

ON THE WATER AGAIN

di Lorenzo Rondelli

Il Trofeo Baratti è l'occasione per tornare in acqua (e subito qualche robusta osservazione da parte di mia moglie...) dopo diversi mesi passati chiusi in casa davanti al computer (ho provato a stare anche dietro il pc, ma il mio capo non ha gradito).

Il lavoro dipendente dà assuefazione e come da tradizione riesco a partire solo alle 20.20 di venerdì sera. Almeno a terra riesco a superare la prestazione di Mattia Bordon: il suo "partiti per ultimi" non tiene conto del sottoscritto. Per fortuna il mio timoniere Stefano è più saggio di me ed è arrivato un giorno in anticipo: considerando che l'ultima volta a Viverone abbiamo montato il vang in acqua (e che la volta precedente abbiamo saltato tutto il primo giorno di regate del Campionato italiano per completare quel puzzle che si sarebbe rivelato il Fireball "Stellina"). Ho molto apprezzato il fatto che lui abbia preso un giorno di ferie.



Arrivo dopo mezzanotte, un buon risultato se si considera i 385 chilometri sono stati percorsi con

un'auto che ne ha alle spalle (e spero davanti) altri 363.000. Non ho corso il pericolo del colpo di sonno: in auto ospitavo 4 pneumatici nuovi di zecca, che mi rendevano il favore del passaggio emanando quel profumo caratteristico dei magazzini dei gommisti. Il giorno in cui i francesi dell'Arbre Magique riusciranno a replicare quella fragranza sbancheranno il mercato.

Quando Stefano mi propone la colazione alle 07.30 faccio un salto di gioia: il sabato precedente ero in piedi alle quattro di mattina causa treno alle cinque, i giorni precedenti ero in piedi poco dopo le sei per prorogabili impegni di lavoro.

Il circolo è in una pineta spettacolare e pieno di barche di alto livello: Hobie Cat di tutte le misure (15, 16, 18, Tiger), Un Tornado, 420 e 470. Di fronte a tanta abbondanza è normale che il Fireball desti forte impressione: due soci lo ammirano così tanto ("hai visto che bello l'FD?") che non abbiamo il coraggio di interrompere l'emozione. La domenica pomeriggio avremmo avuto anche la possibilità di parlare di Giorgio La Pira* con uno degli organizzatori che fu suo studente (* *Il sindaco santo di Firenze nonché il vero creatore di quella fantastica azienda che è la Nuovo Pignone: convinse Enrico Mattei, non proprio l'ultimo arrivato, a far rinascere quell'azienda motivando la richiesta come quella proveniente dalla Madonna, comparsagli in sogno*). Sono sicuro che quelli del 470 non

toccano queste vette e si limitano a parlare di Juve e Inter o dell'ultima velina (se le veline non esistono più mi scuso, vivo senza televisione dal 2001).

Il Comitato organizzatore ci riconosce subito come facenti parti del nutrito gruppo dei peones navigantes e propina a Stefano una maglietta senza la scritta Fireball. Il mio timoniere se ne accorge in tempo e otteniamo quanto ci spetta. Non saremo altrettanto reattivi in acqua, ma non si può avere tutto dalla vita (o dalla vela, decidete voi).

Sabato si parte vicino alla nave dei pirati. Probabilmente sono i lestofanti più timidi di tutto il Mediterraneo perché gli bastano tre regate Fireball per alzare le tende e non farsi più vedere domenica. Zorzi-Bordon fanno il vuoto (due primi ed un secondo) mentre noi battagliamo nelle retrovie con Daniele Liberati. Piccola consolazione dei buoni passaggi di boa: i primi non sono così lontani come lo erano in passato, al posto di un binocolo da Marines ce ne basta uno da teatro (molto più fine, per giunta).

Il campo di regata non è banale: in meno di tre ore il vento è girato di 90°, giocoforza per il Comitato di Regata spostare la boa di bolina. Qualcuno si accorge anche della corrente (noi no, ma sarà per la prossima volta).

Rientriamo convinti che il fiocco sia troppo rigido in condizioni di poco vento (la finestra rimaneva piatta) e decidiamo che il giorno dopo avremmo provato gli altri due fiocchi che da diversi mesi fanno la muffa nel carrello. Potranno raccontare ai loro amici che anche loro hanno avuto i cinque minuti di celebrità promessi da Andy Wharol.

La birra e la schiacciata offerta dal Centro Velico Piombinese ci consola dei mediocri risultati in acqua.

Solo alle 19:39, a pochi minuti dalla cena, ci poniamo la fatidica domanda: "alle 15:30 avevamo finito tutte le prove, la barca era armata e noi eravamo pronti: perché non siamo rimasti in acqua a provare i due fiocchi?".

Ancora una volta (ma ce n'era bisogno?) capisco come la differenza tra chi improvvisa e chi pianifica è direttamente proporzionale alla distanza tra le posizioni rispettivamente occupate nella classifica finale (noi saremmo arrivati penultimi, N.d.R.).

A cena godiamo dei ricordi svedesi di Manzi-Annese: al contrario dell'Alberto Sordi insidiatore di bellezze scandinave ("se le guarderai ti sorrideranno, se le prenderai per mano ti seguiranno, se le amerai te ne saranno grate... ma non saranno mai tue, perché loro sono angeli e tu sei... il diavolo", cfr. "Il Diavolo", film del 1963 con sceneggiatura di Rodolfo Sonego) i nostri hanno sofferto le pene dell'inferno: "Il Comitato di Regata ci ricorda che se cadiamo in mare il tempo di sopravvivenza è di pochi minuti. Capiamo quindi perché negli spogliatoi gli altri equipaggi si coprono completamente, lasciando solo due fessure per gli occhi protette da occhiali. Ad ogni schizzo d'acqua urlavamo per il dolore... tutti gli altri non capivano..."

Occupiamo la domenica mattina con la scelta di uno dei due fiocchi (oggetti misteriosi): verificiamo lo stato del tessuto e della finestra, il numero di grinze, i timbri di stazza (magari uno è molto più nuovo dell'altro), le dimensioni sovrapponendoli. Alla fine, scegliamo quello che ha già la scotta. Anche se siamo arrivati alla stessa conclusione di un neofita, siamo orgogliosi di aver seguito un processo razionale. Si vive (o si regata?) di piccole soddisfazioni.

L'ottima preparazione a terra porta subito i suoi frutti: dobbiamo tornare in spiaggia perché la stecca alta sta uscendo dalla tasca. Si vede che non riusciamo a pensare contemporaneamente a fiocco e randa.

Il nuovo fiocco sembra fare miracoli: nella prima prova arriviamo a poche lunghezze dai primi tre. La progressione è impressionante, neanche Rocky Balboa sulla neve bolscevica avrebbe potuto fare altrettanto: sestì alla boa di bolina, quindi alla boa di poppa, quarti al traguardo.

Siamo convinti che il buon risultato (il mio migliore dal 2009, fate voi i conti) non sia venuto per caso: abbiamo provato la linea (era preferibile partire in boa), verificato che la nostra bussola fosse coerente con quella del comitato di regata (10° di differenza, ci può stare), deciso quale fosse il bordo buono (di bolina mure a dritta), scelto di virare sempre nel caso in cui fossimo stati sotto le vele di altri equipaggi (con nove barche c'è spazio per tutti) e strambare quando la nuova rotta ci avrebbe permesso di farci spingere dalle onde. La regata più ragionata degli ultimi anni, insomma.

Per fortuna il Presidente Cocuzza ci richiamerà alla realtà (o all'ordine?) a terra: il suo eloquente

“ho capito che vi serve un pesce pilota: finché seguite me andavate bene, quando facevate di testa vostra no (= siete tornati negli ultimi posti)”

Ci lascia senza parole (anche perché in quella magnifica regata lui è arrivato due posizioni dietro di noi).

Le due prove successive gli avrebbero dato ragione, a dimostrazione che nel Fireball viene premiata la meritocrazia e il Presidente è il regatante più illuminato (potenti luci di navigazione a LED?) della flotta. Alla fine, siamo (meritatamente) penultimi, ma con un buon distacco dall'ultimo.

L'osservazione di Zorzi (“per qualche momento eravate primi... vedevamo una barca davanti ma non capivamo chi fosse”) non sminuisce la lucida analisi di Umberto e fa il paio con la nostra auto analisi (“se Zorzi, che sono due anni che vince praticamente tutto, non sapeva chi fossimo, figuriamoci se potevamo essere in grado di saperlo noi!”).

Per il “conosci te stesso” servirà tutta la prossima stagione agonistica...

Baratti, 1 e 2 agosto, 2020