

Record polverizzato (*nostro malgrado*)

di Lorenzo Rondelli

Anche nel 2017 io ed Andrea chiudiamo la stagione agonistica Fireball con il Criterium invernale di Rapallo.

E' la prima volta che partecipo ad una regata con lo stesso timoniere per due anni consecutivi: organizzatori più attenti del Circolo Nautico Rapallo avrebbero dato lustro all'evento indicando nel bando la partecipazione straordinaria dell'equipaggio Arrigoni-Rondelli.

Rientro a Milano dopo un paio di trasferte abbastanza complesse in Spagna e nel cuneense (sperando si scriva così). Durante il volo di andata per la penisola iberica ero rimasto impressionato dalle letture dei compagni di viaggio (il mio vicino piluccava serio il tascabile "Il culo oggi no", Edizioni E/O), mentre a Cuneo ero stato colpito dalla spregiudicatezza del nuovo responsabile degli acquisti, presentatosi con un eloquente

"E' lei il responsabile di tutta l'insoddisfazione della mia azienda nei confronti della sua?"

Se il primo birichino confidava nelle barriere linguistiche (volavamo con la compagnia aerea spagnola Vueling) il secondo simpatico monello doveva essere un fan dell'effetto sorpresa, visto che non ci eravamo mai incontrati prima. I preliminari, questi sconosciuti.

Il clima che ci accoglie a Rapallo Sabato mattina ci ricompensa dell'alzataccia: non piove e presto il tempo volge a temperature quasi primaverili.

Ritrovo persone di un corso di quattro anni prima (Maurizio, Gin, Alberto) e la mia formatrice al corso istruttori a Caprera (Elena). Il Criterium è una calamita alla quale quest'anno hanno resistito solo gli equipaggi di Bracciano e i D-One.

Armiamo la barca a tempo di record (mezz'ora scarsa): vogliamo perfezionare quanto prima l'iscrizione, in modo da dare spettacolo davanti alla formidabile focaccia offerta dagli organizzatori.

Come equipaggio siamo cresciuti: lo spinnaker lo montiamo bene (lo scorso anno eravamo convinti che il velaio avesse montato la patch al contrario... lo sforzo sovrumano di Andrea nel richiamare lo spi nel tubo mangia-spi non è stato sufficiente per ricondurci sulla retta via) e nessuno viene a controllare la tensione della ghinda fiocco.

Più di sessanta barche alla linea di partenza: i Dinghy la fanno da padrone (33), sopravanzando i Laser (11 tra radial e standard) e i Finn (6). I Fireball sono 13, con un equipaggio completamente femminile e ben sette misti.

Bella l'idea degli organizzatori di plastificare le istruzioni di regata. Ogni prova sono tre giri con stocchetto.

Un mormorio (di ammirazione?) accompagna il nostro ingresso nell'arena: uno dei Dinghy ci chiede se il nostro Fireball è un auto costruito.

La sua curiosità rimane insoddisfatta: sappiamo solo che è arrivato dall'Inghilterra in un circolo in Sardegna da dove Andrea l'ha rapito. Non sapevo ancora che avrei potuto rispondere solo la Domenica pomeriggio.

Mancando quei maneschi di Bracciano la partenza della prima prova è valida: al contrario dell'anno scorso non ci sono richiami generali. I casi della vita.

La prima prova è un piccolo capolavoro: nonostante il poco vento (siamo un equipaggio di cemento armato) ci mettiamo dietro un'altra barca e completiamo la regata senza registrare avarie. E' ancora fresco il ricordo dello scorso anno, quando nei primi metri di regata era saltato il grillo del bozzello che teneva la ghinda fiocco.

Nella seconda prova siamo confidenti di migliorare ancora: il vento è aumentato e dovremmo soffrire meno nei confronti degli equipaggi più leggeri.

La confidenza evapora subito dopo la boa dello stocchetto: un'incomprensione ci fa volare in acqua con lo spi. Il tempo di recuperare la posizione di corretta navigazione e la baldanza abbandona completamente GBR 12011: il fermo del timone non tiene e perdiamo la pala.

Ci cimentiamo in una scena degna del miglior Buster Keaton: in poppa piena un prodiere cerca di ammainare lo spi mentre il timoniere lotta per riposizionare la pala del timone.

Eventi incredibili avvengono quando nessuno guarda: Andrea riesce a rimettere la pala del timone in acqua e ripartiamo in una configurazione più o meno stabile.

Siamo felici di tagliare il traguardo per ultimi: gli agugliotti del timone non tengono. La priorità diventa quindi quella di tornare a terra con le nostre forze e sostituire le viti passanti con dadi e bulloni.



Questa volta la riparazione appare più complessa di quelle dello scorso anno: i locali ci informano che il Sabato pomeriggio le ferramenta a Rapallo sono chiuse, mentre i rinforzi all'interno dello scafo mettono in serio dubbio la possibilità di trovare abbastanza spazio per avvitare i dadi.

Siamo forti di testa e non cediamo allo sconforto: riusciamo a snidare l'unica ferramenta ligure aperta nei pre-festivi. Con dodici Euro recuperiamo dadi, bulloni, rondelle, chiave inglese, set di chiavi a brucola.

Contro ogni previsione riusciamo a portare a termine i lavori in tempo per partecipare alla partita di Tetris organizzata presso i locali del circolo organizzatore, ottenuti da quella faina di Carlo Zorzi presentando come alibi una fantomatica riunione per la definizione del calendario regate nazionali Fireball 2018.

Con il calendario di Outlook (proiettato sulla parete) come tavolo e le regate nazionali del 2018 come tessere una dozzina di giocatori hanno dato il via alla partita del secolo. Soddisfare tutti i presenti, tutti gli assenti (la flotta di Bracciano), tutti i buongustai (*"andiamo li, si mangia bene"*), tutti non pervenuti (*"non so quando devo lavorare"*, *"non so quando ho gli esami"*) è stato uno spettacolo del quale sarò eternamente grato a Carlo.

Prima di cena abbiamo il tempo di andare in albergo, lo stesso dello scorso anno. La nuova gestione non passa inosservata: alla reception è scomparsa la carta d'identità di Peppa, la Frisona adottata dagli ex proprietari.



Confidiamo che l'animale sia stato l'oggetto di un atto di ribellione come quelli compiuti da quei matti che in Francia entravano nei giardini altrui per portare via i nains de jarden e liberarli nei boschi.

Sorprese e scomparse non finiscono qui: tra le prime si annovera l'aumento del prezzo della stanza (è sicuramente un disguido il fatto che il bando di regata riportasse il prezzo dello scorso anno: non saranno sicuramente i Fireballisti a mettere in dubbio la proverbiale accoglienza ligure fuori stagione), tra le seconde si registra quella dell'acqua calda.

Sia io che Andrea proviamo inutilmente a portare l'acqua della doccia ad una temperatura accettabile. Più difficile della più complessa riparazione.

La cena della regata si conferma di gala: una bella cantante ci accompagna con i suoi gorgheggi all'attacco di focaccina e prosecco di benvenuto, prosciutto crudo di Parma, prosciutto cotto e insalata russa, pansotti in salsa di noci, filetto di orata alla griglia, tiramisù, vino della cantina.

Solo a tavola capisco la distanza siderale che gli ultimi arrivati (il sottoscritto) e le vecchie volpi: Dinale confessa di aver iniziato a regatare con i Fireball nel 1974, anno nel quale, di ritorno dalla regata Ski and Voile di Antibes, riuscì a riparare uno spazzaneve sotto una tempesta storica (*"Abbiamo imboccato l'autostrada per l'Italia appena in tempo: dopo di noi hanno chiuso il casello. Ad un certo punto lo spazzaneve si ferma. Rotto. Mi faccio spiegare cosa serve e riesco a riparare il pezzo: avevo il dado del 10 per il carrello del Fireball"*).

Geloso di questi racconti epici cerco di improvvisare un gesto altrettanto eclatante una volta tornato in albergo: prendo la chiave della stanza 4 invece di quella giusta (la 11) e cerco inutilmente di scassinare la serratura della mia camera.

L'indomani ci svegliamo determinatissimi: la Domenica è storicamente il giorno del riscatto.

Il richiamo di Rapallo è irresistibile anche per gli Hernandez (padre e figlio): arrivano per il secondo giorno di regata e portano a 14 il numero di Fireball in acqua.

La nostra terza prova dura pochissimo: si strappano tutte e quattro le viti che trattengono il bozzello scotta randa in pozzetto. Ritiro inevitabile e rientro verso la barca giuria.

Improvvisiamo una riparazione con degli stropetti che ho in tasca. Ora la posizione del bozzello scotta randa è diversa e dobbiamo rifare il nodo di arresto della scotta. La nostra premura

“non vorrei disalberare in strambata”

Si rivelerà presto insufficiente.



Siamo fiduciosi per la quarta prova: la riparazione di fortuna tiene, il vento aumenta, siamo più freschi degli altri equipaggi.

Una bolina senza infamia e senza lode ci porta ad una ragionevole issata di spi intorno a diverse barche scuffiate: sembra che un buon risultato sia alla nostra portata. Basta solo rimanere in piedi.

Tutti i nostri buoni propositi vanno a ramengo alla prima strambata: andiamo in acqua. Questa volta sono saltati tutti e quattro i rivetti che assicuravano la trozza all'albero.

La buona notizia è che l'acqua del golfo di Rapallo è più calda di quella della doccia dell'albergo.

Nelle concitate fasi di recupero della barca salta anche la pala del timone e si rompe la barra.

Tiriamo giù tutte le vele per facilitare le manovre di recupero da parte del gommone dell'assistenza.

La cima di rimorchio che ci lanciano è troppo corta e senza timone non riusciamo a seguire il gommone: andiamo in acqua per la seconda volta. Meno male che le istruzioni di regata sono plastificate.

Per evitare altri bagni allunghiamo la cima di rimorchio con la scotta fiocco. Dopo diverse acrobazie (propiziate dalla inusuale condotta di un gommonauta che non si è mai girato per capire quale fosse la direzione del Fireball senza timone rispetto alla rotta del gommone) riusciamo a toccare terra con quello che resta del nostro puledro impazzito.



Siamo purtroppo in buona compagnia: tanti ritirati e solo sei Fireball classificati nella quinta prova. Il comitato di regata decide di non dare la partenza della sesta e ultima regata.

Carlo Zorzi e Marco Maero vincono meritatamente, scartando il secondo posto della prima prova. Al secondo posto Rebecca Fiore e Cecilia Bruno, mentre il gradino più basso del podio è occupato da Giorgia Lippolis e Umberto Cocuzza. Nei primi sei posti cinque equipaggi con almeno una ragazza. La quota rosa è ben rappresentata.

I francesi Hernandez fanno vedere di che pasta sono fatti: con un quarantennale Fireball in legno ed una randa multicolore raccolgono due bei risultati (un sesto e un quarto posto): se

avessero partecipato anche alle regate di Sabato sarebbero entrati tranquillamente nella prima metà della classifica.

Noi la chiudiamo (la classifica): con un 12-esimo, un 13-esimo e 3 ritiri frantumiamo il record dello scorso anno.

Come da tradizione la premiazione si rivela ricca di coppe (per i primi tre nelle classi Finn, Fireball, Laser radial, Laser Standard, per i primi cinque della classe Dinghy, al primo concorrente over 65 Dinghy, alla prima donna, al primo scafo classico Dinghy... strano non ci sia un premio per il primo nella speciale classifica "avarie") e premi a sorteggio (primo premio ciclomotore, poi orologi, zaini cappellini, occhiali... a me ed Andrea avrebbe fatto piacere vincere una chiave del 12).

Solo tornando a casa mi viene in mente la risposta alla domanda del Dinghista (*"E' un autocostruito?"*):

"Se continuiamo così probabilmente lo diventerà presto"