hanno offerto queste osservazioni nel riepilogo del tragico incidente.

È importante ribadire che rimane tuttora ignoto cosa esattamente sia andato male. Perché la scotta di randa non era in tensione? Forse la ritenuta si è incattivata e ha compromesso la scotta, o il winch elettrico della scotta di randa non ha funzionato. Non sapremo mai la risposta. Possiamo tuttavia cercare di imparare da questa tragedia riepilogando alcune lezioni principali, che possono non essere state la causa ma possono nondimeno far comprendere alcune buone pratiche.

Conoscenza, familiarità ed esperienza

Nelle navigazioni d'altura, specie con equipaggio ridotto, l'equipaggio dovrebbe comprendere a fondo come eseguire le manovre sia programmate che impreviste. In questo caso il comandante era l'unico membro dell'equipaggio che alzava o rollava la randa. L'operazione era complicata perché coinvolgeva un grande avvolgiranda con un mandrino elettrico nascosto, una drizza di randa controllata da un winch elettrico sul ponte vicino all'albero che misurava 100 piedi (circa 30 metri) e un boma idraulico con unità di controllo al timone e all'albero.



La drizza di randa era assicurata all'albero con un insolito strozascotta in tessile intrecciato⁸ (vedi immagini) invece di uno strozascotta tradizionale o di un carrello drizza su un binario verticale. Nessuno dei bottoni di comando elettrico/idraulico né le drizze avevano targhette.



Nelle navigazioni d'altura tutti i membri dell'equipaggio, a prescindere dal loro livello di esperienza, dovrebbero come minimo ricevere istruzioni, se non esercitazioni pratiche, su come effettuare le principali manovre e controlli. Inoltre, si dovrebbe concordare dall'inizio sull'uso di una lingua condivisa da tutto l'equipaggio da utilizzare durante le manovre. Interagire con il chartplotter, gli strumenti e il telefono satellitare è stato difficile per i membri non di lingua tedesca, in specie quando erano richieste azioni rapide. Comprendere ciò che Karl ha urlato ad Annemarie in quei momenti critici avrebbe forse fatto la differenza, o quanto meno avrebbe potuto fornire una spiegazione su ciò che era andato storto.

La situazione meteo amplifica le difficoltà in mare

Nonostante l'equipaggio e la barca avessero gestito bene le avverse condizioni meteo la notte precedente la tragedia, il buio, la pioggia a vento, il vento che ululava e le onde che si abbattevano sulla barca hanno reso ogni manovra più difficile. La visibilità, la possibilità di sentirsi a vicenda e di muoversi con agio in coperta, tutto è diventato più complicato.

⁷ Vedi nota 1 a pagina 1.

⁸ Al contrario degli strozascotte convenzionali un sistema Constrictor® non stringe la scotta tra due superfici metalliche ma in una manica in tessile a sua volta attaccata ad una unità di base (vedi le immagini).

Nonostante il meteo previsto, il vecchio adagio di ridurre la velatura prima, specie di notte, suona più vero che mai. Il costo di rallentare e più tardi eventualmente togliere la mano di terzaroli non è niente a confronto del rischio di mettere in pericolo un equipaggio mentre è già sotto pressione nel mezzo della notte. In più, in un mare calmo andare verso il vento fa sì che il boma si centri da sé. Ma quando grandi onde fanno innalzare e poi abbattere la barca, basta una sola onda perché il boma ondeggi in modo incontrollato e con una forza incredibile. In queste condizioni, un errore banale come stare dove si sa che non è sicuro, anche per un paio di secondi, può risultare fatale.

La navigazione d'altura comporta rischi aggiuntivi.

La maggior parte delle volte la navigazione d'altura non è diversa dalla navigazione sottocosta. Tuttavia, quando insorgono problemi medico-sanitari, la distanza dalla costa e quindi dalla possibilità di assistenza diventa critica. Se si naviga da soli ci possono volere giorni a raggiungere la costa per un aiuto. Gli elicotteri di soccorso hanno un'autonomia di circa 500 Mg. Nello specifico, possono portare carburante per andare 250 miglia al largo, sorvolare per circa 30 minuti la zona di salvataggio e poi tornare per altre 250 miglia. Oltre questo limite, occorre prendere atto che si è soli, a meno che non si sia parte di una flottiglia (ad es. in regata). Si dovrebbero mettere in atto precauzioni extra che non si impiegano normalmente quando si naviga sottocosta. Ciò include non solo i giubbotti di salvataggio e le jacklines ma anche pratiche conservative di navigazione.

L'addestramento nel primo soccorso e nel CPR (massaggio cardiaco), che l'equipaggio di *Escape* aveva, dovrebbe essere standard. Forniture di primo soccorso e manuali, borse già pronte con beni essenziali (es. passaporti, prescrizioni mediche, etc.) dovrebbero essere di facile accesso. La capacità di comunicare via telefono satellitare con la costa e le unità di soccorso è stata essenziale per coordinare il piano di recupero, così come essenziale è stata la possibilità di ricaricare il telefono per un uso prolungato per molte ore.

Ulteriori riflessioni di George Day

Il report di Sheldon è dettagliato e preciso. Alcune riflessioni.

Primo, le previsioni meteo per le imbarcazioni in mare, in particolare in acque vicine a forti correnti come la Corrente del Golfo, sono problematiche. Eventi meteo locali possono non essere evidenziati dai dati usati dai modelli meteo, o essere evidenziati in ritardo. Prestare attenzione alle informazioni locali, direzione e forza del vento, barometro, temperatura dell'aria e dell'acqua e il radar può supplire alle carenze delle previsioni fornite dai modelli meteo.

Secondo, la scotta di randa di uno sloop moderno di 66 piedi con una grande randa è, come tutti a bordo di *Escape* sapevano, una potenziale minaccia per l'equipaggio, in particolare in un armo che piazza l'aggancio della scotta di randa nel mezzo del pozzetto. Armare una ritenuta, come è stato fatto, è un'azione prudente. In configurazioni come quella di *Escape*, una doppia ritenuta o un freno del boma⁹ possono essere extra-cautele¹⁰. C'è un motivo per cui così tante moderne imbarcazioni hanno scotte a metà del boma.

Terzo, l'avvolgiranda incorporato nel boma è una grande innovazione moderna nella gestione della randa. Uno dei suoi benefici è che se il sistema del boma non funziona, si può tirar giù la vela per ridurla o ammainarla. Tuttavia, questi sistemi incorporati nel boma possono fare le bizze e i professionisti hanno spesso notato che sono usati nel modo migliore dai marinai esperti che comprendono tutte le forze in gioco quando si gestiscono le rande.

Sicuramente Karl e Annemarie rispondevano a quei requisiti. Per la riduzione e l'avvolgimento della randa, il boma è dipendente da un angolo preciso con l'albero ed è tenuto in sede da un vang rigido regolabile. Se il vang è compromesso il sistema non funzionerà. Usare un amantiglio agganciato alla varea del boma può essere, di nuovo, un'extra-cautela.

⁹ Da diversi anni esistono dispositivi con la sola finalità di rallentare il passaggio del boma da un bordo all'altro tramite un meccanismo a frizione che, nei casi più semplici, funziona esattamente come l'accrocchio che gli alpinisti utilizzano nella loro discesa "in corda doppia". In buona sostanza una cima che passa attraverso degli anelli guida in acciaio. In questi casi si parla di "freno del boma".

¹⁰ L'espressione usata "belt-and-suspenders redundancy" è una metafora che indica la cautela addizionale di indossare sia la cintura che le bretelle.

Karl e Annemarie erano amati e rispettati nella comunità dei diportisti e dai loro amici e familiari in Germania. La loro dipartita ci ha lasciato tutti più poveri.



