



LA TESTIMONIANZA

“Così ho lottato per la mia vita”

Luca Boncompagni, caduto fuori bordo davanti all'Elba, racconta le paure, il dolore e la sofferenza di 11 ore alla deriva in mare. Fino alla salvezza, pensando ai figli e alla propria famiglia

di **Daniele Ravera**

Elba, sono le prime ore di domenica 21 giugno. Il sole deve ancora prendere il posto della notte, quando sull'isola toscana si abbatté un forte groppo temporalesco. Il vento sale oltre i cinquanta nodi, pioggia e grandine spazzano le coperte delle tante barche in rada, perché i posti barca, anche quelli in transito, sono tutti occupati. E si verificano due incidenti che, grazie all'assiduo lavoro della guardia costiera e un po' di fortuna, non si trasformano in tragedie. Due uomini cadono in mare, in punti ben distanti dell'isola. Gennaro Grillo, 47 anni, viene ritrovato al largo dell'isola di Montecristo dopo 35 ore, aggrappato al proprio tender che aveva improvvisamente tentato di recuperare tuffandosi in acqua. Luca Boncompagni, 46 anni, viene salvato nei pressi di Marina di Campo dopo essere andato per oltre undici ore alla deriva, sprovvisto anche del giubbotto salvagente. E proprio quest'ultimo, catapultato fuori bordo dal frangersi di un'onda, ci ha raccontato la sua incredibile storia, al confine tra la vita e l'ignoto che ne segue.

Un frangente, e poi l'incubo

“Eravamo in rada di Mola, davanti a Porto Azzurro, dove tutti gli ormeggi erano al completo. Le previsioni davano un grecale forza 5, che quindi non destava troppe preoccupazioni. Vicino a noi ci saranno state una quarantina di barche”. Comincia in una notte abbastanza tranquilla il racconto dello skipper fiorentino. Fino a che non si presentano le prime avisaglie di tutto ciò che dovrà succedere. “Alle 4,30 l'anemometro ha cominciato a suonare, perché il vento era salito oltre i 30 nodi. C'era una raffica da ovest/nord-ovest che avrà toccato i 35 nodi. Dopo cinque minuti ha cominciato a piovere

fortissimo. Il vento è salito improvvisamente a 50-55 nodi, con punte superiori anche ai 60. Ero in barca con un mio amico, completamente inesperto di navigazione. Eravamo ancorati con 50 metri di catena, abbiamo issato a bordo il piccolo tender perché si era subito messo a bandiera dietro la barca”. L'ancora di Karine, il Dufour 34 di Luca Boncompagni, teneva perfettamente, ma è il problema di un'altra imbarcazione a costringere lo skipper a cercarsi un nuovo punto di fonda. “Avevamo davanti un bialbero, sulla nostra linea d'ormeggio, a circa 400 metri. Stava arando, e l'equipaggio continuava a urlare. Ci dicevano di allontanarsi, stavano venendo contro di

noi. Allora abbiamo salpato l'ancora, con l'idea di muoverci per un po' a motore e poi calarla di nuovo. Ma mentre giravamo lì intorno, evitando le altre barche, il fiocco si è improvvisamente aperto a caramella. Non so precisamente per quale motivo, forse si è strappata la balumina. Sta di fatto che con 6-7 metri quadri di tela aperti in cima, la barca ha cominciato a essere ingovernabile. Due strarizzate e una strapuggiata ci hanno fatto mettere l'albero in acqua per tre volte e, siccome c'erano alcune imbarcazioni nelle vicinanze, la situazione stava diventando pericolosa. Intanto, il vento soffiava intorno ai cinquanta nodi. La pioggia e la grandine rendevano difficile anche tenere gli occhi aperti”. E sono stati questi i momenti più difficili che hanno coinciso con l'inizio della sfiorata tragedia. “Ho deciso di mettermi in poppa e, infatti, lo scafo si è stabilizzato. Surfava sulle onde a circa dieci nodi di velocità. Allora ho impostato il pilota automatico per andare a chiudere il fiocco con dei lacci. Ce l'ho fatta, ma mentre tornavo alla ruota la barca è andata in strarizza di nuovo. Si sono strappati gli elastici, la vela prodiera si è aperta di nuovo. Noi ci trovavamo a circa mezzo miglio da Capo Focardo, e un'onda si è sfranta sulla coperta. Io stavo sopravvento (senza essere legato con la cintura, ndr), e sono stato sbattuto con il petto sull'albero. Sono riuscito ad attaccarmi alle draglie sottovento, però la barca intanto è ripartita. Non ho resistito alla forza dell'acqua e sono finito in mare”.

In lotta continua, per sopravvivere

Nei concitati primi momenti del naufragio, le difficili condizioni meteorologiche unite alla mancanza di un altro velista esperto a bordo ha reso impossibile il recupero immediato di Luca Boncompagni. “Quando mi sono trovato in acqua, ho subito detto al mio amico di rimanere in barca e di lanciarmi un salvagente. Non me lo ha lanciato. Era entrato in panico, stava al timone, ma con il fiocco aperto la barca sbandava troppo e non è riuscito ad avvicinarsi. Così, ho visto Karine che si allontanava in poppa. Il motore da 15 cavalli non ha potuto opporsi alla forza delle vele. Erano appena passate le 5 di mattina”. Cerata, felpa e stivali. Ma senza giubbotto salvagente. Così è iniziata l'odissea del velista toscano, per cui le ricerche sono partite parecchie ore dopo la caduta in mare. “Il mio amico non sapeva usare il vhf, io glielo avevo spiegato sommariamente. Mi ha raccontato di aver cominciato a vomitare, di essersi rannicchiato dentro la barca, provando a chiamare la capitaneria di porto con il cellulare. Ha detto di non sapere nulla di barche, ha chiesto di essere recuperato, ha spiegato che un uomo era cascato in acqua ma non ha fornito dettagli sulla posizione. Non so sinceramente a che ora si siano attivate le ricerche”.



In alto e a sinistra, due immagini di barche spiaggiate all'Isola d'Elba dopo la tremenda tempesta che ha colpito l'isola nella notte di domenica 21 giugno. Un vento proveniente da ovest/nord-ovest di circa cinquanta nodi ha causato due naufragi, conclusi, fortunatamente, a lieto fine

Inizia così, tra cinquanta nodi di vento e onde superiori ai quattro metri, la lotta per la vita del velista. “La mia cerata non ha la visiera, e con un vento così forte facevo fatica a respirare. Con il volto verso il vento respiravo acqua nebulizzata, allora ho tirato giù il cappuccio, mi sono girato, e con una mano sul naso, cambiandola ogni mezz'ora, ho cominciato a nuotare a dorso contro corrente. Andavo giù ogni tre secondi, ovvero il tempo che passava tra una cresta e l'altra. L'ho fatto per cinque ore. Poi ho visto anche passare per due volte l'elicottero sopra di me, ma andava talmente veloce che mi chiedevo come potesse trovarmi in quel modo. Poi ho saputo che cercava l'altro naufrago”.

Dopo le prime durissime cinque ore, cambia la situazione meteo e di conseguenza l'approccio dello skipper alla sopravvivenza in mare. “Erano le 10,15 e avevo difficoltà a nuotare e stare a galla con gli stivali. Mi chiedevo se il mio amico avesse potuto chiamare qualcuno, ma non ne ero ▶▶

“Un'onda si è sfranta sul ponte. Mi sono retto alle draglie, ma quando la barca è ripartita non ce l'ho fatta. E sono finito in mare”

L'Odissea di Luca

A un miglio da Capo Focardo, Luca viene scaraventato fuori bordo da un'onda. È senza salvagente. Il vento soffia a 50 nodi, l'onda raggiunge i 4 metri



A destra, il faro di Capo Focardo, al largo del quale un frangente ha catapultato lo skipper toscano fuori dalla propria imbarcazione. In alto a destra, Karine, il Dufour 34 di Luca Boncompagni



molto fiducioso. Il vento è calato per una mezz'ora, poi è entrato quel grecale forza 5 che davano le previsioni. Io mi trovavo a est di Capo Focardo, penso ad almeno 3-4 miglia. Mi sono spogliato, sono rimasto in costume e ho cercato di nuotare verso l'isola. Sapevo che con la nuova situazione meteo mi sarei potuto avvicinare. Infatti, in poche ore sono arrivato a un miglio e mezzo da Marina di Campo". Il tempo, però, passa. Ipotermia, sete, sfinimento sono nemici che si possono combattere soltanto con una grande forza d'animo, oltre che fisica. E il velista toscano è stato capace di trovarla anche nel momento più drammatico della vicenda. "Nelle prime ore non mi sono mai scoraggiato. Non avevo paura, perchè sapevo di avere sbagliato. Dovevo avere il salvagente. Io pratico yoga e meditazione, e questo mi ha aiutato nel non abbattermi mai. Pensavo a cose positive, a nuotare, a respirare, a non ingoiare acqua. E a tutto ciò che di bello mi era capitato nella vita. Alla mia compagna, ai miei figli, al fatto che uno di loro il giorno dopo avrebbe avuto l'esame. E mi sarebbe piaciuto andare ad assisterlo. Mi dicevo che ce la dovevo fare da solo. E ricordavo tutte le volte in cui ero stato



sdraiato al sole per non sentire freddo".

Ma la resistenza umana, per quanto sospinta da un grande carattere, ha necessariamente dei limiti fisici. Che quando si raggiungono, fanno diventare sottilissima la linea di separazione tra la vita e la morte. "Dopo otto ore non ce la facevo più. Ero stremato. Mi erano presi dei crampi allo stomaco perchè, quando ho cominciato a nuotare a stile libero non contavo bene le onde, pur respirando dalla parte sottovento. E così bevevo molta acqua, e ho vomitato per tre o quattro volte. Ero esausto, saranno state le due di pomeriggio. Ho pregato per la mia donna, per i miei fratelli, per i miei figli perchè crescessero bene anche senza il padre. Ho levato l'aria dai polmoni e sono andato giù. Con un sorriso, guardando il sole". Un'immagine, un momento, un brivido di fronte al quale ogni considerazione diventa retorica. "Lì sono morto, me lo ricordo benissimo. Ho inalato acqua, ho avuto dei sussulti. E poi, non so, la forza di sopravvivere mi ha probabilmente spinto a tornare su. Ho vomitato di nuovo e mi sono detto che, a quel punto, avrei preferito morire di ipotermia. Dicono sia una morte più dolce, perchè ci si addormenta o si sviene".

Infine, un angelo a forma di vela

Le condizioni estreme e la quasi totale perdita delle facoltà fisiche e mentali, precedono un lieto fine che trasforma in favola una storia drammatica. "Le ultime tre ore ho nuotato con la vista appannata. Era come se avessi le cataratte. Il vento mi ha lesionato le cornee e il fatto che io continuavo a grattarmi gli occhi con le mani bagnate di acqua salata non ha fatto altro che peggiorare la situazione. Vedevo soltanto luci e ombre, però riuscivo a capire da dove veniva il vento. E quindi continuavo a nuotare verso l'isola". Fino all'arrivo di una vela bianca, a cui Luca Boncompagni dà una tonalità di colore celeste. O meglio, celestiale. "A un certo punto ho sentito il rumore di uno scafo che fende l'acqua. Con le poche forze che mi rimanevano ho cominciato a gridare, chiedendo aiuto. Sono passati due minuti in cui non ho sentito niente. Poi, una vela che sbatteva. Mi è sembrato un angelo. Non so che barca fosse, io in quel momento ero cieco. Mi hanno tirato su. Non ho visto il volto di chi mi ha salvato. Ero già in ipotermia, ero già blu". La barca della provvidenza era un'unità da diporto governata da un equipaggio ungherese. Che ha ridonato la vita a un uomo la cui capacità di resistere era ormai finita. "Sarei potuto sopravvivere ancora per po-

L'altro naufrago: Gennaro Grillo

Trentacinque ore in mare, aggrappato al proprio gommone, che in questo spazio temporale ha derivato verso sud-est per 25 miglia. Nell'incredibile week-end vissuto dall'isola d'Elba a fine giugno, trova spazio anche la storia di Gennaro Grillo, recuperato da un elicottero dei vigili del fuoco dopo un naufragio durato un giorno e mezzo, quando ormai le speranze di ritrovarlo in vita erano divenute molto flebili. Lo skipper si trovava a bordo di Marea, la barca con cui è solito organizzare uscite di diving, poco al largo di Punta Fetovaia. Con lui c'era un collega e diciotto sub quando, verso le 3,30 della notte di domenica, il tender di bordo si è staccato dall'imbarcazione a causa delle condizioni meteomarine avverse. Grillo, avvistato il piccolo gommone che si era incastrato tra gli scogli, ha subito pensato di poterlo recuperare. Affidato il timone di Marea al proprio collega, Giancarlo Luchetti, lo skipper si è tuffato in mare e dopo aver liberato il gommoncino grazie all'aiuto dell'equipaggio che lo illuminava con delle torce, si è diretto a remi verso la propria imbarcazione. Improvvisamente, si è alzato un groppo temporalesco che ha fatto diventare ancor più critiche le condizioni del mare, già in precedenza poco incoraggianti. Luchetti ha dovuto manovrare lontano dal gommone perchè la barca stava andando a scogli. Il buio, la pioggia, e un vento di circa 50 nodi hanno reso in pochi attimi Gennaro e i propri compagni di viaggio inavvistabili e inavvicinabili. L'impatto con le rocce aveva bucato un tubolare del tender. Il motore allagato, invece, era impossibile da far ripartire. Lo skipper ha dovuto resistere alla prima notte di pioggia, al caldo



Aggrappato al proprio gommone, Grillo ha derivato per 24 miglia, da Punta Fetovaia all'isola di Montecristo, prima di essere recuperato da un elicottero, a trentacinque ore dal momento dell'incidente. Il naufrago aveva organizzato un'uscita di diving



del giorno seguente e a un'altra nottata relativamente tranquilla dal punto di vista meteorologico. Poi, alle 14 di lunedì 22 giugno, un elicottero è riuscito a individuare poche miglia a nord di Montecristo la maglietta rossa di Gennaro. Trasportato immediatamente all'ospedale di Marina di Campo. Stanco, in condizioni incredibilmente non ancora al limite della sopportazione. E, soprattutto, salvo.

chissimo. Ero già in ipotermia. Nuotavo, ma non sentivo più le dita delle mani e dei piedi. Le gambe si erano piegate a novanta gradi e non riuscivo più a muoverle. Non avrei mai potuto raggiungere la costa, perchè c'erano ancora trenta nodi di vento e una corrente molto forte". Scampato il grande pericolo, lo skipper fiorentino è tornato al proprio lavoro, ai sorrisi e agli abbracci dei figli e della com-

pagna. Con un'esperienza orrenda che si è tramutata in una grande lezione di vita. "Ho imparato tanto da questa storia. Dal mettersi il giubbotto salvagente sempre e comunque, allo spiegare a un novizio gli strumenti e le procedure di soccorso molto più attentamente. Da quel 21 giugno per me è iniziata una nuova vita. Che, rispetto alla precedente, non sarà meno carica di passione per il mare e per le barche".

L'ANALISI DELLO SPECIALISTA

"Sopravvivere è anche un fatto mentale"

**Umberto Verna sul caso dell'Elba:
"La voglia di vivere lo ha salvato.
Ma serve più informazione"**

Sicurezza in mare. I due incidenti, conclusi incredibilmente e fortunatamente a lieto fine, sollevano più di una riflessione al riguardo. Noi abbiamo raccolto quelle di Umberto Verna, tra i massimi esperti della materia in Italia, nonché direttore del centro studi "I ragazzi del Parsifal" e distributore attraverso Safety World di molti strumenti legati alla sicurezza della navigazione. ➤



Quale è la sua prima impressione dopo aver ascoltato la testimonianza del signor Boncompagni?

È la testimonianza di un caso reale, in cui il protagonista ne è uscito salvo e quindi avrà sicuramente fatto qualcosa di giusto che potrà aiutarci in futuro. Ecco perché va ascoltato con attenzione e rispetto. Ci sta facendo un gran favore, dimostrando coraggio, perché avendo commesso errori si sottopone a facili critiche di chi, navigando poco, non sa e non accetta che la distrazione prima o poi capita anche al più grande dei marinai. L'importante è uscirne.

Il naufrago è sopravvissuto in mare a circa 17 gradi per 11 ore. Molti grafici sull'ipotermia pubblicati sui libri non considerano possibile una resistenza simile. Come si può spiegare?

Come insegniamo nei nostri corsi, quello della sopravvivenza è un mondo a sé. Qui ne abbiamo l'ennesima prova. So di suscitare scandalo, ma quelle tabelle sarebbe meglio che non esistessero. Sono dati statistici interessanti, ne capisco i fondamenti, ma quando sei lì a lottare con la vita potrebbe essere meglio non conoscere che, per esempio, in quelle condizioni di temperatura dell'acqua si sopravvive per 4 ore. Alla quarta ora, l'uomo potrebbe mollare.

Luca Boncompagni ci ha detto che se fosse stato legato con una cintura, forse non sarebbe riuscito a sopravvivere, perché la velocità della barca non gli avrebbe permesso di emergere dal mare. Ci sono veramente condizioni in cui le cinture possono essere pericolose?

Non devono esserci. Non amo le risposte assolute e so tener conto delle mille realtà, ma questa non deve essere una scusa per non andare avanti su questi temi. Il sistema jack-line, penzolo e cintura va studiato per non finire mai fuori dalle barche. Non come pensano alcuni, per rimanere legato dalla barca.

Allora dove è opportuno far passare la jack-line? È fonda-

mentale che sia interna alle sartie?

Qual è lo scopo di un sistema di prevenzione per l'uomo in mare? Non finire fuori dalla barca. E allora, più sono interne e meglio è.

E il penzolo, quanto deve essere lungo?

Il meno possibile, per lo stesso motivo. Le normative indicano, infatti, solo una lunghezza massima di due metri. L'ideale è un penzolo regolabile o doppio asimmetrico. Deve permettere di camminare ma non finire mai fuori bordo.

Capitolo salvagente. Lei prima diceva che è meglio non guardare le tabelle. Ma quanto avrebbe potuto prolungare la resistenza psicofisica del signor Boncompagni?

La resistenza del naufrago è davanti agli occhi di tutti ed è stata lunghissima. Il salvagente allunga sempre e moltissimo quella fisica, perché protegge dall'ipotermia, permette di rimanere a galla senza muoversi e quindi di non disperdere calore corporeo. Sul prolungamento della resistenza psichica, incidono altri fattori.

E quali sarebbero?

Quelli citati da tutti. La voglia di vivere, la razionalità o anche la capacità di far sognare il cervello per distrarlo. Ma su questi aspetti ci sono anni di studi, soprattutto nell'ambito dell'addestramento dei militari, che partono dalle sorprendenti capacità dei fahiri indiani di sopportare il dolore grazie alla forza della psiche.

Cerata senza visiera e acqua salata continuamente negli occhi. Oltre al porsi con le spalle rivolte al vento, c'è qualche altra regola da seguire per evitare i problemi alla vista?

Sì, indossare il salvagente con cappottino antispray. È inutile che ci giriamo attorno, soprattutto noi che ci stiamo impegnando a cambiare approccio. L'importante è che il soccorritore ci veda. Col salvagente ci vede meglio. Inoltre, ci permette di tenere le mani a cucchiaino su bocca e naso per respirare meno acqua nebulizzata, tenere la posizione fetale e quindi disperdere meno calore.

Riguardo alla forza mentale e al controllo dello stato di angoscia, secondo l'esperienza delle storie che ha ascoltato,



Sopra, la jack-line a cui legare penzolo e cintura per evitare di cadere in mare. A destra, un epirb portatile, per comunicare la posizione anche dopo il naufrago. Entrambi gli strumenti non fanno parte delle dotazioni obbligatorie previste dal codice della navigazione



Chi è Umberto Verna

Umberto Verna è un istruttore di vela professionista, specializzato in sicurezza dopo una lunga esperienza con il Survival

Technologies Group di Apollo Beach, in Florida. Laureatosi in chimica pura a Pavia, ha alternato per qualche anno lavori in azienda e centri di ricerca con lavori in barca. Dall'esperienza di studio ha mantenuto la passione per la specializzazione e l'approccio scientifico ai problemi, verificando praticamente quanto sostenuto in teoria.

Umberto ama definirsi non esperto, ma specialista, per dimostrare che in ogni campo non serve essere un genio per saperne di più. Ha scritto libri sulla sicurezza e collabora con la Safety World per la selezione dei prodotti per la sopravvivenza in mare. È titolare della Safety Service, una società di consulenza per la sicurezza nel diporto.



quali sono i pensieri più ricorrenti che possono mandare in panico un naufrago e quali i metodi per combatterli?

Ci sono domande a cui sarebbe meglio non rispondere, perché mirano a riassumere situazioni con mille variabili o, come in questo caso, la componente personale è tale da non poter essere sintetizzata in un botta e risposta.

Prima parlava di un nuovo approccio nell'affrontare il tema della sicurezza in mare. Come dovrebbe essere?

In prima analisi, bisogna imparare dai casi reali, ascoltando senza pregiudizi e senza dare giudizi. La materia, inoltre, va approcciata in maniera più tecnica e meno umorale. Meno chiacchiere da banchina e più analisi e studio anche nell'informare. Infine, riposizionare la sicurezza al suo posto. Un esempio, per lei controllare le sartie prima di andare in mare è sicurezza o marineria? Aiutiamo i diportisti a essere marinai e avranno meno incidenti. E questo non è facile, soprattutto quando dalle altre parti si cerca di far percepire il mare come un'autostrada e il porto come un hotel. La sicurezza è prevenzione, e questa passa solo attraverso un'informazione corretta.

Da come ha agito e descritto i momenti cruciali dell'incidente, sembra che Luca Boncompagni non avesse la piena coscienza di poter finire in mare. Senza esprimere giudizi, esiste una linea di confine in cui autostima e convinzione di potercela fare da soli possono diventare pericolose?

Il problema non sta nell'autostima, salvo in casi di incoscienza conclamata o rambismo, ma nella percezione del rischio. A volte, per vari motivi, questa percezione non c'è o si sposta sempre più in là, man mano che ci sentiamo più bravi. Oppure viene annebbiata dall'agire, dal fare.

E in quali casi si verifica più comunemente?

Più negli uomini che nelle donne. È principalmente l'uomo che di fronte a un problema, parte e va. Chi ha fatto un

corso di primo soccorso sa quanto si insista sulla valutazione prima dell'azione. Non è mai tempo perso. Diventare marinai è anche questo.

Ci sono delle regole per mantenere il giusto approccio psicologico nella considerazione delle proprie possibilità?

È un lavoro da fare su se stessi. Passa dall'analisi e dalla consapevolezza del rischio e i casi reali aiutano. Un esempio: il signore non avrebbe mai pensato che riormeggiando sarebbe finito in mare e avrebbe dovuto sopravvivere per 11 ore a poche miglia dall'Elba. E quindi non si è protetto abbastanza da questo rischio.

Esistono delle dotazioni obbligatorie, che possono portare un significativo aiuto nel salvare la vita a un naufrago?

Sì, certo. I prodotti "oltre la legge" sono quelli su cui si fonda il lavoro della Safety World, perché chi naviga sa che quelli obbligatori sono una dotazione minima.

Aumentare le dotazioni obbligatorie può, allora, sensibilizzare maggiormente il diportista riguardo alla sicurezza in mare?

No, bisogna rivedere il modo di comunicare per sensibilizzare senza spaventare. L'obbligatorietà da troppi è vissuta come un balzello. Le scarpe non sono obbligatorie, eppure tutti le proviamo prima di comprarle. Con un salvagente, questa cosa non capita. Quando un prodotto è obbligatorio, le ditte si fanno la guerra sul prezzo e la qualità scende. Per sensibilizzare l'utente si deve cambiare l'approccio comunicativo. Si potrebbero anche attuare incentivi sulle dotazioni, come ridurre l'Iva per gli equipaggiamenti di emergenza o scontare le polizze assicurative per le unità dotate di strumentazioni di sicurezza oltre la legge.

“ Il salvagente ritarda l'ipotermia, perché stando a galla senza muoversi, si disperde meno calore corporeo ”