

IL RECORD RESISTE IMBATTUTO

Si festeggia la primavera con uno degli appuntamenti più ghiotti del calendario Fireball 2017: la Nazionale di Viverone.

Pur di menare le mani nelle chiare, dolci e (soprattutto) fresche acque del lago piemontese Christina Haerdi (una timoniera svizzera che, incurante della storica neutralità della Confederazione Elvetica, sono anni che randella in regata gli equipaggi italiani) accoglie in barca una prodiera nostrana (Beatrice).

Voci di corridoio (alimentate dal Cocuzza) riportavano che i candidati alla prua di Christina avrebbero dovuto inviare CV e palmarès entro e non oltre il 15 Aprile, mentre pluricampioni italiani come Maurizio Leone erano tanto disperati da accettare prodieri di dubbia tecnica velica.

Quattro equipaggi da Bracciano (oltre al già citato Maurizio Leone ci sono Andrea Minoni, Giorgio Leone, Ganimede) e diversi equipaggi dalla Liguria per complessive 29 barche iscritte, lo stesso numero di Nacra 17 presenti alla contemporanea World Cup di Hyeres (seconda tappa del circuito di regate delle classi olimpiche) dove due miei ex allievi avrebbero ben figurato.

Bello rivedere in acqua SuperFeat, condotto per l'occasione da Bordon senior.



Questa barca è stata costruita da Mark Rees e Crag Smith, due australiani che l'hanno portata in Italia per il Mondiale 1985. Due anni dopo erano nell'equipaggio di Australia in Coppa America.

Con sprezzo del pericolo porto a Viverone mio figlio: per lui è la prima volta, e il bimbetto non sta nella pelle dall'emozione. Ci sveglia alle 06.45, incurante delle mie proteste (e del fatto che quando deve andare al nido ronfa fino alle sette e mezza, orario limite superato il quale sono costretto a sbrandarlo).

Entriamo all'AVNO come la famiglia felice (padre, madre, figlio): nessuno sospetterebbe che sotto la mia felpa FILA si cela un regatante assatanato. Nel tranello dell'abbigliamento casual cade anche mai il presidente del circolo, che ci invita ad uscire dalla base. Risolto l'equivoco si scusa e le sue parole

"No perché qui in Piemonte se qualcuno vede un cancello aperto entra..."

Mi fanno venire il dubbio di equipaggi locali particolarmente aggressivi al cancello di partenza.

Il buon Tonelli si dimostra persona di buona memoria e mi chiede se anche questa volta sono in tenda come al Campionato italo-svizzero. Lo tranquillizzo: a Viverone ho un tetto sopra la testa e non gli scipperò la tenda come ho fatto a Maccagno.

Angelo tornerà presto in barca con Dani Colapietro, riformando la coppia che tanti dispiaceri ha dato agli altri equipaggi nella stagione agonistica 2009, quando neofiti della classe misero tutti in riga e vinsero la ranking list nazionale.

Qui a Viverone Tonelli è con il nuovo armatore della sua barca, un odontotecnico di Livorno che sta lasciando la professione per abbracciarne un'altra, quella di velaio.

Con il fortunato è un attimo passare agli argomenti tecnici che più mi interessano:

"Sei di Livorno? Gran bel posto, quando lavoravo a Firenze andavo a mangiare il caciucco al Sottomarino..."

"Il vero caciucco è quello del Sottomarino. Ora molti ristoranti mettono i gamberi e il polpo: nel caciucco vero i gamberi e polpo non ci sono mai stati."

Dopo il briefing eno-gastro-velico comincio ad armare la barca con Andrea, il mio timoniere. Issando la randa il bozzello di rinvio della drizza salta, giusto per darci un'anteprima di quello che sarebbe successo nei due giorni successivi. Il nuovo bozzello a parete (l'altro ha ceduto perché lavorava a sbalzo) lo recupero presso la nautica Zola, il trapano dal circolo, le viti dalla cassetta degli attrezzi.

Purtroppo non riusciamo a fare nulla per gli svuotatori, che fanno entrare litri di acqua in pozzetto: siamo l'unico Fireball con i water ballast di tutta la flotta.

Questa volta la ghinda fiocco tiene: le foto di Urs Haerdy (che è impallidito quando ha visto che nel mirino della sua macchina fotografica sarebbe apparso anche il Fireball GBR 12011) dovrebbero essere migliori di quelle di Maccagno.

Scendiamo in acqua circondati da montagne innevate che fanno molta atmosfera ma poca primavera.

La partenza della prima prova è regolare, così come la prima bolina: nessuna avaria da segnalare (ed è un buon risultato). Anche se non capisco come riusciamo a lasciarci dietro ben cinque barche: siamo 24-esimi: i quindici ultimi consecutivi (campionato italo-svizzero e Criterium di Rapallo) sono acqua passata.

Nella seconda prova siamo più aggressivi e ne paghiamo le conseguenze: salta lo strozzatore della drizza spi. Andrea di poppa si scopre dotato di tre mani, l'ultima della quali fondamentale per tenere issato lo spi.

Nella terza prova qualche equipaggio parte in boa. Scoprirò le ragioni dell'insano gesto una volta a terra, quando un giudice si autodenuncerà con i suoi colleghi:

"Io ogni chilo di sardine metto un chilo di aglio"

(per preservare la barca giuria da cozzi?)

Alla prima bolina siamo abbastanza vicini al resto della flotta da poter apprezzare le scelte tecnico-tattiche di Christine, che sacrifica la velocità all'angolo e orza fino ad andare sopravento alla boa di bolina.

Il nostro arrivo è al fotofinish: sbaglio sicuramente qualcosa (ma cosa?) perché con lo spi non riusciamo a piombare sugli avversari che navigano a vele bianche. Da appassionato di fumetti speravo di raggiungere un mito della letteratura disegnata: il timoniere che ci precede con un cappello da cow boy sarebbe stato identico a Lucky Luke. La sigaretta penzolante c'era (e veniva accesa di poppa).

Una volta a terra approfitto dell'assenza di mia moglie e importuno Beatrice, la prodiera di Christina. La riparazione allo strozzatore della drizza spi l'avremmo effettuata il giorno dopo, con la barca asciutta.

Anche questa volta Christine ha messo dietro tutta la flotta: prima in tutte e tre le prove.

"Complimenti per aver superato le selezioni del CV"

"Veramente mi ha telefonato Umberto e mi ha detto che Christine aveva bisogno di un prodiere. Io le ho scritto che ho cominciato ad andare a vela due anni fa e che non andavo in barca dallo scorso Agosto."

"Come?"

"Lei ha detto che non aveva problemi, aveva solo necessità di parlare in inglese in barca"

"Tutto qui?"

"Sì."

Lascio l'AVNO con il magone: Domenica la partenza è prevista alle 10.00, quindi alle 8.00 devo essere al circolo per la riparazione.

Mi fiondo al supermercato per recuperare una spugna e minimizzare il fenomeno water ballast: trovo solo quelle del tipo minimalista per lavare i piatti. Meglio che niente.

Sabato sera a cena tutti insieme: le buche per arrivare all'agriturismo sono nuove di pacca (per essere credibile un agriturismo deve avere una strada malmessa, tipo mulattiera insomma).

Il capannone stile Oktober fest ospita quasi cento persone. Assente giustificato Brescia, al quale è stata imposta una cena di lavoro a Montecarlo. Il giorno dopo ci dimentichiamo di chiedergli lumi sul menù e non riusciamo a confrontare le rispettive diete. Sarà per la prossima volta.

Non trovando il seggiolone promesso a mio figlio comincio ad importunare tutti quelli che mi vengono a tiro

"Posso chiedere a lei per il seggiolone?"

Trovo una gentilissima cameriera che mi illumina:

"Fatti trovare davanti al garage. Non possiamo fare tutto noi."

"Quale garage?"

"Quello davanti al quale è parcheggiata l'auto di Alberto."

"Quale Alberto?"

"L'auto gialla."

Perfetto.

La mia dieta è (purtroppo) di nome e di fatto: vado poco d'accordo con aceto e acciughe (re e principesse della cucina piemontese) e salto le prime portate. Cerco di rifarmi con le lasagne e la torta di mele (eccellente). Non portano il caciucco (peccato).

Minoni si conferma un eccellente segretario di classe e organizza un quiz a risposte multiple sul quale ci scateniamo tutti e cento.

Vado via in tempo per sbagliare l'ultima risposta: il peso minimo del Fireball è 76 Kg e rotti, non 74 come ricordavo io. Si vede che è ingrassato durante le vacanze di Pasqua (capita... io ad esempio non ho ancora smaltito i tre chili recuperati a Natale).

Mio figlio, consapevole della necessità di dover alzarmi prima di ieri mi lascia dormire fino a dover fare tutto di corsa per essere al circolo alle otto. Dovrebbe essere tutto normale e rientrare sotto la voce "incomunicabilità tra padri e figli".

Le montagne questa volta non si vedono, coperte da nubi che non lasciano presagire nulla di buono.

La riparazione stranamente procede senza intoppi e per le 10 possiamo essere in acqua con gli altri.

Colpo di scena una mezz'ora prima dell'ora X: non c'è vento e la partenza viene posticipata di due ore. Posso dedicarmi alla Business (o si dice Sailing?) Intelligence e torno ad importunare la prodiera prima in classifica.

Da quanto mi racconta

"Christine è tranquillissima. Non l'ho vista guardare una volta la bussola tattica. Quando eravamo tutti fermi mi diceva che era inutile affannarsi e virare, si doveva solo aspettare. Mi ha sempre spiegato cosa stava per fare e non mi ha mai rimproverato per gli errori. Ha rimarcato le cose che ho fatto bene. E' una che ha tutto sotto controllo: quando non potevamo virare, mi diceva che l'unica cosa che potevamo fare è andare più veloce degli altri."

ho la conferma di quello che sapevo già: se sei forte lo sei sempre e comunque.

Il tempo di andare in acqua e scoprire che non scende la deriva: strano che il gioco a premi della sera prima non avesse contemplato la domanda

"Perché la deriva di GBR 12011 non scende?".

Tra le possibili risposte multiple

- a) hanno ghindato troppo e la cassa della deriva si è chiusa

b) C'è una cimetta tra cassa e deriva

c) hanno usato viti abbastanza lunghe da fare il piercing alla deriva.

La risposta giusta è l'ultima: le viti erano troppo lunghe. La riparazione non era stata completata senza intoppi.

Le spugnette servono a poco: sgotto dal circolo fino alla barca giuria e non riesco a svuotare il pozzetto. Servirebbe una sassola (o un bugliolo).

Ciondoliamo in acqua per un paio d'ore: il vento non è mai sufficiente per dare la partenza. Alla fine tutti a casa: la classifica rimane quella di Sabato.

Le prove mancate non tolgono il buon umore al comitato di regata: interloquiscono con i regatanti (*"Avete visto il vento di Viverone? Lavora per sei giorni e poi la Domenica si riposa"*, *"Avrà letto la Bibbia, che mi dicono sia il libro più stampato al mondo"* commenta un incauto prodiere) e cominciano le operazioni di riscaldamento per la cena a base di Kebab.

Un giudice fa vedere ai colleghi la foto del Kebab che ha mangiato la settimana scorsa, un altro racconta i segreti della sua bagna cauda (*"Se la devo fare leggera uso il latte..."*), il terzo zittisce chi si lamenta delle mancate prove domenicali

"Il tempo, il culo e i siori il' fan come i' disen lori"

Alla premiazione mi siedo in ultima fila: ho il terrore che Andrea (Minoni) mi interroghi. Dietro Christine, la svizzera volante, arriva Maurizio Leone che ritira la coppa con gli occhiali scuri, lasciando a qualcuno il dubbio di non voler essere riconosciuto accanto al suo prodiere d'occasione.

Il nostro 26-esimo posto è frutto di un 24-esimo e due 26-esimi: i miei ex allievi a Hyeres fanno meglio, sono 15-esimi. Bravi.

Molti equipaggi ci salutano e tornano alla base: rimaniamo in dodici per il Trofeo Rigazio del giorno seguente.

Lunedì Primo Maggio ci svegliamo in una bella giornata di fine Novembre: piove e fa freddo.



"Regatate?"

Mi chiede mia moglie

"Se il circolo si mette in modalità Caprera sì"

Al circolo con mia somma sorpresa trovo equipaggi già in muta: siamo in modalità Caprera.



Le partenze del giorno prima permettono la creazione di nuovi equipaggi: Bertini senior è con Cucuzza, Bertini iunior con Bordon iunior.

Il tempo ci porta alla riscoperta dei classici: con Cocuzza in una tenuta a metà strada tra Cattivik e un Puffo con un passamontagna verde si parla di Shacketon.

Anche se preferisco Thor Heyerdhal ("a volte non ci rendevano conto di quello che stavamo facendo") ammetto che Sir Ernst non scherzava ("Mi sono sempre sorpreso di quanto sia piccola la differenza tra il successo clamoroso e la catastrofe").

In (e sotto) acqua poco dopo le undici. Ci sono 11-12 nodi con diverse raffiche.

Per i ballast abbiamo trovato la soluzione: sacrificiamo le bottigliette dell'acqua che diventano delle formidabili sassole.

"Le assicuriamo?"

"L'unico modo per perderle è scuffiare"

Le montagne sono tutte bianche: ha nevicato durante la notte.

Non soffriamo particolarmente il freddo, anche se alcuni riflessi involontari (difficoltà a parlare, denti che digrignano) e il colore purpureo delle mani ci invitano ad indovinare la temperatura esterna.

"Saranno 10-12 °C, non di più"

In realtà la moglie di Andrea ci informerà che erano 5°C, mettendo in dubbio la nostra salute mentale.

I miei amici di Anzio uscivano ignari di tutto questo: al mio circolo "acqua accettabile" (libeccio di 12-14 nodi con qualche raffica a 15) e "aria perfetta".

Mentre ad Anzio il sole era "da paura con spiaggia invasa dai bagnanti" le acque di Viverone erano invase dai bagnati.

Prima della prima partenza smette di collaborare anche l'orologio: non funziona il tasto per passare alla schermata del conto alla rovescia (veramente è il cronometro, perché il mio cipollone non ha il conto alla rovescia, ma fa niente, l'importante è partecipare). Prima bolina senza grosse sorprese, mentre di poppa oscilliamo come sull'amaca del Bed & Breakfast dove dormo.

L'ultima oscillazione è quella fatale: poco prima della boa di poppa andiamo in acqua.

Recuperiamo abbastanza velocemente dalla scuffia ma il ritiro è inevitabile: il pozzetto è pieno d'acqua, impossibile svuotare di bolina.

Noi e Bordon Senior (ritirato anche lui) siamo i più grandi tifosi delle barche rimaste in regata: continua a piovere, fa freddo, non vediamo l'ora finiscano la prova.

Solo durante la seconda regata ci accorgiamo degli effetti collaterali della scuffia: la drizza spi è avvolta intorno allo strallo e non riusciamo ad issare. Qualche maledizione e un poco di fortuna ci permette di sbrogliare la matassa. Questa volta completiamo la poppa senza danni.

Alla seconda bolina uno "stock" che riconosco troppo tardi, quando sono in acqua: si è rotto il cavo d'acciaio del trapezio.

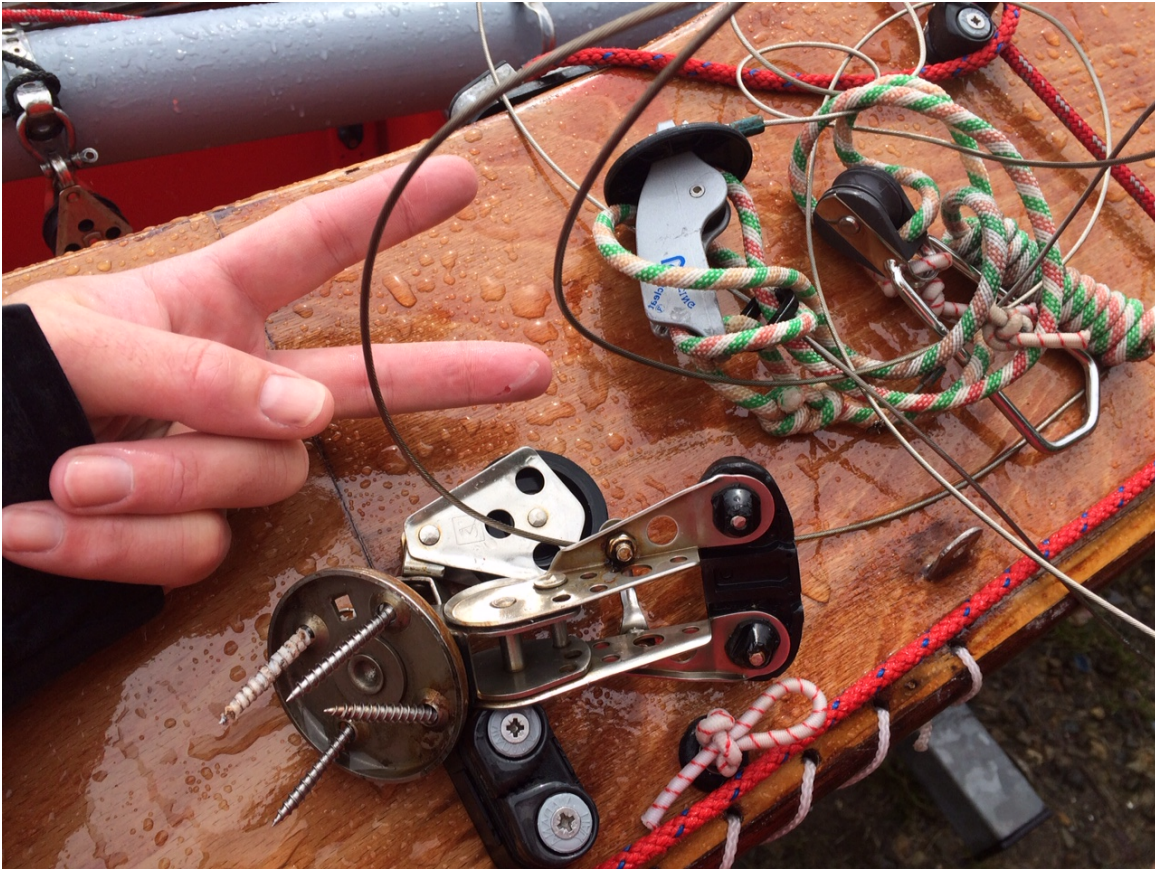
E' la terza volta che mi succede, la prima in Fireball (le altre in catamarano).

La scotta fiocco ti salva la vita: grazie a lei rimango agganciato alla barca.

Salto in barca con l'agilità di una foca monaca intirizzita. Nella foga mi ferisco ad un dito con i trefoli del cavo d'acciaio. Fa un certo effetto vedere le gocce rosse sullo spinnaker bianco: spero che non sia sangue ma i risultati della cucina di quel giudice di regata che il giorno prima si era vantato di usare l'aglio rosso

"quello che gocciola quando lo taglio in due".

Dopo poco cominciano a saltare le viti della torretta randa, che ci rimane in mano.



Trasformiamo l'attrezzatura del Fireball in quella di uno Skiff (sperando che non ci applichino il rating del 49er): scotta randa che arriva direttamente dal boma, senza strozzatori.

Prima della terza prova troviamo il tempo di rifare il nodo di arresto della scotta randa (senza la torretta il nodo di arresto originale non fungeva più): non ci solletica l'idea di disalberare in strambata.

Poco dopo la boa di bolina la terza prova viene annullata: pioggia sì, vento no.

Al circolo, dove arriviamo a remi, mi faccio la doccia vestito, con la muta addosso.

L'orologio ha smesso di funzionare: è pieno di acqua, sembra una serra di tulipani olandesi.

Riesco a dare notizie a mia moglie, in giro con il bimbo, prima che mandi un San Bernardo a cercarmi:

"Quanti gradi sono?"

"il termometro della farmacia dice 9°C"

"ma non hai l'indicazione della temperatura sul cruscotto?"

"Tuo figlio ha azzerato il computer di bordo: ora siamo fermi e c'è l'indicazione VELOCITA' ECCESSIVA".

Non male per un nanerottolo di neanche venti mesi.



Mentre disarmiamo godo di una visione d'altri tempi: le gomme del carrello del Cocuzza: hanno la fascia bianca, un accessorio molto in voga negli anni sessanta. La Volkswagen Maggiolino lo proponeva a 14.000 Lire (Quattroruote, numero 152 dell'Agosto 1968).

Al Circolo Nautico Torino sono di buone letture: le paste sono Luisona (1,00 Euro) e Luisone salate (1,50 Euro) e prendono il nome dell'eroina del libro "Bar sport" di Stefano Benni.

L'accoglienza con salsicce e polenta è estremamente gradita.

Prima della premiazione c'è il tempo di fare quattro chiacchiere con il giudice di regata, un Argentino che ricorda come i suoi genitori siano emigrati dalla Germania prima dell'ultimo conflitto mondiale:

"A quei tempi tanti Europei dovevano andare in America, non importa dove. Per loro New York o Buenos Aires era la stessa cosa. Erano dei dispersi..."

"... come noi, ogni tanto, nel lago di Viverone" mi sorprende a pensare.

Il debriefing con Andrea (tutti gli equipaggi seri lo fanno, dopo la regata) mi permette di mettere assieme i tasselli della nostra prova:

"Qui sul pontile c'erano dei soci che si godevano la regata, li vedevo con gli ombrelli."

"non me ne sono accorto."

"Era quando eri in acqua..."

Le salsicce mi fanno di traverso quando ci annunciano come **ULTIMI CLASSIFICATI** invece che dodicesimi (ad un soffio dalla top ten, vuoi mettere?). Tutti gli altri equipaggi li annunciano con la loro posizione assoluta in classifica.

Ci fanno omaggio di una bottiglia di vino: Bevi (l'amaro calice) per dimenticare (quanto sei scarso).

Devo trovare il posto giusto (di nascosto da Andrea) per incidere sul Fireball

"Chiamato a regatare di fino rivelava le umili origini"

Torno al circolo AVNO per recuperare l'attrezzatura: sono quasi 10 °C, un sogno.

Quando mi vede recuperare muta e calzari, lasciati sulla recinzione stesi ad asciugare, il Presidente mi avverte

"Non lasciare la roba lì, si bagna!"

E' ingegnere meccanico come me, non posso pensare mi stia prendendo in giro.

A casa posso finalmente rendere più accattivanti le favole che racconto a mio figlio: lo stagno nel quale il Gatto con gli Stivali fa gettare il suo padrone diventa il lago di Viverone.

Un primo passo per rendere più esotiche le favole che racconto in ufficio.