

## GLI APPRENDISTI VELISTI

*di Lorenzo Rondelli*

Il mio 2018 si chiude con un altro record: sesta partecipazione al campionato italiano con sei timonieri diversi. Questa volta la vittima designata è Stefano, incrociato di sfuggita lo scorso anno al campionato italiano di Punta Ala. Per la prima volta regaterò senza l'armatore a bordo: il Fireball ce la presta Daniele, tanto infortunato quanto generoso (ci presta anche il carrello).

Avevamo due settimane per definire gli ultimi dettagli (il certificato medico per me e l'iscrizione alla classe per Stefano, il gancio traino con relativo adattatore per la mia Fiat Punto, la targa ripetitrice, l'assicurazione per ITA 13120, i biglietti per i traghetti, il pernottamento, l'iscrizione alla regata).

Come in ogni puzzle che si rispetti tutti i tasselli vanno al loro posto quando meno te lo aspetti (notare la rima baciata): recupero il certificato medico, ritrovo inaspettatamente il gancio traino dove l'avevo riposto qualche anno prima, un autoricambi mi vende a peso d'oro una placca di alluminio con una faccia dipinta di giallo, la carta di credito di Piera, moglie di Stefano, convince la Moby ad emettere i biglietti, l'assicuratore del presidente Cocuzza diventa anche il mio, si libera un posto nell'appartamento affittato dai più giovani. Per darci un tono decidiamo con Stefano di fare l'iscrizione alla regata in loco.

Il supplemento brivido me lo concedono due non regatanti: il mio capo e mia moglie:

il giorno prima della partenza il primo mi chiede di completare un lavoro per il giorno stesso, mentre con la mia dolce metà eravamo già d'accordo che, causa suoi improrogabili impegni (leggasi cena con i colleghi), avrei gestito in autonomia la nostra pila atomica di tre anni.

Il reattore si spegne alle undici grazie ad una buona trovata che sembra tramortirlo ("*non spegnere la luce, ci sono i mostri!*", "*I mostri non ci sono di notte: hanno lavorato tutto il giorno e a quest'ora stanno dormendo*") mentre Cenerentola rientra a mezzanotte. Recupero il computer e ligo al dovere mando le ultime mail di lavoro. Alle 00.40 a nanna.

Contro ogni previsione sono puntuale all'appuntamento delle nove all'AVNO: considerando la rincorsa lunga (partivo da Milano) non era un risultato scontato. Stefano e Piera sono ancora più puntuali di me, insospettendo in questo modo la pattuglia dei Carabinieri di

Viverone che, ligia al dovere, li ferma per un doveroso controllo. Dopo qualche trasbordo dalla mia auto a quella di Stefano riusciamo a ritagliare un posto sul divano posteriore per Piera. Il supplemento brivido lo offre il carrello, che si ostina a non collaborare con il mio gancio traino. Al grido d'aiuto lanciato su What's Up risponde il presidente, che con un laconico *"cominciamo bene"* ci ricorda l'immortale battuta di Marcello Marchesi *"Aiutati da solo che Nostro Signore c'ha da fare"*.

Le nostre preghiere sono esaudite quando troviamo il punto G, costituito in questo caso da un bottoncino misterioso del carrello. Partiamo con appena nove minuti di ritardo sulla tabella di marcia.

Sono un poco contratto: l'ultima volta che ho portato un Fireball (nel 2009 partendo da Bracciano) ho tamponato un furgoncino a pochi chilometri dal porto di Piombino. Spero di non ripetere l'esperienza. La contrazione diventa panico puro quando una bisarca Mercedes, uscendo da un'area di servizio allegra come solo una walchiria in libera uscita all'October fest può esserlo, cerca di trasformare un Fireball in due Optimist. Ricordando che il bando di regata prevedeva una sola classe decido di non cedere alle lusinghe alemanne e spremo fino all'ultimo crine i 55 cavalli del motore 1.100 Fire.

Nonostante i miei timori, il pieno carico, le 21 primavere e i 344.000 chilometri la Punto fa il suo dovere e ci porta sani e salvi al porto di Piombino.

L'ultima insidia veste le tute Toremar: i gentili operatori sganciano il carrello e lo abbandonano nella stiva senza particolari ritenute. Si convincono a mettere una cimetta per bloccare i cunei sotto le ruote solo quando vedono che voglio farmi giustizia da solo e sto assicurando tutto con le cime di rispetto.

Sbarcati all'Elba si inizia un altro puzzle: serve armare una barca mai vista recuperando i pezzi che aveva portato Alberto Maero con il suo carrello.

Facciamo conoscenza con il nostro carrello da spiaggia, un monolite in ferro con saldature che avrebbero commosso anche i rudi marittimi Toremar. Le ruote sono piene mentre i cerchi sono stati prelevati dalle carriole dei tempi di Carosello. Si tratta probabilmente di un manufatto riconducibile all'età del ferro e molti autoctoni sono emozionati: fino all'altro ieri l'isola era famosa per le sue miniere del prezioso metallo.

L'emozione contagia anche me e chiedo al presidente se sia previsto un premio per il carrello vintage. La risposta *"Voi di premi vintage ne vincete più d'uno..."*

dimostra ancora una volta come Umberto abbia un'invidiabile visione d'insieme.

Anche la randa è competitiva: il formidabile libro sui 50 anni del Fireball a pagina 280 assicura che il nostro numero velico originale I 2203 nasce tra il 1963 e il 1975. L'autografo di un ignoto stazzatore datato 26/06/1979 rende inutile l'analisi al carbonio C 14.

Il presidente per acclamazione Cocuzza ci presta il suo fiocco. Cuore d'oro? No, sfrutta semplicemente il suo acquisto incauto di qualche settimana prima: regaterà con il gioco di vele che ha vinto il Mondiale Fireball a Carnac. Per lui non ci saranno scuse.

La ghinda proviene da un ignaro-ignoto inglese o francese o ceco o svizzero o australiano o irlandese o canadese o sud africano o keniano (tutti in acqua a Carnac): l'ha trovata Cocuzza al Mondiale in Francia. Non potendo rintracciare lo sbadato velista è stata contrabbandata in Italia, paese famoso per le frontiere gruviera. Speriamo solo che l'ex proprietario non sia in vacanza all'Elba: vorremmo evitare un "*caramba che sorpresa ecco chi mi ha sottratto la ghinda*" con conseguente incidente diplomatico.

Quando le prime onde della sera cadono (senza farsi male) sulla coperta del nostro ITA 13120 decidiamo di soprassedere e completare l'armo il giorno successivo.

Salutando il nostro Fireball scopriamo che su entrambe le murate abbiamo una decal di Topolino apprendista stregone (chiunque non abbia visto "*Fantasia*" è pregato di abbandonare la lettura di questo articolo e riprenderla solo dopo aver colmato il suo debito formativo). Lo prendiamo come un segno di buon augurio.



I ragazzi con i quali divido l'appartamento sono intimoriti dalla veneranda età del loro coinquilino: decidono di lasciarmi tutti e due i singoli e dormono in tre sul divano letto del salotto.

Passiamo il Venerdì mattina a completare l'armo della barca: non c'è il Cunningham (ne improvviseremo uno di fortuna il secondo giorno, quando vento e onde consiglieranno di dotarsi di tutte queste diavolerie moderne) mentre il circuito dello spinnaker presenta qualche sorpresa sia sul carica alto che sul carica basso. Il carica alto del tangone è... a carico del prodiere mentre il carica basso è durissimo. In compenso non esiste l'elastico per il recupero della drizza: una volta issato lo spi, la drizza avrà a disposizione due lati di lasco (o un'intera poppa) per avvolgersi su se stessa e presentarsi nella configurazione "contorsionista bulgaro" al momento dell'ammainata in boa. Il bozzello del carica alto ha la gola troppo grossa e il tessile esce incastrandosi tra carrucola e guance: con uno stroppetto metto un bozzellino più piccolo che di solito ho attaccato al portachiavi dell'auto.

Abbiamo tre tangoni (il terzo dei quali lo scopriremo l'ultimo giorno, disarmando la barca), uno dei quali sorprendente: le varee hanno un meccanismo che le fa sembrare delle forbici da giardino.

Il briefing con il comitato di giuria è illuminante: non si applica la regola 42 (scoprirò poi che è quella che si riferisce al pompaggio) e chi sgarra la prima volta prende

un'ammonizione (prima bandiera gialla). Dopo due bandiere gialle c'è la squalifica, dopo tre bandiere c'è una squalifica non scartabile. Probabilmente alla quarta bandiera scattavano le sculacciate.

Con un altro equipaggio (quel santo di Daniele ha prestato una sua barca anche a Maero) ci dividiamo i due spinnaker disponibili: noi siamo fortunati e ci capita quello con un leone con una dentatura improbabile (tipo Guglielmo il dentone, per chi ricorda il film ad episodi con Alberto Sordi) e una criniera tagliata corta, una specie di orso (Grizzly) che si è alzato male. L'altro equipaggio sceglie quello con disegnati due toponi (maschile) che si fronteggiano incarogniti, tipo illustrazione d'epoca di un libro dei racconti di Poe.

Quando sembra tutto pronto andiamo in acqua: finalmente si regata! Usciti dal porto la prima sorpresa: gli agugliotti della pala del timone escono allegramente dalle femminelle per andare a dare un'occhiata ai due forestieri che occupano il pozzetto. Alcuni stroppi providenziali riesco a ricondurre il timone alla configurazione iniziale.

Il poco vento e poca onda premiano Christine Haerdy, che vince mettendo in riga gli altri 24 equipaggi. Noi facciamo del nostro meglio ma arriviamo ultimi, molto staccati da chi ci precede.

Ci consoliamo a terra con l'acciugata offerta dal Circolo Velico Elbano, uno splendido aperitivo all'abbuffata di formaggi e miele (offerti dagli equipaggi svizzeri), pasta al pesto alla genovese (merito di Enrica Bertini), tiramisù (come sopra), insaccati di ogni ordine e grado (cortesia degli equipaggi della IV zona).

Qualcuno decide di farsi giustizia da solo, emulando le epiche cene di Terence Hill e Bud Spencer, con le pennette al posto dei fagioli.



Dopo avermi visto all'opera in acqua i ragazzi decidono che sono un buon diavolo e portano via uno dei due letti singoli dalla mia stanza.

Sabato leggere il campo è veramente difficile: alle 08.50 devo decidere se preferire il bordo a terra e tornare all'appartamento (bagno comodo ma potenzialmente occupato) oppure privilegiare la rotta lungo costa direzione bagno alla turca (sicuramente libero ma con meno confort).

Un attimo prima di entrare in acqua Andrea Minoni ci fa osservare che abbiamo un rake degno di un Finn: il nostro albero è dritto come il Saturno 5 sulla rampa di lancio di Cape Canaveral (e noi non ce ne siamo accorti). Decidiamo di tentare il tutto per tutto e ci diamo dentro con il puntone. Quando notiamo che la parte della barca che si flette è la coperta e non l'albero decidiamo di soprassedere.

Nonostante tutto in acqua sembriamo veloci: la "I" di "ITA" e il "3" del numero velico cominciano a staccarsi. Purtroppo il resto della flotta non se ne accorge e taglia il traguardo quando noi siamo ancora nel pieno dell'ultima poppa. Un ritiro e un infortunio (per fortuna senza conseguenze) ci rovinano la media: in due prove siamo sempre ultimi arrivati ma comunque 23-esimi.



Fotoshop servirà sia per ridurre la distanza dagli altri che per correggere i numeri velici nelle foto del formidabile Urs Haerdi.

Rientriamo in tempo per provare a trovare una soluzione al rake dell'albero. Realizziamo una zeppa con materiale recuperato in loco: vicino ai cassonetti trovo un mobiletto portafrutta che fa al caso nostro. La sega è di Zorzi, per pialla si usa il muretto di delimitazione del parcheggio.



A cena conosciamo Piero, un meccanico dell'Elba che collabora con il circolo facendo assistenza con il suo gommone. Piero è una miniera di aneddoti, tra i quali ricordo con piacere quelli su un suo cliente (*"Un cliente mi ha chiesto un preventivo. Non era contento del prezzo, troppo caro diceva. Quando gli ho chiesto che lavoro facesse mi ha risposto che era dentista. Volevo ribattere qualcosa ma lui mi ha zittito: lui aveva studiato! Qualche settimana dopo, quando l'ho trovato fermo con la sua Mercedes con una gomma bucata, di notte sotto la pioggia mi sono fermato, ho contraccambiato il suo sorriso e sono ripartito dicendogli «Guardi ho da fare, non posso fermarmi... e comunque io non ho studiato!».* Da quel giorno è sempre stato lui il primo a salutarmi...) e su un viaggio in Grecia (*"Nel paesino dov'ero c'erano solo vecchi e bambini. E le capre erano tutte zoppe: le facevano fuori i pastori, per impedire di scappare. Una sera a cena vedo per la prima volta una ragazza, bellissima! La ammiriamo per tutta la sera e quando si alza vediamo che zoppica anche lei! A quel punto non ce l'ho fatta ed ho esclamato a voce alta «Madonna, la voleva scappare pure questa!!!»"*).

Il tempo di mettere la copertina alla barca (uno splendido telone con la pubblicità di un festival sul film sulla montagna patrocinato tra gli altri dalla Regione Valle d'Aosta) e siamo sotto le coperte anche noi.



Per prepararmi mentalmente alla terza giornata di regate prima di addormentarmi leggo "La stoffa giusta", la storia degli astronauti americani che negli anni sessanta hanno

conquistato lo spazio. Purtroppo i primi due capitoli non sono quelli giusti: i piloti collaudatori protagonisti della storia due volte su tre fanno una brutta fine. Non il miglior viatico per fare bene il giorno dopo.

Domenica mattina mi conforta mio figlio: quando lo informo che su quattro prove sono sempre arrivato ultimo mi chiede se si è rotta la barca. Non riesco a mentire:

*"No, riesco ad arrivare ultimo anche se la barca rimane integra. Quando torno mi tiri su?"*

*"Ti ho preparato un'autogru"*

Come ai tempi d'oro della Formula 1 completiamo la messa a punto della barca sulla linea di partenza: si cambia la posizione di un bozzello che in navigazione faceva aprire lo strozzatore della drizza spi, si abbassa il punto di mura del fiocco, si riducono gli stroppetti che comandano l'apertura delle vatee del boma.

Se una passeggiata sulla spiaggia porta ad un letto pieno di sabbia (grande Andrea Pazienza!) una buona partenza tira su il morale per qualche bordo. Le onde e la mia posizione scorretta al trapezio (troppo a prua) ci fanno riempire il pozzetto di acqua: completiamo la prima prova per il rotto della cuffia mentre a metà della seconda ci ritiriamo. Siamo pieni di acqua e non riusciamo a svuotare. Disarmando la barca troviamo il terzo tangone (lo prendiamo convinti che non sia nostro..), una sacchetta mai vista (anche questa nostra), 60 spugnature di acqua nel gavone di prua e 30 spugnature in quello di poppa.

Il rientro è tranquillo: ritroviamo i soliti gentiluomini con le tute Toremar e gli 80 Km/h di velocità massima sull'Aurelia. Grazie ai Carabinieri (questa volta non ci fermano) alle tre e mezza di notte atterriamo all'AVNO di Viverone: mentre ci dilettiamo nell'allentare le cinghie, fare il trasbordo dei bagagli dalla mia auto a quella di Stefano e del mio materiale da quella di Stefano alla mia, togliere la mia targa ripetitrice, mettere il carrello in modo che non dia noia, trovare il modo di chiudere il cancello e lasciare le chiavi nel carrello, ci fa compagnia una nenia quantomeno inusuale a quell'ora e in quel posto. La voce è maschile e le parole incomprensibili: decidiamo di non approfondire.

Torno a casa alle sei e mezza di mattina, dopo quattro giorni, sette prove, due traghetti, quasi mille chilometri. E trovo il coraggio di togliere il gancio dall'auto solo Giovedì pomeriggio. Forse speravo ci fosse un'altra regata il fine settimana successivo...