

“...per favore non vincete!”

Cronaca dal Campionato Fireball Italo svizzero 2016 - di Lorenzo Rondelli

Grazie ad un'arma segreta recuperate dall'amico Vito (= il giorno prima della regata mi sono accorto di non trovare più l'imbragatura del trapezio) sono riuscito a completare la missione a Campionato Svizzero Fireball 2016.

A Maccagno sono arrivato attraverso la Svizzera: non ho controllato la rotta propostami dal TomTom con il risultato che alla frontiera ho contribuito alle entrate della Confederazione Elvetica con un obolo di 40 Euro per la vignette. Chi mi ha proposto l'acquisto aveva l'uniforme della

S.W.A.T., l'auricolare dei Men in Black, e la pistola di Bond: impossibile resistergli.

Già durante la stazza io ed il mio timoniere Andrea abbiamo creato il panico: lo stazzatore (svizzero ma questa volta disarmato) non è riuscito a trattenersi

"per favore non vincete con queste vele, altrimenti mandate in rovina I velai"

Se avessero verificato anche la barca (un Nautivela del 1986, circa) penso non avremmo avuto il permesso di scendere in acqua.

Siamo 27 barche: un nocciolo duro di Svizzeri (ben 18), un equipaggio da Nizza, il resto italiani.

Gli Elvetici sono belli... stressati: a cena (dove continuo ad essere più competitivo di quanto non lo sia in acqua) scopro che per mantenere lo status di classe



all'interno della loro federazione velica devono effettuare 80 partenze valide l'anno. Per partenza valida si definisce una partenza con almeno 18 barche in acqua: in 10 mesi di regate (Dicembre e Gennaio meglio lasciarli fuori, con i velisti dentro, davanti al caminetto) devono fare 8 partenze valide al mese, quindi 4 regate ogni due fine settimana.

I forzati della vela, insomma.

Quattro prove il primo giorno, alla faccia del bando di regata (modificato quando non si dovrebbe... mah) che prevedeva un numero massimo di tre prove quotidiane.



Noi sbagliamo ad armare la barca e non riusciamo a ghindare il fiocco. La catenaria della vela di prua è degna dei ponti di Calatrava. Ai diversi suggerimenti degli altri equipaggi (l'ultimo giorno arriviamo ad essere importunati dal commodoro della classe svizzera) rispondiamo scuotendo la testa. Siamo tristi: in quelle condizioni anche le foto non verranno bene, ed è un peccato perchè in acqua c'è il formidabile fotografo Urs Haerdy.

I miei tre anni di latitanza dal Fireball si sentono tutti: alla prima partenza manco clamorosamente lo start e quando tutti gli altri partono secondo me manca ancora un minuto. Nella vela valgono le stesse regole della democrazia: la maggioranza ha ragione.

Il Venerdì termina con due piccoli record: lo svizzero Moser vince tutte e quattro le prove (si può fare di peggio), mentre per noi ci sono quattro ultimi posti (si può fare di meglio).

Visto che con il fiocco non stringiamo andiamo sempre a destra, dove non c'è nessuno e ci sembra la barca vada meglio. I risultati confermano che aver navigato nel deserto dei Tartari non è stato efficiente.

Miglioro la conoscenza dei pennelli numerici: le istruzioni di regata prevedono Quattro diversi percorsi, evidenziati con I pennelli 2 (palla Bianca su fondo blu), 3 (bandiera francese, forse in onore degli Hernandez padre e figlio, l'equipaggio

francese in acqua), 4 (bandiera danese), 5 (giallo blu come il Verona di Osvaldo Bagnoli).

Meno male che ci fanno fare due laschi: il secondo lasco è mura a sinistra, il che mi permette di ammainare sull'unico lato del boma dove ci sono i ganci per riporre il tangone (l'avevo già detto che abbiamo una barca armata in modo inusuale?).

La buona notizia è che nel giro di venti minuti riesco a completare tutto quello che non sono neanche riuscito ad abbozzare in due mesi (sapevo della regata da Luglio): trovo come e dove dormire.

La tenda me la presta Angelo Tonelli (che è riuscito a trovare ospitalità nel bungalow di altri italiani), il sacco a pelo Andrea, il mio timoniere. Il campeggio è vicino al circolo velico, in venti minuti (grazie all'aiuto di quel galantuomo di Angelo) riesco a montare un tetto che mi sarà preziosissimo la notte tra Sabato e Domenica, quando un nubifragio si abatterà su tutta la zona (e sarò svegliato alle tre di notte da uno spray di goccioline d'acqua che trapasserà lateralmente la tenda).



All'aperitivo di benvenuto offerto dall'Unione Velica Maccagno (un club molto bello, con vetrate artistiche realizzate da uno dei soci... quando si dice la classe) segue la cena offerta dalla Bertini: trofie al pesto, maccheroni al pesto, tre dolci diversi (tra i quali la sbrisolona, sulla quale si scatenano diversi commensali).

La conversazione è all'altezza del cibo: si passa dai nuovi rapporti professori-studenti "stavo guardando la televisione e mi telefona un mio professore: mi dice che non mi ammettono alla maturità per le troppe insufficienze. mi dice di non pensarci e di sfogarmi andando in moto."

alle esperienze professionali in Africa di Umberto

"In Burundi avevamo costruito una latrina dotandola di carta igienica. Ma gli africani usavano la carta per fumarsi le sigarette. Le manate all'interno della casetta testimoniavano l'alternativa che avevano trovato per completare l'operazione"

Nel cuore della notte qualcosa mi ricorda che fare le cose a metà non è mai indolore: un paio di vertebre confermano che dormire con il sacco a pelo direttamente per terra presenta qualche inconveniente.

Sabato mattina cambiamo la posizione della drizza randa con quella della drizza fiocco, illudendoci in questo modo di poter avere una ghinda degna di tale nome. Sforzo encomiabile ma risultato inferiore alle aspettative di tutta la flotta (che sono sicuro tifi unita per noi... anche perché prima arriviamo prima la giuria può dare la partenza per la prova successiva).

Nastriamo uno dei due ganci del tangone: è saltato un rivetto e rischiamo di perdere il prezioso gadget tutte le volte che ammainiamo lo spi.

Tre sole prove, la quarta salta perché dopo un richiamo generale non c'è più tempo.



Ancora due equipaggi agli onori delle cronache: Moser con altri tre primi, noi con risultati analoghi a quelli del giorno prima (tre ultimi).

Ci saltano le zeppe, mentre gli spessori tra scassa dell'albero e albero per fortuna tengono ("quando li ho martellati dentro si è rotto il sasso che ho usato tra Martello e spessore" ricorda con orgoglio Andrea).

Sono fiducioso: se nulla può sostituire il "time in the water" il future è mio, visto che stiamo un'acqua per una media di 45 minuti a prova, mentre i primi completano i due giri in meno di 40 minuti. Non avranno scampo.

La cena dell'UVM mi permette di vedere da vicino gli equipaggi che in acqua posso solo intuire con un binocolo 8X30. Recupero il poster della regata e lo faccio firmare a tutti. L'integrazione in Europa è ancora lontana: mentre per le firme degli equipaggi italiani li devo importunare uno per uno, per gli svizzeri (la maggior parte dei quali sono del cantone Tedesco, garantendo in questo modo un perfetto connubio tra i pregi dei due popoli) è sufficiente chiedere al primo di passare il foglio agli altri e poi riportarmelo.



L'ultimo giorno di regata riusciamo a rompere il vang: salta l'impionatura. La riparazione di fortuna viene effettuata con l'inbando della drizza randa. Superiamo l'equipaggio francese con un piccolo colpo di fortuna: padre e figlio Hernandez sono ripartiti per Nizza la sera prima.

Alla fine anche Mermod-Moser si disuniscono: nell'ultima prova arrivano

solo quarti. Considerando che aveva vinto tutte le altre nove prove è comprensibile la delusione dipinta sui loro volti al rientro a terra.

Probabilmente Ruedi Moser è arrivato stanco: degli ultimi sette campionati svizzeri ne ha vinti cinque (sei con quello del 2016), prima di questi ne ha vinti altri otto (in coppia con il fratello Erich) nella prima settimana di Agosto all'Europeo Fireball sul Garda ha messo in riga gli altri 54 equipaggi, nella seconda settimana è arrivato sesto assoluto nella tana dei maestri inglesi (campionati inglesi Fireball).

Nei ritagli di tempo presumo sia anche andato a lavorare: con 13 vittorie nelle ultime 23 edizioni del suo campionato. 4 volte campione europeo, campione del mondo nel 2006 (ultimo equipaggio non inglese ad arrivare sul tetto del mondo) credo che di tempo libero ne abbia poco. Mi ricorda quell'amico di mia moglie che mi illuminò sulla sua decisione di essere un libero professionista: "non sono tagliato per il lavoro dipendente, non ho tempo".

La classifica mostra nelle prime undici posizioni tutti equipaggi svizzeri.



Primo degli italiani Cocuzza (timonato per l'occasione dall'Enrica Bertini), secondo Zorzi (navigato per l'occasione dalla figlia di Enrica). Il buon Carlo in zona Cesarini batte tutti (svizzeri compresi) vincendo l'orologio messo in palio dallo sponsor della manifestazione. Considerando che è arrivato con un giorno di ritardo (probabilmente non era dotato di un navigatore valido tanto quanto il mio)

era il velista che meritava di più questo riconoscimento.

La premiazione mi permette di ammirare la prodiera arrivata quinta (a pari merito con l'equipaggio quarto classificato): una signora con i capelli di un bianco immacolato (tipo il nonno di Heidi, per intenderci) sui sessant'anni.

La prossima volta che prendo il tram a Milano con cavolo che cedo il posto a pensionate, nonne o presunte tali!



Buon vento

Lorenzo