

## IN FIREBALL NON SI DEVONO FARE CALCOLI

Per cause di forza maggiore al campionato italiano Fireball 2021 arrivo in piena forma (o presunta tale, nel caso in cui la si giudichi dalla mia posizione in classifica finale): causa cedimento della pompa dell'olio della mia auto sono due mesi che percorro in bici i 35 Km casa-lavoro-casa.

Strano che il componente ha dato cenni di cedimento dopo soli 371.000 Km. Altrettanto stranamente il ricambio non era disponibile, facendomi sentire l'ultimo uomo del pleistocene, essendomi laureato un anno prima della data di immatricolazione della mia vettura (1996).

Ho diverse ragioni per essere ottimista: i 1.400 Km passati pedalando mi hanno riportato al peso forma di 74 Kg, useremo un nuovo gioco di vele (recuperato in ottobre e, causa varie chiusure e lock down, amorevolmente ricoverato in ufficio, lontano da familiari sguardi indiscreti), abbiamo usato i due giorni di riposo forzato a San Vincenzo per trovare le tabelle per la corretta messa a punto della nostra barca.

La tappa di avvicinamento precede senza grossi scossoni: il mio timoniere Stefano arriva a Follonica il giorno prima, con un carrello stradale rimesso a nuovo (pneumatici e tamburi freni nuovi, cerchioni riverniciati), io il giovedì sera in treno. Altri equipaggi sono meno fortunati: Daniele Liberati buca due volte mentre Tentoni una sola, ma in modo abbastanza complesso da farlo arrivare a destinazione solo a ora di pranzo del giorno dopo la sua partenza.

Il circolo di Follonica si dimostra subito rigoroso (non per caso l'anno prima ha ospitato il campionato italiano classi olimpiche): il cartello che avverte di mantenere la distanza interpersonale è tradotto anche in inglese, con tanto di distanza in unità imperiali: il plebeo metro viene tradotto in 3,281 piedi, una precisione al millesimo. Se il comitato di regata applicherà lo stesso rigore in acqua, i velisti della domenica come me saranno in un mare di guai.

Le istruzioni di regata hanno diverse sorprese, tra le quali il diritto del comitato di spostare le boe fino a 100 metri dalla posizione originale senza avere l'obbligo di dichiarare il cambiamento di percorso. Nonostante ci sia un equipaggio francese che regata con un numero velico inglese non riportano tale misura in piedi.

Lo skipper meeting conferma ancora una volta che non bisogna mai mancare certe occasioni: il comitato di regata ci informa che le boe sono arancioni e rosse (una situazione che viene riassunta da Beatrice in un eloquente "le donne vedranno la differenza, gli uomini no") e ci dimostra con un eloquente spiegone di 5 minuti sia l'inutilità di avere i moduli cartacei per le proteste (che dovranno essere compilati su un sito Internet) che dell'affissione delle classifiche (saranno facilmente consultabili nell'etere). Visto che nelle istruzioni è esplicitata l'intensità minima del vento per poter dare la partenza (4 nodi), i giudici ci chiedono se esiste anche un valore massimo: Enrica soddisfa sia questa curiosità (Il massimo è 28 nodi) che una possibile domanda successiva ("ma in quelle condizioni regata solo lui", indicando Paolo Brescia).

Quando ci dicono che a Febbraio con i Laser ad Andora hanno dato la partenza con 35 nodi mi sorprendo a pensare "chissà come si sono divertiti" (vedi NOTA 1).

Tutto chiaro in teoria (non per niente dopo l'incontro con Ganga Bruni Umberto mi ha scritto "su Zoom sembri fortissimo"), meno in pratica: alziamo le nuove vele e non ci ritroviamo più con le regolazioni

"e' tutto diverso..." esclama Stefano

"perché?"

"non lo so..."

I chilometri in bicicletta mi hanno prosciugato: non passo la scotta spinnaker dentro il barber e mi dimentico di inserire quella del fiocco sui bozzelli nel pozzetto.

Quelli della Classe 4000 hanno le idee chiare: rispondono tutti all'invito "andiamo a fare l'aperitivo" e mollano l'armo delle barche a metà. Adesso capisco perché sulle magliette della regata il Fireball sembra stampato all'ultimo momento, parzialmente sovrapposto ad un Laser 4000 dalle misure tanto generose quanto ingiustificate (in fin dei conti il nostro è un campionato italiano mentre il loro una semplice regata nazionale): i veri VIP questa volta sono loro. Ho il dubbio che Ferrari abilmente celata sotto un anonimo telone grigio topo nel nostro campeggio sia di uno di loro.

Tra i Laser 4000 ritrovo due conoscenze incontrate in un'altra vita (quella nella quale mi potevo permettere di andare una settimana a Caprera come istruttore): Anna (segretaria di classe) e Alessandro (alla fine terzo).

Alessandro fino all'altro ieri era consulente del ministro dell'innovazione scientifica Colao, oggi è un riporto diretto dell'amministratore delegato di Arduino ("è un poco come se la tua band ti avesse chiesto di suonare con loro sul palco"). L'ultima volta che l'ho incontrato ero spettatore di una sua conferenza dove in maniera molto amabile (è stato anche attore di teatro e architetto) ha ricordato che "tutte le stampanti 3D del globo hanno il suo software", la penultima volta nel suo laboratorio dove ho fatto conoscenza dell'autore di un libro fantastico "Stanley e me" dove ha raccolto quarant'anni di ricordi del braccio destro di Kubrick. Il mio coraggio nel continuare a dare del tu ad un personaggio del genere mi sorprende ancora oggi.

L'organizzazione della cena del sabato sembra a metà strada tra il gioco dell'oca e la caccia al tesoro: l'organizzazione mi dice che se ne sta occupando il segretario della classe Fireball, che a sua volta mi dirotta verso il tesoriere che cade (senza farsi male) dalle nuvole. Il titolare è convinto che il mio uomo è una signora del Fireball, ma Enrica smentisce categoricamente. Il cuoco mi rassicura: fino a 70 persone lui non ha problemi. Applicando i nebulosi ricordi di Analisi Matematica I (superato con un eccellente 20/30) trovo un rassicurante 72 (nel caso in cui ogni equipaggio porti 2 ospiti) non lontano dalla capienza massima ammissibile. Seguendo ancora una volta il suggerimento di una vecchia collega ("non chiedere quello che non vuoi sapere veramente") non mi faccio la faticosa domanda "ma il cuoco non dovrebbe sapere il numero esatto per acquistare per tempo l'esatto quantitativo di ingredienti freschi?".

Giovedì mattina, il tempo di aspettare il vento (e Tentoni) finalmente in acqua: siamo in 18, con la famiglia Cocuzza a fare la parte del leone (sono presenti in tre equipaggi diversi) mentre mancano gli Svizzeri (soffro in particolare l'assenza di Urs Haerdy) i Cechi, Maurizio e Giorgio Leone (bloccati per improrogabili impegni lavorativi). Speriamo di vederli (se possibile da vicino anche in acqua) all'Europeo a settembre.

In tutte le prove è buono partire vicino al contro starter. Ci proviamo sempre, con risultati ridicoli. Sappiamo cosa dobbiamo fare ma non riusciamo a farlo. Non osservo dove vanno i Laser 4000 perché non ci sono (regateranno solo nel fine settimana).

Le due prove vengono effettuate con poco vento e qualcuno soffre. Tra quelli che non soffrono dell'arietta ci sono gli equipaggi che andranno forte anche con il vento teso delle ultime due prove dell'ultimo giorno (Stefanini, Brescia, Zorzi), a dimostrazione che il vecchio adagio contadino "se sei forte lo sei in qualunque condizione di vento" ha delle basi robuste.

Da come ci stringono i due ragazzi juniores di Viverone (mi viene il dubbio ci abbiano scambiati per un limone da spremere sulla cotoletta alla milanese) capisco hanno dei numeri. Stranamente non mi inquieto (sintomo di vecchiaia o saggezza?) e mi limito a cambiare bordo. Torniamo a terra con due 14-esimi posti, non lontanissimo da chi ci ha meritatamente preceduto. I primi 10 equipaggi sono di un altro livello, almeno per noi.

Sabato c'è ancora l'arietta del giorno prima, sempre da mare. Questa volta non osservo dove vanno i Laser 4000 perché non sono lucido. Qualche giorno dopo, durante il debriefing, resisto alla tentazione di costruire la bugia dell'anno ("non ho chiesto dritte ai due equipaggi che conoscevo perché non mi sembrava corretto nei confronti degli altri Fireballisti"). Registriamo due 15-esimi posti, non proprio un risultato eclatante ma

migliore di quello di San Vincenzo, dove non eravamo neanche scesi in acqua per infortunio e successiva visita alla guardia medica, fortunatamente vicina ad mercato locale del quale ho particolarmente apprezzato il pecorino stagionato. Come diceva il dottor Galvan “la vita è piena di premi di consolazione”.

Domenica mattina ascolto inavvertitamente il briefing dei posa boe

“mi hanno detto di prendere una birra...”

“vai in cucina, sono nell’armadio, quello grigio, apri l’anta di destra. Se è chiuso vai nell’altro armadio, quello grosso... pigliane abbondanti, tutte quelle che stanno nel gommone!”

e scendo in acqua immaginandomi la lucidità con la quale i baldi giovani metteranno il campo di regata.

Sono fiducioso perché l’equipaggio francese ci ha riempito di suggerimenti, risolvendoci l’annoso problema dei regali di Natale: serve avere tutte le scotte e le cime in Spectra (“perché così, quando c’è la raffica, tutta la spinta del vento è sulla barca; con cime e scotte più elastiche in un primo momento queste si allungano e solo successivamente la barca parte”). Sono preparati e ci descrivono anche l’altra faccia della medaglia: l’equipaggio deve essere molto più reattivo.

Forse a causa di tutte queste nozioni (non è vero ma mi piace pensarlo) vado in confusione già alla fine della prima prova: tiro giù lo spinnaker alla boa di poppa, mentre tutti gli altri lo tengono e vanno il doppio di noi. Stranamente non perdiamo posizioni, ma è solo grazie al santo protettore dei velisti della Domenica (quorum ego).

Prima della penultima prova aumentiamo il coefficiente di complicazione: facciamo uno stop al vento all’interno del campo di regata, per vedere in quali delle due parti la direzione del vento fosse più favorevole.

Il vento aumenta ma, invece di fidarci delle nostre sensazioni, decidiamo di applicare la seconda fase del Sei Sigma (vedi NOTA 2): se teniamo la barca di bolina non cambiamo le regolazioni.

Qualche inconveniente (una scuffia, la forchetta del tangone che salta, la mancata partecipazione all’ultima prova) oltre alle mancate differenze nei due lati del campo di regata, fanno inesorabilmente bella mostra in classifica, che peggiora ancora: siamo 16-esimi. Stefanini-Borzani sono meritatamente campioni: vincono 4 prove su sette e scartano un sesto posto. Completano il podio Brescia (due primi) e Zorzi, che ha la meglio su Palermi sono l’ultimo giorno. Stefano vince la Basola d’oro, che mettiamo orgogliosi a centro tavola Domenica sera.

Quando il comitato di regata ci ringrazia per la pazienza “nei primi due giorni avete sofferto, mentre oggi...”

Soffoco a stento un moto di ribellione: “No, no, c’è chi ha sofferto anche oggi!”

#### NOTA 1

Per gli appassionati di fantascienza: “Chissà come si divertivano” è un bel racconto di Asimov su una bambina che ascolta rapita il racconto del suo insegnante robot su com’era organizzata la scuola centinaia di anni prima. Con il Covid abbiamo sfiorato questa situazione.

#### NOTA 2

Il Sei Sigma impone che tutti i progetti seguano 5 fasi DMAIC: Definire (correttamente gli obiettivi del progetto), Misurare la prestazione prima di iniziare il progetto, Analizzare i motivi della prestazione, Innovare introducendo tutte le migliorie/modifiche del caso, Controllare i miglioramenti effettuando esattamente la stessa Misurazione fatta prima di modificare/innovare. Il Sei Sigma mi ha cambiato la vita. Devo ancora capire se in meglio o in peggio.