

EPOCA

Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE RESPONSABILE DOMENICO AGASSO

SOMMARIO

N. 1209 - Vol. XCIII - Milano - 2 dicembre 1973 © 1973 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	11	ITALIA DOMANDA
Ricciardetto	18	MEMORIA DELL'EPOCA
Angelo Conigliaro	27	LA NOSTRA ECONOMIA
	30	CHE COSA SUCCUDE
Domenico Bartoli	37	L'ITALIA ALLO SPECCHIO
Livio Caputo	40	MORTE NELLA TEMPESTA
Raffaello Ubaldi	46	SCEICCHI, ATTENTI AL VOSTRO ORO
Pietro Zullino	48	LA NOTTE AMARA DI RUMOR
Giorgio Torelli	50	VIVREMO COSÌ
Vittorio G. Rossi	53	LA NUOVA DOMENICA DELL'UOMO CIVILE
Pietro Zullino	62	LA COMICA DEL DIVORZIO
	72	VIVISEZIONE: DUE « PARTITI » FRA I LETTORI
Giorgio Torelli	82	ETIOPIA: L'URAGANO DELLA FAME
	106	I VINCITORI DEL PREMIO « ITALIA 73 »
Carla Stampa	140	LA MASSAIA NON È UNA CRETINA
Giuseppe Grazzini	160	SALVATOR GOTTA: CENTO ROMANZI
Francesco Ogliari	170	IL TRENO CHE FA LE CURVE COME AGOSTINI
G. Grazzini-G. Tramballi	180	POLIZIE PRIVATE CONTRO I RAPIMENTI
Paolo Calcagno	186	GIULIETTA MASINA IN TELEVISIONE
Piero Fortuna	190	CHE NE SA PADOVA DELLE PISTE NERE?
Roberto Cantini	202	I « CANTOS SCELTI » DI POUND
Domenico Meccoli	206	TORNA « L'ITALIANO » DI SORDI
Roberto De Monticelli	212	TRE VECCHI ATTORI SCOMPARSI
Teodoro Celli	215	UNA PICCOLA GIAPPONESE ENTUSIASMA ROMA
Raffaele Carrieri	221	BORRA: UNA VITA PER TRADURRE I SUOI SOGNI
Giorgio Torelli	222	LE TRASMISSIONI COME PIACCIONO A NOI
	224	I PROGRAMMI RADIO E TV

EPOCA COME VIVEREMO DA DOMENICA
Abbiamo "fermato" una città per fare la prova



In questo numero: una serie di servizi sull'austerità, con l'esperimento d'una città « fermata » dalle restrizioni; e le foto vincitrici del Premio Epoca-Italia 73. (In copertina, foto Giorgio Lotli; abbigliamento, Brigatti.)

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano Telex 31119 Epoca. Redazione romana: v. Sicilia 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Numeri arretrati: L. 250. Inviare l'importo a: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. - Sezione Collezionisti - via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (Telefono 7389551/2/3/4) - servendosi preferibilmente del C.C.P. n. 3/26780. Abbonamenti: Italia biennale L. 26.000 con dono speciale - Estero biennale L. 37.200 con dono speciale - Italia annuale L. 13.000 con dono normale - Estero annuale L. 18.600 con dono normale - Italia semestrale L. 6.500 con dono - Estero semestrale L. 9.300 senza dono. - Per cambio indirizzo inviare L. 100 in francobolli e la faccetta con il vecchio indirizzo. Gli abbonamenti possono avere inizio in qualsiasi periodo dell'anno. Inviare l'importo a Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. - Ufficio Abbonamenti - via Bianca di Savoia 20 - 20122 Milano (Tel. 7389551/2/3/4) - servendosi preferibilmente del C.C.P. n. 3/34552. Gli abbonamenti possono anche essere fatti presso gli Agenti Mondadori nelle principali città e inoltre presso i seguenti « Negozi Mondadori per Voi »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.20.73; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 65.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 8.37.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 2.17.91; Catania, v. Etna 368/70, tel. 27.18.39; Como, v. Vitt. Emanuele 36, tel. 27.34.24; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Garibaldi 56, tel. 3.43.15; Firenze, v. Lamberti 27/r, tel. 28.37.00; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte San Michele 14, tel. 5.48.83; Lucca, v. Roma 18, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 71.80.38; Mestre (Venezia), v. Cesare Battisti 2, tel. 95.03.14; Milano, c.so V. Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 837.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano, c.so Vercelli 7, tel. 469.47.22; Milano, v. Cesare Correnti 14, tel. 80.76.95; Modena, v. Università 19, tel. 23.02.48; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Palermo, v. della Libertà 14/c, tel. 20.42.12; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 2.90.21; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le A. Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma, CIM (Pal. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, CIM piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, p.zza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Torino, c.so V. Emanuele 58, tel. 54.03.85; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vitt. Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, p.zza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 1.530.000 la pagina.



Questo periodico è iscritto alla FIEG
Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

INCA PISCO

un'acquavite che è leggenda

Un'acquavite diversa da bere naturale o ghiacciata. In compagnia o da soli se siete allegri o tristi. Quando un'acquavite ha il fascino di INCA PISCO berla è partecipare ad una leggenda.

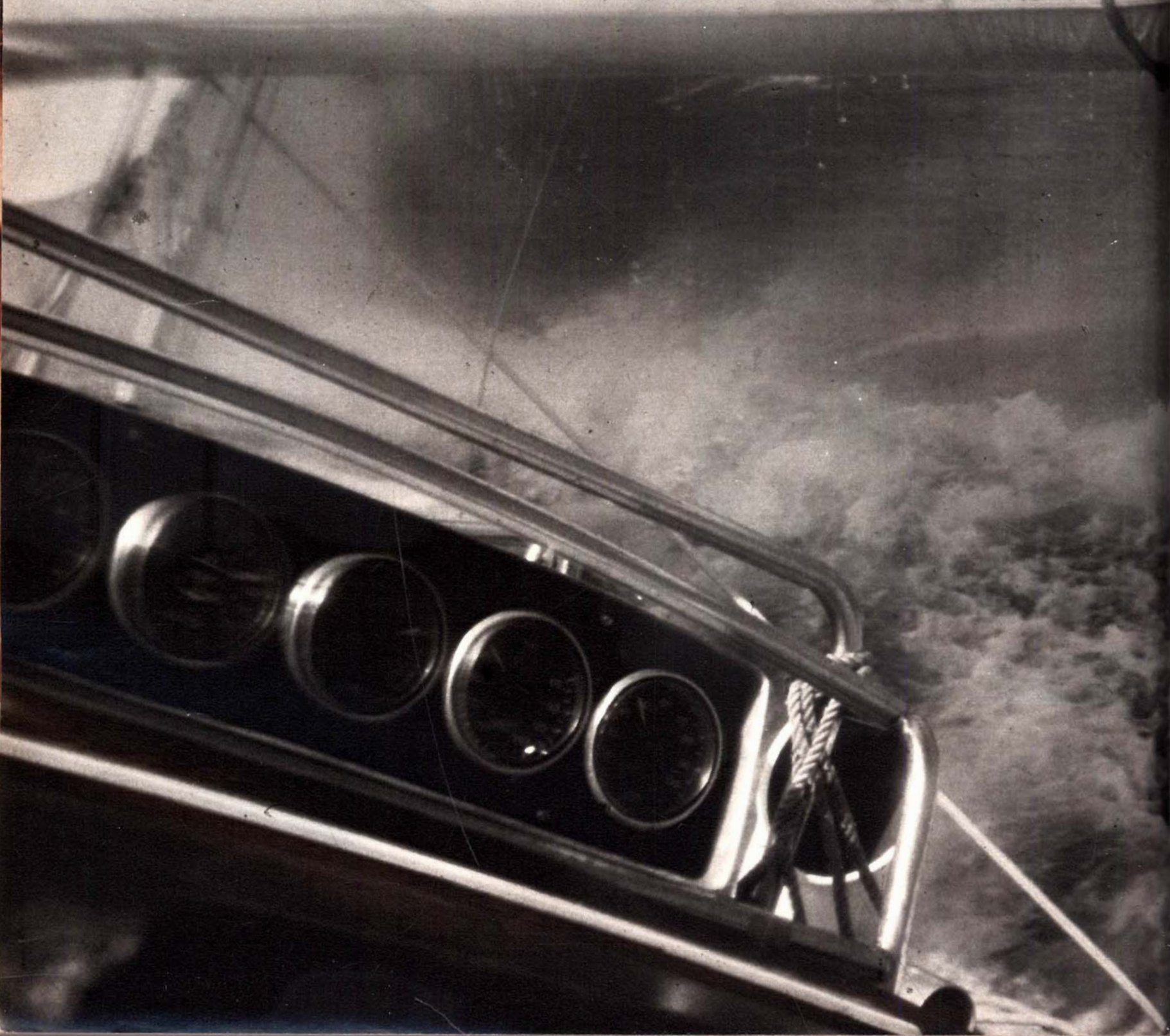


DISTILLERIE RIUNITE DI LIQUORI S.p.A. 20020 SOLARO (MI)

MORTE NELLA TEMPESTA

Paul Waterhouse è caduto in acqua alle prime luci dell'alba. La barca ha subito invertito la rotta per cercarlo, ma gli elementi erano talmente scatenati che quando la manovra è riuscita il giovane inglese non c'era più.

di LIVIO CAPUTO



Il rapporto di Pascoli sul dramma del "Tauranga" nell'Oceano Indiano



L'ultima immagine di Paul Waterhouse, il marinaio inglese spazzato via dal ponte del « Tauranga » durante una tempesta. Paul, 25 anni, aveva preso a Città del Capo il posto di Livio Caputo.

La radio francese ha appena dato notizia che il *Tauranga* ha perduto un uomo in mare. Sono il padre di Thierry Vanier. Vi supplico di dirmi subito se lo scomparso è o non è mio figlio ». È da questo messaggio proveniente da Le Havre, trovato sulla telescrivente la mattina di martedì 20 novembre, che abbiamo appreso della tragedia che ha colpito la nostra barca durante la seconda tappa della regata intorno al mondo. Fino a quel momento, tutto era filato per il meglio: « Siamo in seconda o terza posizione in tempo compensato », ci aveva informato per radio Erik Pascoli appena due giorni prima. « Vento e mare sono molto forti, ma la barca resiste magnificamente. Prevediamo di arrivare a Sidney intorno al 10 dicembre ». Che cosa era dunque accaduto nelle 8 ore successive? Come mai la notizia della disgrazia era arrivata a Parigi prima che a Milano? E perché Erik non si era ancora messo in contatto con noi?

Una telefonata alla direzione della corsa, a Portsmouth, ci ha tolto ogni speranza che si trattasse di un tragico equivoco. « L'incidente », ha detto il comandante Collins, uno degli organizzatori, « è avvenuto la notte scorsa, ma le condizioni atmosferiche erano tali che il *Tauranga* non ha potuto comunicare direttamente



L'equipaggio del « Tauranga » alla partenza da Città del Capo. Erik Pascoli è al timone, Paul Waterhouse è indicato da un asterisco.

con l'Europa. Ha dovuto appoggiarsi all'*Adventure*, che ha la radio più potente di tutta la flotta. Per ora sappiamo solo che l'uomo è caduto in mare durante una manovra a prua. Lo hanno cercato per tre ore, poi hanno dovuto proseguire. Non possiamo ancora dirvi il suo nome, perché dobbiamo avvertire anzitutto la famiglia. Comunque, si tratta di un cittadino britannico». Per noi che avevamo la lista completa dell'equipaggio, questa indicazione era sufficiente: l'unico inglese era Paul Waterhouse, il caporale del 7° reggimento Dragoni, che a Città del Capo aveva preso a bordo il mio posto.

Quella stessa sera, Erik Pascoli è riuscito a mettersi in comunicazione con il console d'Italia a Città del Capo, Vittorio Zamboni, e a trasmettergli un rapporto preliminare. Il giorno dopo, calmata un poco la bufera, è arrivato a parlare anche con l'Italia e ci ha chiarito gli ultimi punti oscuri.

Dopo le prime, frammentarie notizie pubblicate dai quotidiani, siamo perciò in grado di fornire adesso il resoconto completo e particolareggiato della sciagura.

Erano le cinque del mattino di lunedì 19 novembre. Nella luce livida e incerta dell'alba australe, il *Tauranga* procedeva sotto trinchette gemelle (due pesanti fiocchi di 35 metri quadrati ciascuno, issati sui due lati dello strallo), sospinto a tutta velocità da un vento in poppa di oltre quaranta nodi. In undici giorni e mezzo di navigazione, la barca aveva percorso oltre 1.800 miglia e si trovava a 44° di latitudine Sud e 56°35' di longitudine Est, 130 miglia a nord-est delle isole Crozet, molto vicino al limite dei ghiacci. Il mare era enorme: onde di 10-12 metri inseguivano il *Tauranga*, lo sollevavano in alto come un fucello e ne rendevano il governo assai arduo. Dopo una notte burrascosa e fredda, tutti erano un po' stanchi. Al tavolo di carteggio, Erik studiava la possibilità di portarsi ancora più a Sud, sulla rotta ortodromica, che avrebbe consentito di risparmiare centinaia di miglia. Al timone, Paolo Chanaz lottava contro il vento e

il mare. Thierry Vanier e Paul Waterhouse, gli altri due uomini di guardia, si tenevano pronti ad assisterlo in caso di necessità. Patrick, Guido, Michel e Dudu, che erano smontati di quarto circa un'ora prima, riposavano nelle loro cuccette.

A un tratto, un'onda più violenta delle altre ha fatto partire il *Tauranga* all'orza, mettendolo quasi al traverso del vento; la trinchetta sopravvento si è gonfiata a contro; lo snodo del tangone sull'albero, sottoposto a una sollecitazione abnorme, si è spezzato e la pesante asta, fissata ormai soltanto a una delle sue estremità, si è messa a sciabolare come impazzita la coperta, con grave pericolo per le attrezzature.

Paul Waterhouse ha reagito d'istinto, da quel coraggioso marinaio che era. Prima ancora di ricevere l'ordine, è balzato fuori dal pozzetto, è corso a prua e senza prendere la precauzione di agganciare da qualche parte la sua cintura di sicurezza, ha afferrato la scotta della trinchetta con il proposito di scocciare il tangone dalla vela: una ma-



MORTE NELLA TEMPESTA

novra difficile anche in condizioni normali, senz'altro arrischiata con la barca in preda a un pauroso rollio e il mare che spazzava il ponte senza pietà.

Il dramma si è compiuto in pochi secondi. Paolo Chanaz, dopo numerosi sforzi inutili, è riuscito a riportare il *Tauranga* in rotta. La trinchetta si è rigonfiata di colpo e la sua scotta, che era in bando, si è di nuovo tesa con violenza quasi come una corda d'arco. In quel preciso istante, Paul Waterhouse è stato proiettato in mare. Ha aspettato troppo a molare la scotta che teneva in pugno? È rimasto impigliato in qualche cosa? Ha semplicemente perduto l'equilibrio a causa dell'improvviso raddrizzamento della barca? Nessuno può dirlo con precisione. Il povero ragazzo ha lanciato un grido, ha allungato le braccia cercando di afferrarsi a qualcosa, poi è andato per la prima volta sott'acqua, trascinato dal peso dei suoi indumenti. Quando è riaffiorato, il *Tauranga*, sospinto dal vento violentissimo, lo aveva già lasciato alle spalle. Forse, se fosse stato legato, avrebbe potuto salvarsi; ma è più probabile che le onde lo avrebbero schiacciato contro lo scafo o addirittura che la cintura di sicurezza lo avrebbe tagliato in due.

Richiamato dallo sbattere delle vele, Erik Pascoli è uscito nel

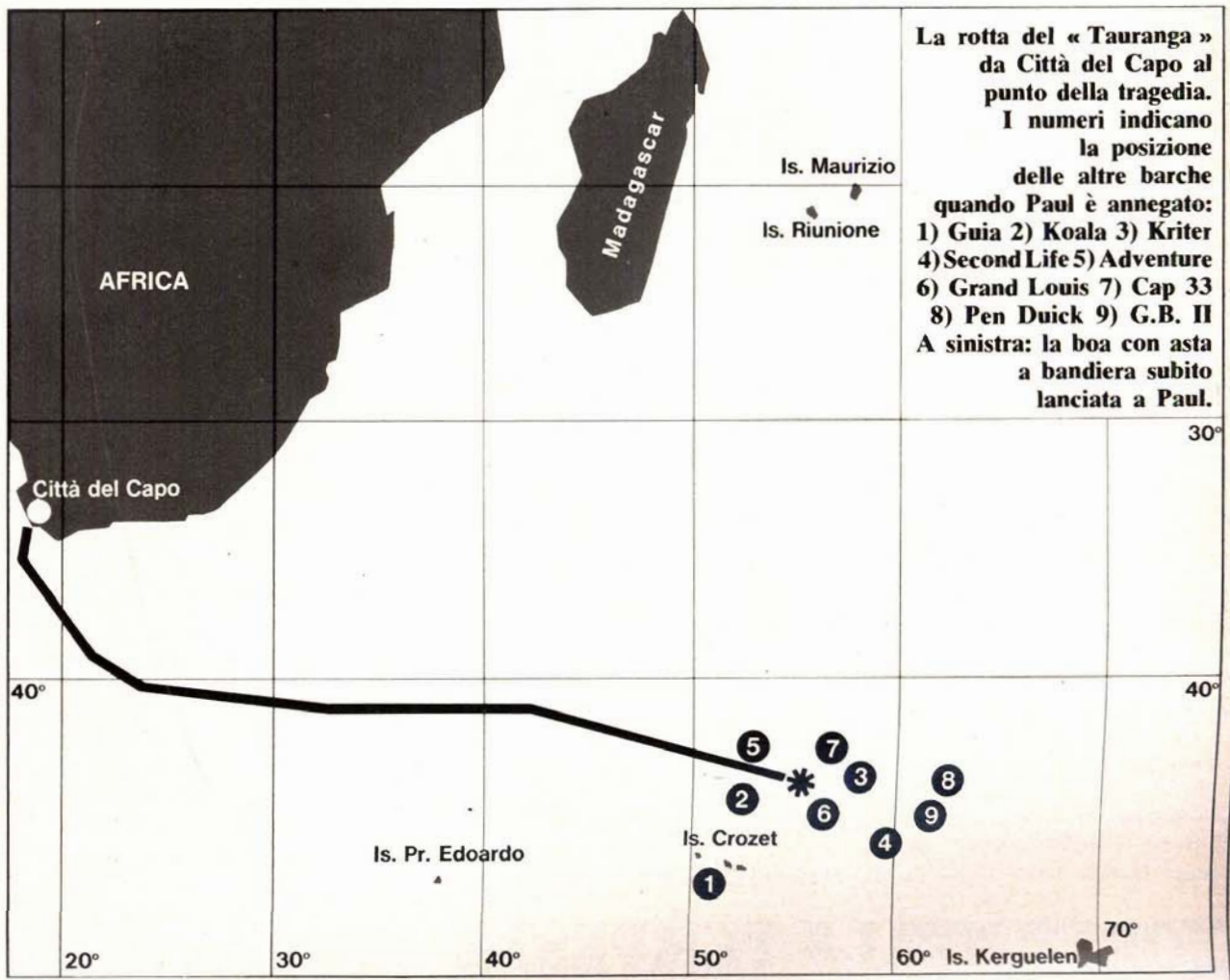
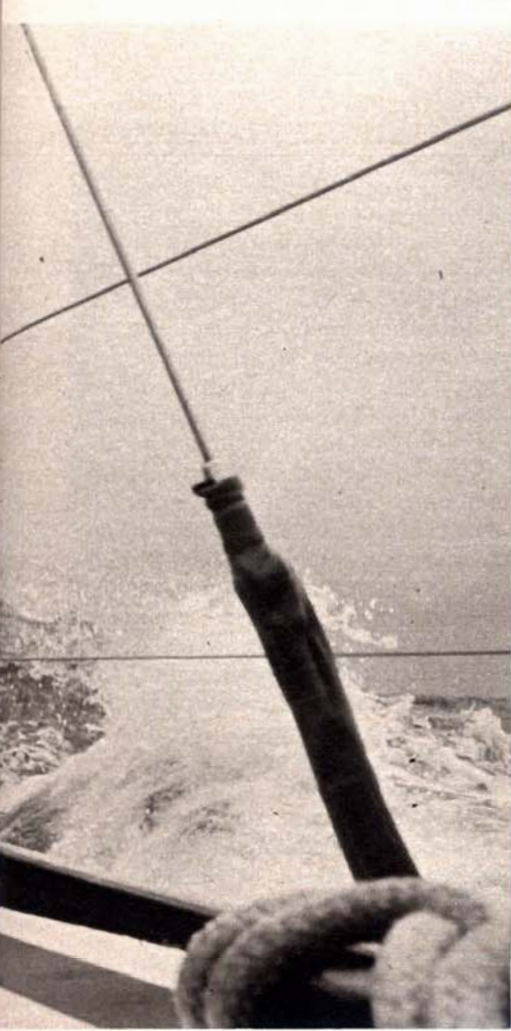
pozzetto giusto in tempo per vedere Paul cadere in acqua: «Mentre davo l'emergenza e prendevo il timone», ci ha raccontato per radio, «gli altri hanno gettato a Paul una boa a pertica e un salvagente, che sono caduti a venti, al massimo trenta metri da lui. Poi abbiamo iniziato la manovra per tornare a ripescarlo. Ma con le trinchette gemelle, che sono vele da andatura portante, non è possibile virare. Per prima cosa, abbiamo dovuto ammainare tutto, e nelle condizioni in cui ci trovavamo, la cosa non era semplice. Per fare più presto, abbiamo tagliato con i coltelli tutte le cime che rendevano più difficile la manovra e gettato a mare perfino il tangone. Ma anche a secco di vele la barca continuava a derivare alla velocità di 3-4 nodi, allontanandosi sempre più dal punto in cui avevamo perduto Paul».

Paolo Chanaz, intanto, aveva acceso il motore, mentre Thierry, ritto a poppa, cercava di non perdere di vista la boa a pertica. Erik ha cercato subito, dando tutto gas, di mettere la prua al vento, ma il mare era troppo scatenato perché la barca potesse manovrare senza l'aiuto delle vele. Allora, ha innestato la marcia indietro in modo da limi-

tare lo scarroccio e ha dato ordine alla seconda guardia, che nel frattempo era arrivata in coperta, di issare randa e tormentina.

I quattro uomini si sono messi febbrilmente al lavoro, in disperata gara con il tempo. Con le onde che si facevano sempre più violente e la temperatura dell'acqua a 8-10 gradi, Paul, che era privo di salvagente, poteva resistere mezz'ora, al massimo un'ora. Purtroppo, mentre la tormentina è andata su senza difficoltà, l'operazione di issare e terzaruolare la randa ha portato via diversi minuti; e quando finalmente la manovra è stata completata e il *Tauranga* è stato in condizione di virare, Thierry aveva ormai perduto di vista la boa di salvataggio. Le ricerche hanno dovuto essere iniziate alla cieca, con il solo aiuto della bussola.

Chi non abbia sperimentato la furia dei «quaranta ruggenti» non può rendersi conto di che cosa voglia dire rimontare anche un solo miglio contro il vento e contro il mare. «Più di una volta», ci ha raccontato Erik alla radio «raffiche a 50 nodi hanno quasi coricato il *Tauranga* sull'acqua. A ogni impatto con le onde, nel pozzetto arrivavano valanghe di acqua e gli addetti alle manovre hanno rischiato di scivolare fuori bordo. Per evitare di allontanarci troppo e di perdere l'orientamento, tiravamo bordi molto brevi, ma ogni virata era una specie di scommessa con il destino. A un certo punto, per lo sforzo ecces-

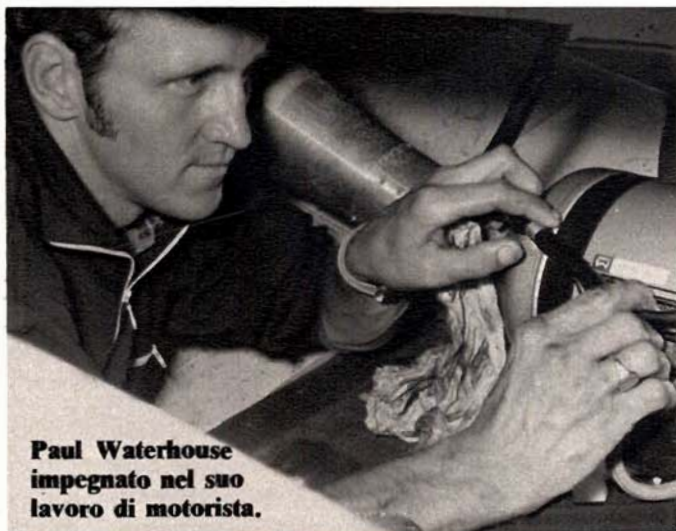


L'ultimo amore di Paul

Hull, novembre

« Non è possibile che sia finito così. Ci aveva appena scritto che durante la sosta a Città del Capo si era innamorato e che voleva sposarsi ». Accasciata su una poltrona nel suo villino alla periferia di Hull, la signora Margaret Waterhouse stringe tra le mani l'ultima lettera di suo figlio Paul, disperso nell'Oceano Indiano dopo essere caduto dal ponte del Tauranga. « Non è possibile che sia finito così » ripete disperata, scuotendo la testa. « Aveva combattuto a Aden, a Cipro e nell'Irlanda del Nord e non gli era mai successo nulla. Dopo aver visto tante volte la morte in faccia, per lui questo giro del mondo a vela era solo una meravigliosa vacanza; e invece gli è costato la vita. » In piedi accanto a lei il marito Cyril, ex motorista della Royal Navy, cerca di consolarla: « Paul è scomparso facendo il suo dovere, come sempre. Possiamo soltanto pregare per lui ». Poi, come sovrappensiero, aggiunge: « Vorrei tanto conoscere questa Jane, la ragazza di cui ci parlava nella sua lettera e che avrebbe dovuto diventare nostra nuora. Purtroppo non sappiamo nulla di lei, né il cognome né l'indirizzo ».

Hull, una grigia città di 300.000 abitanti sulle coste dello Yorkshire, ha antiche tradizioni marinare, ma per molti anni Paul non condivise affatto la passione dei suoi concittadini. A soli 16 anni entrò volontario nell'esercito e per la sua bravura e il suo coraggio fu presto assegnato al 4° Dragoni Reggimento della Guardia, uno dei più prestigiosi reparti



Paul Waterhouse impegnato nel suo lavoro di motorista.

inglesi. La sua prima destinazione fu Aden, allora colonia britannica, dove imperversava una feroce guerriglia. Dal Mar Rosso fu trasferito a Cipro, a sua volta dilaniata dalla guerra civile tra greci e turchi. Infine venne assegnato a Belfast, dove cattolici e protestanti gli spararono addosso a più riprese durante i servizi di pattuglia. Ma il caporal maggiore Paul Waterhouse sembrava invulnerabile. Anche quando entrò a fare parte del servizio segreto, con il compito di individuare e bloccare i terroristi dell'IRA al loro passaggio dall'Irlanda del Sud a quella del Nord, riuscì a sfuggire a tutte le imboscate. « La sua qualità principale » ricordano i suoi commilitoni « era di non perdere mai la calma ».

Fu quattro anni fa, durante un periodo di guarigione in Germania, che Paul mise piede per la prima volta su una barca a vela. Il nuovo sport gli piacque subito, e il suo comandante lo incoraggiò a praticarlo con la massima intensità. Presto, Paul diventò skipper del Balerina, la barca del reggimento. Ogni fine settimana usciva dal porto di Kiel con i

suo commilitoni, dirigendosi ora verso il Mar Baltico, ora verso il Mare del Nord. Dopo il rientro in patria continuò l'attività velica alla base di Tidworth e già nel 1972 fu selezionato per l'equipaggio del Sabre, lo yacht che doveva rappresentare l'Esercito nella regata del Fastnet.

Quando, un anno fa l'Esercito decise di iscrivere una barca al giro del mondo, Paul presentò immediatamente la propria candidatura. Insieme con gli altri duecento aspiranti, fu sottoposto a una serie di allenamenti e di prove che si protrassero per tutto l'inverno. « La partecipazione a questa regata » ricorda Cyril Waterhouse « era diventata per Paul un traguardo essenziale. Il giorno in cui gli comunicarono che era stato incluso nell'equipaggio del British Soldier per la prima tappa, ci telefonò: "Babbo, mamma, questo è il più bel giorno della mia vita". »

Anche se il British Soldier si classificò soltanto al dodicesimo posto, la regata non deluse le aspettative di Paul. « Il mio unico dispiacere », andava ripetendo

agli amici dopo l'arrivo a Città del Capo, « è di dovermi fermare qui. La prima, in fondo, era la tappa più facile; e per completare la mia esperienza, vorrei cimentarmi anche nei Mari del Sud ». Neppure l'incontro con Jane gli fece cambiare idea su questo punto. E quando Erik Pascoli, a corto di uomini per il mancato arrivo di un membro dell'equipaggio dall'Italia, gli propose di proseguire la regata sul Tauranga, non ebbe un attimo di esitazione. « L'unico problema », disse, « è

di ottenere il permesso del Ministero della Difesa ». Ma a questo provvide, con eccezionale spirito sportivo, il comandante del British Soldier maggiore John Day. « Esempio di comportamento caporale Waterhouse durante prima tappa merita premio. Suggestivo concedergli licenza straordinaria fino termine giro del mondo » telegrafò a Whitehall. La risposta, positiva, arrivò 48 ore prima della partenza da Città del Capo. E Paul scrisse a casa: « Sono entusiasta del Tauranga. Abbiamo un equipaggio veramente internazionale, e sono certo che ci faremo onore ».

Nei pochi giorni trascorsi sulla nostra barca prima di essere inghiottito dall'Oceano, Paul Waterhouse, biondo, occhi azzurri, sempre allegro, robusto come una quercia, era diventato amico di tutti. Grazie alla sua esperienza di meccanico e di motorista, era il braccio destro di Paolo Chanaz per i lavori di manutenzione. « Questa barca » soleva dire « è la più bella e robusta che abbia mai visto. » È una triste ironia che proprio una improvvisa avaria sia stata all'origine della sua morte. ●

sivo cui era sottoposta, la crocetta bassa di diritta si è piegata e abbiamo avuto timore di disalberare. Lo scarroccio era tale che, nonostante l'aiuto del motore, avanzavamo con esasperante lentezza: e intanto le lancette dell'orologio giravano inesorabilmente, rendendo le probabilità di sopravvivenza del nostro povero compagno sempre più esigue.

« Soltanto dopo un quarto d'ora di sforzi, Thierry è tornato ad avvistare la boa, sulla cresta di un'

onda a qualche centinaio di metri di distanza. Ma quando infine, tra continue e paurose sbandate, il Tauranga ha potuto accostarsi al galleggiante, il povero Paul non c'era più: forse non era mai riuscito a raggiungerlo, forse, stremato dalla fatica e dal freddo, aveva lasciato la presa. ed era andato a fondo. In preda all'angoscia, abbiamo incrociato nella zona per altre due ore, lottando contro un mare impossibile » ha proseguito Erik, « ma a questo pun-

to nessuno si faceva più molte illusioni. Ormai era giorno fatto: avevamo due vedette, e se Paul fosse stato ancora a galla, lo avremmo certamente visto. Navigare di bolina con l'albero danneggiato stava diventando di minuto in minuto più pericoloso. Così sono stato costretto, con la morte nel cuore, a interrompere le ricerche e riprendere a fuggire dalla tempesta ».

Prima di allontanarsi dal luogo della sciagura, Pascoli comunque ha avvertito, nel corso del quotidiano appuntamento radio delle 9, tutte le altre barche par-

tecipanti alla regata; queste, a loro volta, hanno trasmesso l'allarme alle navi presenti nella zona. Ma nel momento in cui Paul è caduto in acqua, il Tauranga si trovava almeno cento miglia a sud della rotta commerciale Città del Capo-Sidney e nessun mercantile è stato in grado di accorrere tempestivamente in suo soccorso.

Una volta abbandonate le ricerche, Erik e i suoi compagni hanno discusso a lungo sul da farsi. Invertire la rotta e rientrare a Città del Capo? Cercare di rimontare di bolina l'Oceano Indiano, dove i venti dominanti sono da ovest, sarebbe stato quasi un suicidio. Ritirarsi in segno di lutto e proseguire per l'Australia in sicurezza? Tutti gli altri comandanti hanno esortato Erik a rimanere in corsa, osservando che la regata intorno al mondo non è soltanto una competizione sportiva, ma anche una continua sfida dell'uomo agli elementi, in cui neppure la scomparsa di un membro dell'equipaggio può essere ragione sufficiente per un abbandono. Gli uomini del Tauranga hanno finito col convertirsi a questo punto di vista. « Lo abbiamo fatto », ci hanno detto per radio, « anche per Paul. Siamo persuasi che il modo migliore per onorare la sua memoria sia di portare a termine la corsa ».

Le ultime notizie davano il Tauranga in navigazione - sotto velatura ridotta - in direzione est-nord-est, alla ricerca di una zona di calma in cui riparare le avarie subite nella tragica notte del 19 novembre. A parte la perdita di uno dei due tangoni, che potrà creare seri problemi nel prosieguo della traversata, l'efficienza della barca non sembra compromessa in maniera irrimediabile. Molto dipenderà ora dalla capacità dell'equipaggio di riprendersi dal colpo subito. A Sidney, traguardo della seconda tappa, mancano ancora tremila miglia delle acque più tempestose del mondo. Neppure una settimana dopo Paul Waterhouse, l'Oceano ha fatto una seconda vittima, il comandante della barca francese Cap 33, Dominique Guillet, a sua volta spazzato via da un'onda durante una manovra. Ogni giorno che passa, la regata assume dimensioni più paurose, e le imbarcazioni che vi sono impegnate rivelano tutta la loro allarmante fragilità. Il morale di tutti gli equipaggi non può non risentirne. Ma in mezzo all'Oceano, non ci sono porti in cui rifugiarsi a tirare il fiato. Bisogna andare avanti giorno e notte, anche se non se ne può più. Per loro stessa salvezza, i miei compagni non possono permettersi neppure un istante di debolezza. Alla radio, ho saputo dire loro una sola parola: « Ragazzi, coraggio ». **Livio Caputo**

MORTE NELLA TEMPESTA