



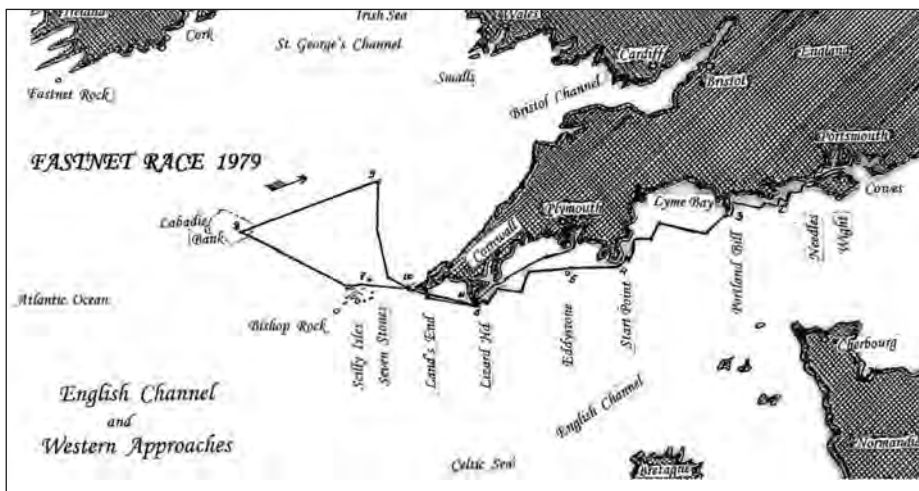
FASTNET-1979

La leyenda del huracán-regata

Frédéric NABBE DEGENKOLBE
Luitenant ter zee der IIe klasse b. d.
Marina Real holandesa



E cumplen algo más de treinta años de la regata Fastnet Race 1979. En los 84 años de la historia de esta regata, la Fastnet del año 1979 mantiene su legendaria historia de haber sido la más dura y más dramática de todas. Murieron 15 personas y en 51 barcos tuvieron que rescatar a varios de sus tripulantes de la mar. En toda su historia, sólo en la Fastnet del año 1931 había muerto otro tripulante durante una tempestad, cerca del señalado banco Labadie. En la Fastnet del año 1979, con una participación de 303 barcos, se hundieron cinco, abandonaron 19, 194 se retiraron y terminaron sólo 85.



Carta de la Fastnet Race 1979 con el *rhumbline* de la Marina con fecha, hora y *log* en las siguientes posiciones: 1. Start Cowes (11.08) 13.30/53,0; 2. Anvil Pt. 17.50/75,9; 3. Portland Bill (12.08) 01.30/01,7; 4. Start Pt. 15.00/64,0; 5. Eddystone 19.30; 6. Lizard Hd. (13.08) 04.00; 7. Seven Stones 14.20/68,0; 8. Labadie Bank (14.08) 02.15/32,0; 9. 18.15/65,0; 10. Longships (Land's End) (15.08) 09.55/14,8; 11. Lizard Hd. 14.00; 12. Finish Plymouth (16.08) 03.40/87,0.

La primera regata de la Fastnet se celebró en 1925. Se organizaba anualmente hasta el año 1931 y, a partir de entonces, bianualmente, con una interrupción en 1941, 1943 y 1945 durante la Segunda Guerra mundial (1939-45). Desde 1957 hasta el año 2005 fue la regata más importante de la Admiral's Cup. En mi opinión la Fastnet Race es la madre de todas las regatas de vela en alta mar y un desafío para cada regatista.

La regata, de 605 millas náuticas, sale de Cowes, en la isla de Wight, y va hacia el oeste, salvo cuando hace muy mal tiempo, que se dirige hacia el este. Después rodea la isla de Wight, librando las islas Scilly por estribor o babor, y deja a babor la Fastnet Rock, en la punta sur de Irlanda, y la Bishop Rock, en la punta suroeste de las islas Scilly (1), para terminar en el *breakwater* del malecón de Plymouth.

En los años cincuenta, la media de participantes era de 50 barcos, pero fue aumentando poco a poco hasta 303 en la edición núm. 28 de la Fastnet Race del año 1979, con tres yates españoles en la clase II para la Admiral's Cup y uno en la clase III.

(1) Fue aquí donde el almirante Sir Cloudesley Shovell (1650-1707) 250 años antes naufragó con gran parte de su escuadra y se ahogó.

Fue a bordo del yate holandés *Marina* (clase *Pion*, diseño v. d. Stadt), *Clase V* (28-32 pies), con un *rating* de 20,8 y una eslora de 9 m, en el que yo participé. Era uno de los más pequeños de los 58 barcos de la *Clase V*, pero soportó el núcleo del huracán y pudo llegar por sus propios medios a Plymouth. Al margen de Joan van der Waals (capitán), nuestra tripulación la componían Silvia Völker, Nestor Völker, René Faber y el autor de este artículo. En este relato resumo mis recuerdos personales de esa regata.

A mitad de distancia entre Land's End e Irlanda, inesperadamente saltó una fuerte tempestad. Desde el lunes 13 de agosto por la tarde hasta el jueves 16 se desarrolló en el Western Approaches la operación de rescate más grande que hasta entonces se había realizado en una regata de vela en alta mar. Se cubrió una superficie de 20.000 millas cuadradas y fueron rescatados 136 tripulantes.

Los barcos más pequeños de la *Clase V* lo tuvieron más difícil, no sólo por el tamaño, sino también porque, al tener menos velocidad, cuando el huracán hizo acto de presencia estaban justo encima del banco Labadie, posición que coincidió con la zona más afectada por la depresión y con peor estado de la mar. Las clase *I* y *II* ya habían pasado.

El ganador en *corrected time* fue el yate *Tenacious*, de Ted Turner, diseño de Sparkman & Stephens. El ganador en *real time*, también llamado *the first ship home* o *line honours winner*, fue el *Condor*, de 77 pies, y el primero en virar la Fastnet Rock fue el *Kialoa*. El *Condor* mejoró el récord de la Fastnet Race en casi ocho horas (71h 25m 23s).



La Fastnet Rock con la costa irlandesa al fondo. (Foto: F. Nabbe Degenkolbe, 1963).

El sábado 11 de agosto, la Clase V salió a la cabeza de la flota desde Cowes, a las 1330 horas, una hora antes de pleamar. Desde ese momento hasta Land's End tuvimos un tiempo bastante típico de un mal mes de agosto en la Mancha: calma chicha, niebla, mucho viento, lluvia e incluso buen tiempo para la vela, pero con intervalos de chubascos.

En general, se puede decir que tuvimos una derrota fantástica por la costa sur de Inglaterra, pasando por los lugares conocidos por los nombres de Needles, Anvil Point, *inner passage* del Portland Bill, Lyme Bay, Berry Head, Start Point, Eddystone, Lizard Head, Mounts Bay, Land's End y las islas Scilly. Entonces nos informaron, por primera vez, de una no muy profunda depresión que salía de la costa este de América y estaba desplazándose por el océano Atlántico en dirección a la costa irlandesa.

El lunes 13 por la mañana, la Shipping Forecast avisó de un viento de fuerza 4-5 escala Beaufort. Navegábamos por estima con una niebla bastante densa y muy cerca de la costa de Cornwall. Evitamos la peligrosa roca de Tater Du, escuchando bien a su *fog horn*. Después de Land's End, el viento sopló con más fuerza y en contra. Rizamos la mayor y pusimos el *heavy genova*.

De acuerdo con los pronósticos, el viento era del SW/fuerza 4-5, que aumentó posteriormente a fuerza 6 o 7 y más tarde giró al oeste. Por la tarde rizamos de nuevo e izamos el génova III. De repente, a las 1800 horas, el viento cayó y nos quedamos parados: fue la famosa calma antes de una tempestad. La *Shipping Forecast* avisó *Fastnet and Irish Sea: Wind SW 4 to 7 and locally strong gale 9, imminent*. A las 2100 horas izamos el génova II.

El martes 14 por la mañana temprano, la Shipping Forecast y France-Inter dieron para nuestra área un aviso de tormenta, con viento del suroeste rolando a oeste fuerza 7, y localmente aumentando hasta fuerza 9 a 10, lluvioso y buena visibilidad. La *BBC* mencionó que habían fallecido dos tripulantes en la regata de la Fastnet y que el SAR (*Search and Rescue*) estaba en *stand by*. El barómetro bajó todavía más, llegando a 991 milibares y aumentó la fuerza del viento.

A las 0215 horas, ciñendo por estribor, con posición sobre el Labadie Bank (2), rompió una ola transversal monstruosa (*freak wave*) encima de nuestro barco dejándonos escorados (*knockdown*) sobre babor con una escora de 120°. El palo se mantuvo bastante tiempo bajo el agua. Silvia y René, las dos personas de guardia en cubierta, se encontraron en el agua por sotavento, con la suerte de que Silvia, cuando el barco se adrizó, fue izada por el cinturón de seguridad desde el agua a bordo. René, con sus más de 90 kg de peso, pudo ver con sus propios ojos cómo el gancho de su cinturón de seguridad se deformaba poco a poco hasta romperse.

(2) Una gran profundidad y una rápida disminución a 62 m de la Labadie Bank pueden estar en relación con las olas en la superficie, según la propia experiencia en submarinos.



Marina durante el Burnham Week, poco después de su maiden race, con Joan detrás del puño de la escota de la mayor, el diseñador Ricus van de Stadt al timón, Mogens Domela Nieuwenhuis a la escota de sotavento del *spinnaker*, Frans de Vries Lentsch arriba a babor al lado de la entrada del camarote y Douwe Maas a barlovento al lado del palo.

Cuando el resto de la tripulación subimos a cubierta, observamos que René todavía era visible fuera del barco, con una mano enganchada en el barandilla del púlpito y su cinturón de seguridad suelto en el agua. Corrí directamente hacia él y pude engancharlo entre las dos barandillas del púlpito, con la relativa seguridad de que ya no se me podía escapar. Poco a poco, entre todos, conseguimos izarle a bordo sin roturas ni heridas.

Para ello redujimos la velocidad del barco, soltando las drizas y escotas de la mayor y del génova. El barco no tenía daños significativos. Solamente se apagó la luz del compás. El barómetro bajó a 981 milibares. El cambio de dirección del viento después del paso del ojo de la depresión cerca de la costa irlandesa fue en conjunto la causa de las grandes olas, muy escarpadas y en direcciones variables, acompañadas de un fuerte viento.

Como responsable de la navegación, vestido con traje de aguas, estaba en el coy de sotavento detrás de la mesa de cartas. Teníamos tanta escora que

apoyaba mi espalda contra la cubierta. El ruido ensordecedor, por los choques duros del buque contra las olas, parecía el producido por colisiones contra un buque grande. El viento relativo subió poco a poco a 60 nudos.

Nuestro problema era que teníamos demasiada vela y velocidad. Pensamos en cuatro opciones para evitarlo: 1. *heaving to* (poca vela ciñendo), 2. *lying a hull under bare poles* (sin velas y el timón fijado a la vía o al máximo a sota-vento), 3. *running off under bare poles* (navegar sin velas con viento de popa), 4. *running off under bare poles with wharps streamed to reduce speed and to steady the stern of the ship* (igual que la tercera, pero con ancla de capa y espías por la popa). Elegimos la última opción. Probablemente esa decisión salvó nuestras vidas. Navegando sin velas, con cabos pesados y nuestra ancla de capa por la popa, teníamos unas 120 millas y por lo menos 30 horas de navegación por delante de nosotros para dejar pasar la depresión.

Entretanto, el anemómetro ya marcaba por encima de los 64 nudos aun en los momentos de menos viento. Era fuerza de huracán, 12 en la escala Beaufort. La altura estimada de las olas era de 40-44 pies con saltos de 50-60 pies. El barómetro siguió bajando y señaló 980 mb. Las crestas de las olas se dispersaban llevadas por el viento. Hasta la mitad de nuestro palo sólo se veía agua y espuma. La visibilidad era mínima y la mar blanca.

A las tres horas se producían olas de una altura inimaginable, con la parte anterior casi vertical y con largas líneas blancas de espuma en la dirección del viento. Tenían una altura del doble de las normales con mal tiempo: 20 m o 66 pies de altura, con una velocidad en la cresta de la ola entre 30-40 nudos (3).

Fue a las 0735 horas cuando nuestro barco inició una fuerte cabezada, llamada *pitch poling*. La popa subió tan rápido que perdimos todo el control sobre nuestros movimientos. Miré hacia arriba y vi, justo encima de mí, a una altura de casi el doble de nuestro palo —que tenía 15 metros—, una ola gigante, *greyhound of the sea*, moviéndose hacia nosotros con una velocidad increíble y un ruido ensordecedor que no puedo olvidar después de treinta años.

Avisé al timonel y grité con toda mis fuerzas «¡Agárrate!». Cuando rompió la ola, justo por encima de nuestra popa, entró durante mucho tiempo una gran cantidad de agua en el camarote. El barco se mantuvo durante un tiempo escorado (*knockdown*) en su banda de estribor y también cabeceó cada vez más a la vertical en caída libre. Nuestra suerte fue que la cresta de la ola puso tanto peso encima de la popa que paró el movimiento *pitch poling* y recuperamos la horizontal con otro movimiento muy brusco. Se rompió el *babystay* y varios filamentos del estay de proa cerca del tope del palo.

(3) DRAPER, L.: *Report by the Institute of Oceanographic Sciences on Severe Wave Conditions during the Fastnet Race-August 1979*. Annex 2A in 1979 Fastnet Race Inquiring RYA and RORC.

Decidimos poner las drizas de espi a proa como reserva para no romper el palo. La cruceta de estribor se había doblado bastante. También una barra de acero que sirve para reforzar el casco en el interior del camarote de proa, lo que significa que el casco estuvo un tiempo doblado, pero por suerte no rompió y no fue fatal para nosotros.

A primera vista el barco parecía intacto, pero en el camarote llegó el agua casi hasta las rodillas. En el interior del barco teníamos esta vez más destrozos que con la primera escora (*knockdown*). Es imposible describir el caos en que nos encontrábamos. Achicamos el agua con cazuelas porque perdimos el cubo en el mar, al igual que la manivela de la bomba de la sentina.

A las 0830 horas el piso del camarote estaba de nuevo a la vista. En este momento gritó el timonel que veía, justo por la proa, un faro encima de una costa alta. Esto era angustioso e increíble porque no coincidía con nuestra posición estimada, calculada para una velocidad de dos a tres nudos. Por suerte pudimos reconocerlo como el palo de otro yate de la regata.

A las 1000 horas de la mañana tuvimos menos mar y viento que durante la noche, pero aún así hacía un tiempo de mil demonios. Recogimos los cabos y el ancla de capa y dejamos nuestro barco ahora en *lying-a-hull under bare poles*, es decir, sin velas y el timón fijado al máximo a sotavento, lo que mantenía generalmente el barlovento del barco a babor. Lo mantuvimos herméticamente cerrado, y la mitad de la tripulación obligatoriamente descansando para recuperar fuerzas.

A las 1400 horas, el pronóstico del tiempo, según la BBC Shipping Forecast, fue: *WSW 7 to 9, and 10 in showers, decreasing to near gale or gale*



El faro de la Fastnet Rock en una acuarela (2000), 54 x 31 cm,
por Ramón García-Lastra Merino.



Monumento en conmemoración de los ahogados en la Fastnet Race 1979. Fotografía obtenida gracias al amable permiso de Éamon Lankford, director Cape Clear Fastnet Museum.

force 7-8. Esperamos al boletín meteorológico de las 1750 horas. La predicción fue: *SW 8 to 9, decreasing to 4 to 5*, lo que nos pareció casi un tiempo increíblemente bueno.

La mar ya no era tan gigantesca y el viento disminuyó hasta WSW/fuerza 8. A las 115 horas decidimos izar la mayor con tres rizos y un tormentín. Calculamos nuestro rumbo al 200° , según la carta rumbo al *Seven Stones Lightvesel*, porque con nuestras averías ya no se podía pensar en la Regata Fastnet.

El miércoles por la mañana, a las 0015 horas, la predicción era de viento SW/fuerza 4-5 y más tarde aumentando a fuerza 6. A las 0235 horas vimos el resplandor del buque faro *Seven Stones* en demora 170° del compás, a una distancia aproximada de 25 millas. Según nuestra posición estimada teníamos que estar a una distancia de quince millas, por lo que teníamos un error de sólo diez millas.

Cambiamos rumbo al 165° de compás y quitamos el tercer rizo de la mayor. Durante la guardia de las 0400 a las 0800 horas vimos muchos aviones, helicópteros y barcos con grandes focos buscando en la mar. A las 0900 horas llegó muy cerca de nosotros un helicóptero, y le hicimos señales con los

brazos y, con la lámpara de morse, el mensaje: *s.y. Marina O. K.*. Este helicóptero pasó la información a nuestro *next of kin* (4).

A las 0955 horas vimos el faro Longships a babor y a una distancia de 1/4 de milla. Poco a poco fue disminuyendo la fuerza del viento hasta SW/fuerza 3-4. Quitamos el rizo de la mayor e izamos el génova pesado. Así llegamos justo a las 1400 horas (pleamar) por el través del Lizard Head. Después cambiamos rumbo al 065° de compás con *rhumbline* a Penlee Point.

El jueves 16 de agosto a las 0245 horas teníamos Rame Head a corta distancia por babor y poco después pasamos Penlee Point y entramos en el Plymouth Sound. A las 0340 horas, cerca de la Plymouth *breakwater*, una lancha de motor nos remolcó al puerto porque nuestro motor (diésel) no arrancaba después de haber recibido tanta agua por encima. A las 0400 horas amarramos en el *outer basin* de los Millbay Docks, después de hacer 434 millas en 111 horas, a una media de 3,9 nudos, desde nuestra salida de Cowes.

Tres horas después de entrar en el puerto de Plymouth se levantó una nueva tempestad. Afortunadamente esta vez estábamos en el puerto interior, los inner Docks, detrás de la puerta de la esclusa. Izamos nuestra bandera nacional a media asta por los ahogados durante esta regata.

En Trá Ciarán (North Harbour), Cape Clear Island, County of Cork, Irlanda, se erigió un monumento en conmemoración por los ahogados de la Fastnet Race 1979, cerca del museo Cape Clear Fastnet Rock (5), a cuatro millas náuticas de Fastnet Rock. Debajo de los nombres de las víctimas hay un proverbio celta, o *gaelic*, como dicen los irlandeses: *I líontaibh Dé go gcastar sinn*, o *May all be in God's fishing-nets*.

Los conocimientos náuticos adquiridos en esta regata me han recordado la necesidad de conocer las opciones correctas para el mal tiempo, porque la mar será siempre la mar y hay que tenerle todo el respeto del mundo en todo momento. Un *great storm*, que se levanta en pocas horas, no se puede prever siempre. El conjunto de factores y circunstancias que se produjeron en la Fastnet de 1979, tampoco. Las opciones que considero necesarias son las siguientes:

- Hay que demorar la orden de *abandonar el barco* lo más posible. Sólo debe hacerse cuando se esté completamente seguro de que está perdido y hundiéndose. De los 24 barcos abandonados, se encontraron 19, flotando y en estado aceptable. ¡Pero no todos los tripulantes de esos 19 barcos sobrevivieron!

(4) En Holanda no existía una organización civil que se ocupara de los asuntos de esta regata. Después de las primeras noticias en los medios de comunicación, desde el *Hr. Ms. Overijssel*, la Marina Real holandesa organizó la difusión de información desde el Ministerio de Defensa en La Haya.

(5) logainmneacha@gmail.com

VIVIDO Y CONTADO

- En situaciones extremas, nunca debe haber más tripulantes en cubierta que los estrictamente necesarios para una guardia o para una maniobra con temporal extremo.
- Las Special Regulations del Offshore Racing Council son esenciales para utilizar como lista de chequeo y de estiba contra las dificultades en el interior del barco. Un buen marino debe preparar siempre su barco para cualquier eventualidad.

Hace tres mil años, una persona curiosa estaba en la ciudad portuaria de Sidón mirando en un muelle cómo un patrón fenicio vaciaba todo su barco, colocaba todas las cosas en el muelle y después, una por una, volvía a ponerlas otra vez a bordo. El curioso le preguntó al patrón para qué servía todo ese trabajo, a su juicio duplicado. El patrón contestó: «Ésta es una pregunta muy fácil de contestar. Aquí, en la tranquilidad del puerto, tengo tiempo para arreglar y poner todo en el sitio donde tiene que estar. Cuando se levante una tempestad en la mar, entonces estaré preparado, sabré exactamente dónde está todo y podré encontrarlo en un instante, porque con tempestad el tiempo dedicado a buscar algo necesario puede significar la pérdida del barco...».

LOS PARTICIPANTES EN LA FASTNET RACE 1979 (ESPAÑOLES ENTRE PARÉNTESIS)

Clase	0	I	II	III	IV	V	Total
Total <i>starters</i>	14	56	53 (3)	64 (1)	58	58	303 (4)
Total retirados de la regata	1	19	30 (1)	52 (1)	44	48	194 (2)
Total <i>finishers</i>	13	36	23 (2)	6 (-)	6	1	85 (2)
Desaparecidos de la tripulación	-	-	- (-)	6 (-)	6	3	15 (-)
Barco abandonado pero recuperado	-	1	- (-)	4 (-)	7	7	19 (-)
Barco abandonado y hundido	-	-	- (-)	2 (-)	1	2	5 (-)

LOS PARTICIPANTES ESPAÑOLES

Núm. de vela	Nombre de barco y propietario, patrón	Clase	Núm. en su clase	Rating	TMF	Elapsed Time hr. mn. sc.	Conected Time hr. mn. sc.
E-7887	<i>Campsá</i> (J. Cusí)	II	10	32,0	1,0382	98-22-35	102-08-04
E-1675	<i>Tornado</i> (W. Singleton)	II	21	30,3	1,0169	121-35.23	123 -38 -41
E-1677	<i>Yachtman II</i> (R. Montagut)	II	-	30,7	1,0220	-	-
E-115	<i>Silver Apple</i> (G. Cryns)	III	-	27,7	0,9786	-	-

Cómo se recuperaron los 136 náufragos

- Helicópteros: 73 personas, de los cuales uno falleció.
- *Hr. Ms. Overijssel*: tres tripulaciones, de los cuales una recuperada desde el yate y las otras dos de su balsa de salvamento. Total 17 personas, de las cuales dos fallecidas.
- HMS *Anglesey* salvó a la tripulación de un yate.
- Pesqueros salvaron dos tripulaciones.
- Un *offshore supply vessel* salvó la tripulación de un yate.
- El barco de cabotaje *Nanna* salvó la tripulación de una balsa volcada, de la cual dos pudieron subir a bordo del *coaster* y tres se ahogaron por falta de fuerza física para subir la escala del práctico.
- Los yates *Lorelei* y *Moonstone* salvaron dos tripulaciones de sus balsas salvavidas.
- El yate *Dasher* remolcó un yate con avería, pero éste volcó. La tripulación embarcó en su balsa salvavidas, y así fueron rescatados por el *Dasher*.



BIBLIOGRAFÍA

BBC News: *Freak storm hits yacht race.*

http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/august/14newsid_3886000/3886877.stm.

BBC Radio 4 Archive Hour offers a one hour documentary about the fatal 1979 Fastnet Race, presented by journalist and sailor David Lomax, <http://www.bbc.co.uk/radio4/archivehour/pip/t5r2a/>.

DEAR, Ian: *Fastnet: The story of a great ocean race.* London, Batsford Ltd., 1981.

— *The Royal Ocean Racing Club, The first 75 years.* Londres, Adlard Coles Nautical, 2000.

FORBES, Sir Hugh, Sir MAURICE LAING en Lt.-Colonel MYATT, James: *1979 Fastnet Race Inquiry Royal*

Yachting Association-Royal Ocean Racing Club, Report to the Council of the RYA and The Committee of the RORC. Londres, 1979.

NABBE, F. L. M.: Conferencia sobre: *El Fastnet Race 1967 a bordo del yate Fairwind*, para el *Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers.* Utrecht, Jaarbeursgebouw, 1968.

— *De Fastnet race, enige navigatorische en meteorologische beschouwingen.* La Haya, ANWB, Waterkampioen, núm. 14, 19 julio 1969, pp. 741-745.

— *Analyse van de Fastnet Race 1969.* Capítulo en: *De Maas 25 jaar later 1951-76.*

Edición para la conmemoración de 125 años desde su fundación. Rotterdam, 1976, pp. 68-74.

NABBE, F. L. M.: *Cuaderno de bitácora del yate Marina.* Agosto 1979.

— *De Orkaan-Fastnet Race 1979.* Artículo en *De Drietand*, Revista del *Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers*, n° 6-2009, pp. 11-21.

Periódicos nacionales y internacionales del año 1979.

ROUSMANIERE, John: *Fastnet Force 10.* Lymington, Nautical Publ. Co., 1980.

Royal Ocean Racing Club: *Twenty-eighth Fastnet Race: Sailing Instructions.* Londres, 1979.

SMIT, Kapitein-luitenant ter zee P. C.: *Hr. Ms. Overijssel.* Anales 1979 de la Marina Real holandesa.