



# IL SETTIMO SIGILLO

*di Lorenzo Rondelli*

Nel 2019 batto un altro record: dopo sei partecipazioni all'italiano Fireball con sei diversi timonieri a Salivoli sono con lo stesso (s)fortunato dell'anno scorso. L'ottimismo regna sovrano: abbiamo una barca più performante (Stellina, realizzata da Fabio Palermi con coperta in legno e scafo in composito) e fare peggio dell'Elba (tutti ultimi e un ritiro) è veramente difficile.

L'avvicinamento al campo di regata toscano assomiglia ad un bollettino di guerra: qualcuno grattugia la barca caricandola sul carrello stradale, un altro fora una gomma, un terzo è fermo con la batteria scarica. Quello che arriva da più lontano (Aosta) è senza prodire. Al confronto i miei inconvenienti, riassumibili in diverse grane dell'ultimo minuto in ufficio e un incontro al quale *non puoi assolutamente mancare* (con l'insegnante di mio figlio), sono di poco conto. Il mio timoniere Stefano ha bimbi grandi e riesce a partire nel primo pomeriggio con la barca: ci troveremo direttamente a Salivoli.

Il saluto a mio figlio è degno di un racconto deamicisiano: non crede che io vada a fare una regata ("*ma perché? E' sera!*") e mi ruba l'orologio, costringendomi a passare da Decathlon per comprarne un altro. Non voglio fare affidamento su quello di Stefano: costa 80 Euro, troppi per uno come me che ne ha già persi due (uno dei quali regalo di laurea...) in regata. Grazie ai miei versamenti i pesci del Garda e di Bracciano sono stati per diversi anni i più puntuali d'Italia.

Parto alle 19.30 e GoogleMaps, ignorando il chilometraggio della mia Punto (346.000 Km), dichiara un ottimistico arrivo alle 23.42. La moderna elettronica legge nel pensiero e nel giro di pochi minuti aggiorna il suo vaticino: 23.47. Tanta efficienza mi insospettisce: il tempo di verificare che i cartelli mi confermano che vado in direzione Venezia (non proprio la rotta migliore per la Toscana) e faccio dietro front.

Radio 3 capisce che sono un uomo di mare: chi parla spiega come fare il punto nave con quattro stelle, una delle quali (ci tiene a sottolinearlo) è Betelgeuse. Mi chiedo quanti altri Fireballisti stanno ascoltando lo stesso programma in questo momento.

Per la prima volta mi sono concesso un piccolo lusso: ho comprato una seconda muta, in modo da regatare per tre giorni di fila con una muta asciutta ogni giorno. Peccato sia un modello da donna, con due cuciture per permettere l'alloggiamento delle ghiandole mammarie caratteristiche del sesso forte.

Smentendo tutte le previsioni arrivo al residence molto dopo mezzanotte, e mi addormento con il buon proposito di tranquillizzare mia moglie il giorno dopo, appena sveglio. Mantengo la promessa e la risposta della destinataria ("*sei arrivato ora?*") mi conferma che continuo a conoscere poco l'universo femminile.

Poco dopo le otto siamo in porto, per cominciare a montare (il verbo non è scelto a caso) la barca. Non riconosco il Fireball perché è in configurazione Meccano usato: si deve montare tutta la ferramenta, incluse le cinghie, le viti per la torretta della scotta randa sono troppo corte, il boma non è rimasto ad Alessandria per un

pelo (si vede che preferisce la montagna), alcuni bozzelli sono rossi di vernice perché i precedenti armatori hanno ridipinto la barca senza smontare nulla.

Per fortuna abbiamo la Bibbia: una quarantina di foto a colori su come era armata Stellina prima che Stefano smontasse tutto per riportarla agli antichi splendori. Peccato che ogni tanto si latiti su qualche argomento, soprattutto quelli a carico del prodiere (circuiti spi, elastici dei trapezi, ecc.).

Il comitato di regata sposta il segnale di avviso di un'ora: lo interpreto come un segno del destino e mi butto anima e corpo nel riassettaggio. Confido di partecipare almeno ad una prova. Mai speranza fu più vana.



Mentre avvito l'ennesima vite l'esclamazione del Presidente Cocuzza "ho un problema alla bandierina" mi fa piombare nell'angoscia più assoluta: gli imprevisti non si accaniscono solo sui peones.

Per evitare di diventare un novello Nureyev importuno il titolare dell'antica gioielleria del porto di Salivoli e per 30 Euro riesco a recuperare tre metri di adesivo antisdrucchiolo da posizionare sulla falchetta. Non contento acquisto anche quattro viti (di numero) ad un prezzo stracciato (un Euro). Chi l'ha detto che la vela è uno sport per ricchi?

Daniele Liberati è lo sfortunato senza prodiere e volteggia sempre più vicino alla nostra barca: se per caso non riuscissimo a completare l'armo in tempo e uno di noi volesse regatare con lui...

Daniele è empatico e capisce che non sarebbe giusto dividere il manovale dal carpentiere (o il cacio dai maccheroni, fate voi): vira verso la Svizzera, dove trova una prodiera con gli orecchini di perla (la moglie



di Cedric, il prodiere della Commodora Christina Haerdy, la fanciulla che tante saccagnate ha dato all'intera flotta italiana lo scorso anno).

Quando a fine mattinata mi buco una mano (non sono abituato ad avvitare...) capisco che salteremo tutte le regate della prima giornata.

Prendiamo delle decisioni ardite: non si monta il puntone e si usano le zeppe (che devono essere modificate perché c'è un bozzello carogna che fa interferenza), non ci preoccupiamo dei pezzi che ci avanzano. Anche i due meccanici ai quali si rivolge Michael J Fox per riparare la sua Porsche (il film è "Doc Hollywood – Dottore in carriera") si sono ritrovati nella stessa situazione.

Finiamo alle cinque e mezza di sera, in tempo per vedere i primi regatanti (tra i primi Cocu, ma solo perché non ha rispettato la fila per lo scivolo) rientrare. I ventidue in acqua partecipano a tre prove che vedono vincitori (per dovere di ospitalità?) Christine e uno dei tre equipaggi della Repubblica Ceca. Zorzi e Bordon sono in grande spolvero: due secondi posti.

Usciamo alle sei (siamo controcorrente... c'è un solo scivolo a senso unico) per provare la barca. Subito salta il passacavi dell'elastico del trapezio (colpa mia, ho tirato troppo l'elastico). Facciamo diverse prove finché non troviamo la giusta posizione dei nodi di ritenuta della scotta dello spi. Ci accorgeremo il giorno dopo in regata che la posizione giusta era sbagliata: li regolo con il tangone orizzontale, alzandolo i nodi non ci permettono di strallararlo. Non avremo quindi la possibilità di usare lo spi nello stocchetto finale verso l'arrivo, perdendo in questo modo una posizione in un arrivo al fotofinish nella quinta prova.

Rientrati abbiamo la bella sorpresa di trovare i gavoni di prua e di poppa completamente asciutti: la barca non fa acqua.

Mi accorgo che ho parecchia fame (ho saltato il pranzo) quando nei locali del circolo scambio il poster della Giraglia con quello di una fantomatica "Centomiglia della griglia".

A cena cedo alle lusinghe di patatine, formaggio, affettati e un vino di dubbia provenienza.

Prima di andare a nanna leggo le memorie di Enrico Vaime (l'autore di Black Out, il fantastico programma del fine settimana di Radio 2), spegnendo la luce solo quando arrivo all'affermazione giusta ("quelli come noi che non avevano fatto niente e per questo erano disposti a tutto"). Prima di addormentarmi invece di contare le pecorelle conto le viti che ho avvitato: prima di cedere alle lusinghe di Morfeo arrivo a contarne 48.

Il giorno dopo siamo finalmente in acqua: abbiamo per la prima volta una bussola e cerchiamo di capire come usarla. Il comitato è gentile (ancora una volta!) e mette in bella evidenza i gradi bussola per la boa di bolina.

Nonostante tutti i nostri sforzi (e quelli della bussola) la prima partenza non è delle migliori e dobbiamo rincorrere per tutta la prova: riusciamo a tenere dietro due equipaggi (distaccandoli all'ultima poppa) e arriviamo 21-esimi. I primi sono lontanissimi, quasi nell'iperspazio.

La seconda partenza è migliore della prima, mentre la bolina è di gran lunga peggiore: ci centrano in un incrocio da manuale (mure a dritta noi, mure a sinistra loro). Qualche secondo di conciliabolo e si decide di continuare: il danno non sembra gravissimo. Una volta a terra cambieremo idea (sull'entità del danno, non sulla decisione).

Riusciamo a trovare del nastro americano dalla barca giuria: mi tuffo in acqua e procedo ad una riparazione di emergenza (chiunque ricordi le foto della Ferrari 512 del team Penske del 1971 sa di cosa sto parlando, chi è troppo giovane veda sotto).



Per migliorare le partenze dovremmo essere più cattivi: per dirla come gli opinionisti di Radio Sportiva (tra i quali ammiro particolarmente il Calamai e il Cecchi) “ci manca quella gomitata pulita che sposta l'avversario”

Palermi ripassa dalle nostre parti e osserva che Stellina è armata male. La scotta spinnaker deve entrare dentro a dei passacavi a poppa (“ecco a cosa servivano...”), il circuito della deriva è chiuso (“ecco perché la scottina per alzarla era a penzolini e ci dava fastidio...”), lo strozzatore che abbiamo usato per il vang serve invece per permettere al prodire regolare il carica-alto del tangone anche quando è al trapezio (il prodire, non il carica alto). Per fortuna non c'è mia moglie a prendermi in giro.

La mia famiglia è assente giustificata: hanno un matrimonio, al quale tengono alta la bandiera (il pargolo si comporta come ho sempre desiderato: insidia diverse volte la torta. Tutte le volte l'attacco è sventato dal buon senso della madre).

Il terzo giorno non si regata: il vento non è proibitivo ma se il mare monta il rientro diventa pericoloso. Per questa volta l'investimento di 70 Euro sulla muta da donna non viene ammortizzato.

Batto un secondo record (costruito con non poca fatica nel biennio 2018-2019): per la prima volta dopo venti e più prove non arrivo ultimo. Il comitato sembra accorgersi del mio stato d'animo e alla premiazione mi accoglie con “I didi t my way” di Sinatra: la frase “ho morso più di quanto avrei potuto masticare” la dedicano a me.



I primi tre sono i cecoslovacchi, la quinta è Christine. L'equipaggio vincitore è tanto veloce in acqua (vince tre delle sei prove e scarta un quarto posto) quanto a secco: quando il comitato organizzatore lo chiama per ritirare la coppa sta già filando sulla corsia di sorpasso in autostrada. Considerando che tutte le sei le prove sono state vinte dagli equipaggi stranieri e che i Cechi hanno siglato due doppiette e una tripletta, la conclusione è banale: la loro non è stata una trasferta ma una spedizione punitiva.

Per fortuna ci sono Zorzi e Bordon che riescono a spezzare la tenaglia austro-ceca: Zanillo, oltre a vincere la classifica degli scafi classici, vede il prodire che ha cresciuto vincere il campionato italiano.

Come scrive Pennac "la vita è piena di premi di consolazione" (ne "La lunga notte del dottor Galvan"): io vinco una bottiglia senza etichetta contenente un liquido rosato. Ad essere ottimisti si può dare fiducia al tappo, che ostenta una professionale scritta "vini tipici" (di dove e perché non si sa... ma come mi suggeriva un'amica diverso tempo fa è preferibile non chiedere quello che non si vuole sapere veramente).

Durante tutto il viaggio di ritorno scorto Stefano, che riporta la barca in Piemonte. Sotto l'acqua mi rimbombano le parole di Angelo Tonelli:

"una volta ho perso il porta targa del carrello. Eravamo in galleria e vedevo dallo specchietto tutte le scintille che il malcapitato faceva. Ci siamo fermati fuori dalla galleria, aspettando le altre auto coinvolte. Dopo aver preso i dati di tutti ci siamo fatti coraggio e siamo entrati per recuperare i pezzi. La targa aveva assunto la forma di una lattina di Coca Cola, la struttura era spezzata in tre punti. Siamo usciti dall'autostrada e ce la siamo fatta risaldare"

Il Lunedì in ufficio mi importuna una dirigente che fino alla settimana scorsa faceva finta di non conoscermi

"sei appassionato di vela?"

Mi tengo sul vago... di questi tempi (o con questi dirigenti, fate voi) non si sa mai.

"Faccio qualcosina..."

e mi racconta che la figlia di sei anni è tornata entusiasta dal corso di vela in Sardegna ("sai abbiamo una casa a La Maddalena").

Tiro un sospiro di sollievo: in azienda mi maltrattano solo per quello che faccio in orario di ufficio. Potrò continuare a fare brutta figura in mare a cuor leggero. Andasse sempre così...