

## INCROCIO INTERNAZIONALE

L'avvicinamento al campionato europeo inizia ad Aprile, quando per causa di forza maggiore comincio ad andare in ufficio in bicicletta. Dopo quasi cinque mesi di pedalate e 2.000 Km percorsi il peso forma si attesta sui 72 Kg. Il risparmio di carburante (pari a 220 Euro) viene quasi azzerato per gli investimenti (portapacchi, pneumatici, contachilometri) necessari per riportare ai fasti di un tempo una mountain bike comprata usata in primavera per 30,00 Euro.

Rimango sorpreso dal pressapochismo di Google, secondo il quale da inizio anno ho percorso 4.216 chilometri complessivi, 284 dei quali in bicicletta in Agosto. Visto che in quel mese i soli viaggi per andare in ufficio sono stati pari a 350 chilometri, temo di essere andato così piano da mandare in confusione il Grande Fratello informatico, che ha scambiato le mie gambe in croce per un percorso a piedi. Poiché anche sommando la distanza percorsa a piedi (30 chilometri) i conti non tornano (350 contro 314) mi viene il dubbio che il traffico di Milano sia così caotico da mettere in crisi anche il colosso di Mountain View.

L'ultimo giorno di lavoro prima delle meritate ferie una signora attenta al mio campionato: per evitare di tamponare il marito si sposta al centro della pista ciclabile mentre un Fireballista con un grande futuro alle sue spalle arriva in senso contrario. Si agganciano i manubri e il risultato sorprende tutti tranne i due protagonisti, che si ritrovano a terra con occhiali rotti (la signora) e gomito e ginocchio destro scartavetrati dall'asfalto lombardo. Un simpatico conciliabolo con il marito (*"Lei andava troppo forte, il limite è 30 Km/h sulle piste ciclabili, io lo so che sono 70 anni che vado in bicicletta!"*) non finisce al tavolo delle proteste solo perché i giudici non sono ancora stati nominati.

Mi lecco le ferite durante le ferie, durante le quali vado in acqua nelle condizioni più improvvisate: un Hobie Cat 20 (*per un paio d'ore con un amico ma senza vento*), un Optimist con mio figlio. Ancora una volta la necessità procura strani compagni di equipaggio.

La settimana prima dell'europeo ho abbastanza tempo libero da lasciar organizzare e gestire a mia moglie un trasloco e la festa di compleanno di suo figlio. Una serie di eventi imponderabili mi permettono di sostituirla (indegnamente) il primo giorno delle elementari (non di mia moglie, di mio figlio). Solo tre giorni prima del D Day trovo il tempo per capire se ho un alloggio a Salivoli o me lo devo cercare. Per fortuna ho un timoniere tanto paziente quanto previdente, che ha prenotato un tetto anche per me.

Arrivo al residence alle tre di notte, scampando per poco in un'avventura ad alto contenuto erotico: vedo una porta aperta e penso sia l'appartamento di Stefano (chi altri potrebbe lasciare l'uscio di

casa aperto a quest'ora?). Un piccolissimo particolare che stona con le morigerate abitudini del mio timoniere (una bottiglia di superalcolici ben in vista sul mobile della cucina) mi mette in allarme (il quinto senso e mezzo di Dylan Dog?) e mi fermo prima di entrare. Il proprietario di casa, nudo ma di buone maniere, mi accoglie con un "buonasera" che non è sufficiente a farmi cambiare idea su dove mi conviene passare le prossime notti. Tiro un sospiro di sollievo quando raggiungo sano e salvo l'appartamento giusto (se è vero che chi ha provato non è mai tornato indietro è altrettanto vero che nella vita talvolta è necessario non essere curiosi). Quando Piera (la moglie di Stefano) osserva che il loro viaggio è andato benissimo e per la prima volta alla radio non hanno sentito di auto in senso contrario, mi sorprendo a pensare che la notizia di apertura della prossima Onda Verde-Viaggiare informati poteva essere il mio contromano di Salivoli.

Siamo in 51 barche: un paio di inglesi (tra i quali c'è un Jean Francois che sembra più un infiltrato bretone che un suddito di sua maestà britannica), un esercito di cechi (ben 15), una manciata di Svizzeri (5), 17 italiani (tra i quali si registra il gradito ritorno di Dani Colapietro, che ci mise tutti in riga vincendo la ranking list al suo esordio sul Fireball nel 2009). Completano lo schieramento equipaggi provenienti da Francia, Belgio, Slovenia, Germania.

La concorrenza non mi preoccupa perché non ho lasciato nulla al caso: mi sono portato la bici per allenarmi la mattina, ho il taccuino della Harken dove segnare tutte le regolazioni (ed iniziare finalmente a crearmi un piccolo data base, invece di ricominciare ogni volta daccapo), ho comprato un cardiofrequenzimetro resistente all'acqua. Durante l'acquisto di quest'ultimo gadget ho rassicurato l'addetto di Decathlon, dubbioso che le 5 atmosfere supportate dallo strumento potessero essere sufficienti per le mie esigenze ("finora scuffiando non sono mai arrivato a 50 metri di profondità e spero di non smentirmi a Salivoli").

La stazza è complicata: lo stazzatore non ha tempo ("*oggi finisco alle 18, se non ci sono altri equipaggi posso stazzare le vostre vele, altrimenti no.*") e come tutti i timidi ha dei modi burberi ("*Mi dovete tampinare, dovete stare in zona, venite prima, verso le quattro*").

L'organizzazione è fantastica: tutte ragazze giovani, in gamba (mi procurano la locandina della regata che farò firmare ai diversi equipaggi) e piene di verve: una di loro, per avere il riferimento di un equipaggio straniero da una sua collega la fulmina con un "*è quello con il cognome con le lettere a caso!*" Non ha tutti i torti: per ritrovare cognomi di sportivi che finiscono con ckx si deve tornare agli anni settanta, quando la fanciulla non era ancora nata.

La stazza la completiamo in due fasi: prima lo spinnaker, che, a giudicare dalla battuta dello stazzatore ("*c'è l'avete piccolo*") non impressionerà nessuno in acqua, poi, dopo qualche ora, il

fiocco (*abbiamo la fortuna di infilarci dopo i fratelli Ascoli che hanno stazzato una vela esattamente uguale alla nostra*). Per uno strano scherzo del caso ci timbrano la randa senza accorgersi che non era stata stazzata in precedenza.

Scorriamo la lista dei doveri di un buon velista fino ad arrivare all'analisi delle istruzioni di regata, che mi appaiono più ostiche del solito. La 6.2 (*"Può essere disputata una prova in più al giorno a condizione che il numero di prove completate non siano più di una prova in più rispetto al programma"*) mi spiazza, così come la 6.4 (*"Per avvisare le barche che una prova inizierà presto, la bandiera arancione sulla linea di partenza verrà esposta con un suono almeno cinque (5) minuti prima che venga emesso un segnale di avviso"*). La 27.1 stranamente non si limita a rimandare alla classica RRS 3 (*"La responsabilità della decisione di una barca di partecipare a una regata o di continuare a regatare è solo sua."*) ma ribadisce che *"ogni concorrente accetta e riconosce che la vela è un'attività potenzialmente pericolosa con rischi intrinseci. Questi rischi includono forti venti e mare mosso, improvvisi cambiamenti del tempo, guasti alle apparecchiature, errori di manovra, scarsa capacità marinara da parte di altre barche, perdita di equilibrio su una piattaforma instabile e affaticamento con conseguente aumento del rischio di lesioni."* Se qualcuno voleva farmi preoccupare non c'è riuscito: la ultradecennale frequentazione di multinazionali americane e italiane mi ha propinato pericoli fisici (vedi riunioni con tecnici tedeschi e trasferte nel deserto algerino) e mentali (vedi responsabili svedesi o clienti inglesi) che non hanno nulla da invidiare ai potenziali drammi descritti sopra.

Il successivo capoverso (*"Insito nello sport della vela è il rischio di lesioni permanenti e gravissime o morte per annegamento, trauma, ipotermia o altre cause."*) mi fa venire il dubbio di aver sbagliato sport e che dovevo continuare a partecipare alle corse clandestine e suonare i campanelli di sconosciuti nel cuore della notte.

Il buon umore torna scorrendo la lista dei ristoranti convenzionati, nella quale spicca l'osteria "AlBucoGiusto" (40-esimo posto su 155 ristoranti valutati su TripAdvisor, una classifica migliore della nostra).

L'allenamento in bici mi permette di arrivare fino a San Vincenzo, dove trovo un'Ape della Piaggio trasformata in ristorante che garantisce *"Frittura di pesce express gluten free"* con tanto di telefono cellulare (per le emergenze?). Nonostante preoccupanti segni di usura (durante il secondo allenamento su una pubblicità di un'officina auto leggo *"resistenza tecnica"*, a colazione dopo il terzo giro leggo *"Fanta frutta a pezzettoni"* sul barattolo di marmellata, giovedì sento la pubblicità di un'auto a metano come *"un'auto Milano"*) continuerò ostinatamente nelle mie pedalate

fantozziane. Carlo Zorzi apprezza così tanto il mio giubbotto catarifrangente da preconizzarmi una lunga strada davanti (*“sembri pronto per un cantiere autostradale”*).

Dopo una notte insonne ci costituiamo: chiediamo di stazzare la randa timbrata per errore. Durante le misurazioni di rito si registra l'ennesimo supplemento brivido: una stecca ha la tasca troppo lunga. Fortunatamente una ragazza dell'organizzazione trova una S finale nelle regole di stazza inglesi che sgombra il campo dall'equivoco: la tasca ha la lunghezza corretta.

Nei giorni successivi lo stazzatore verrà spesso a farci visita, osservando ogni volta un particolare nuovo: prima si accorge che dobbiamo modificare la posizione di ITA sulla randa, poi che l'abbiamo issata oltre il segno di stazza.

Tra gli equipaggi giovani spicca Emprin-Cucuzza (Tommaso), che regatano con l'handicap di essere amorevolmente assistiti dal Cucuzza senior. Quest'ultimo trova una soluzione d'altri tempi per la maniglia della drizza spi (*“è il tubo che collega la macchina mungitrice alle mammelle della mucca”*) che impressiona non poco il timoniere Gastone (*“questo rende ancora più romantica la cosa”*).

Tra i vari trofei in palio purtroppo non c'è la basola d'oro: non lo sapevamo ancora ma con le nostre epiche gesta l'avremmo rivinta a mani basse.

Nelle prime due prove regatiamo con un vento che mette a dura prova i velisti della Domenica (week end sailor, per chi sa l'inglese) come noi: vincono i cechi (che piazzano sei equipaggi nei primi otto posti), mentre gli italiani fanno bella figura con Stefanini-Borzani (secondi assoluti) e Zorzi-Bordon (decimi). I primi svizzeri (Christine) solo al 17-esimo posto (non pervenuti Mermod-Moser a causa di una bandiera nera che azzoppa il loro primo posto nella seconda prova), con gli inglesi arrancano (27-esimo posto).

Noi sappiamo cosa fare (stop al vento per vedere la direzione e confrontarla con la rotta bussola indicata dalla barca giuria, linea di partenza percorsa per verificare se conviene partire in boa o meno, bolina su entrambi i bordi per capire che angolo abbiamo, ecc.) ma non è sufficiente: siamo tra i 10 equipaggi che nella prima prova finiscono fuori tempo massimo. Bisseremo nella seconda prova, quando i fortunati saranno sono quattro.

Il rientro a terra è laborioso: i gommoni dell'organizzazione regolano il traffico per evitare di intasare i due soli scivoli a disposizione delle 51 barche. Quando finalmente abbiamo l'ok per entrare in porto si premurano di calmare i nostri bollenti spiriti con un'esortazione fuori luogo (*“non abbiate fretta”*): se non abbiamo avuto furia per tutta la regata, perché dovremmo iniziare proprio adesso?

La vitalità notturna di Stefano dimostrerà che è mancato il risultato ma non la prestazione: il mio timoniere ha ancora forza e lucidità per saltare per buona parte della notte, conducendo a più miti



consigli le doghe del suo letto. I vicini apprezzano l'attività extra curricolare e lo eleggono macho del Residence Toscana Mare di Salivoli.

Il secondo giorno lo spettacolo in acqua è simile al primo: vento di 12 nodi (con punte di 14) sempre da 305°. Soffriamo come il giorno prima ma ci classifichiamo (44-esimi) con la complicità di una giuria pietosa che aumenta il tempo massimo da 15 a 20 minuti dal primo. Nella seconda prova registriamo la prestazione che ci dovrebbe assicurare la Basola d'oro anche per il 2022: scuffiamo a 30 secondi dal via (recuperando la barca solo al secondo tentativo), partiamo per ultimi (e taglieremo il traguardo per ultimi), ci danno una (meritata) bandiera nera per partenza anticipata. Decido di non inserire questo exploit nel mio curriculum velico per timore di rendere gli altri risultati meno eclatanti.

A complicare il tutto la prestazione della nostra barca: a parte una molletta del tangone che salta non si registrano avarie di sorta. Siamo poco incisivi noi, senza appello.

La classifica ha uno scossone grazie allo scarto: Moser con un terzo e un primo posto balza in testa, seguito dall'equipaggio francese Olivier-Colin, vincitori della quarta prova grazie alla perizia di un timoniere coi baffi: Olivier ben figurerebbe nelle immortali tavole di Asterix & Obelix, in particolare nell'avventura "Asterix legionario", magistralmente tradotta dal geniale Marcello Marchesi.

Sull'ultimo gradino del podio virtuale Stefanini-Borzani, con gli equipaggi cechi (anche oggi ce ne sono cinque nelle prime otto posizioni) ad inseguire. Zorzi-Bordon risalgono al nono posto, incalzati dal resto della muta boema (altre sei barche).

Le ultime dieci posizioni sono inflazionate da equipaggi italiani (ben nove) ai quali fanno compagnia i francesi Hernandez (senior), arrivati in sostituzione del figlio.

Quando osserviamo qualche barca che mostra le cicatrici di un incrocio maschio o i lavori sulla barca di Marta e Michelle (praticamente ogni pomeriggio hanno dovuto riparare delle avarie, alcune delle quali frutto di interventi sconsiderati) ci sentiamo abbastanza fortunati. La nostra fortuna finirà Giovedì, quando i danni ce li farà il gommone dell'assistenza.



Tra le (tante) barche che ci precedono c'è un equipaggio femminile ceco che immediatamente prima di andare in acqua beve birra (rigorosamente Ichnusa in vetro) e fuma, incurante delle mie sveglie all'alba per percorrere i 50 Km giornalieri. I risultati daranno loro ragione (saranno il primo equipaggio femminile), confermando che la vela è uno sport godereccio (*“è l'unico sport che puoi fare con una bicchiere di vino in mano”* mi spiegarono anni fa a *“Lerici legge il mare”*) e che la forma fisica non potrà mai supplire alla mancanza di talento.

Cerco di distrarmi dalle figuracce in acqua facendo il solito giro di autografi ai regatanti. Uno svizzero è incuriosito e gli spiego il motivo (*“vi faccio firmare il poster della regata per dimostrare a mia moglie che sono stato qui; altrimenti penserebbe che sono stato fuori di casa per attività illegali”*). Lui rimane sorpreso, mi chiede come va il mio matrimonio e firma con piglio autoritario, salutandomi

con un *“sono felice di averti potuto aiutare!”* che mi lascia qualche dubbio sul sense of humor d’oltralpe.

Quando le prime ombre della sera cadono (senza farsi male) il buon Dinale ci richiama all’ordine con un perentorio *“non è mai ora di separarci da queste barche... ma che cazzo ci sarà da fare?”*

L’osservazione di Massimo mi permette di tornare nel residence in tempo per apprezzare la musica della vicina scuola di ballo “Ad Maiora dancing team”: dopo un ritmo spagnolo si scatenano con “September” degli Earth, Wind & Fire (qualcuno ricorderà il batterista Phil Bailey duettare con Phil Collins in “Easy lover”). Per essere all’altezza metto a tutto volume “Video killed the radio star” e “Owner of a lonely Heart” degli Yes.

La girata in bici del giorno dopo viene allietata dai commenti di Radio Sportiva: Ibrahimovic viene definito “un incidente, nel senso che incide” da Bruno Longhi (giornalista-telecronista con esperienza calcistica quarantennale), mentre un ascoltatore paragona l’ennesimo infortunio di uno sfortunato calciatore dell’Inter ad “una roulette russa, ma [il giocatore] ha troppi proiettili nel suo caricatore”. Se un giorno parleranno di vela ho una quasi certezza sul loro bersaglio preferito.

Dopo soli 200 Km tra le colline toscane (tanto temibili da farmi toccare i 45 Km/h durante la discesa che si tramuterà in salita al rientro a Salivoli) la bici mostra segni di cedimento: il deragliatore anteriore non funziona più. L’organizzazione mi dirotta verso un meccanico ciclista di Piombino, che si commuove alla mia storia (*“sono qui per il campionato, mi alleno prima di ogni regata”... mancavano solo le cavallette*) e promette di rimettermi su strada in poche ore (*“portamela domani mattina, vai davanti agli altri”*). Considerando che all’inizio mi aveva suggerito di tornare la settimana successiva, ho ottenuto l’ennesima riprova dell’elasticità della programmazione italiana.

Me la restituirà scusandosi per la cattiva messa a punto del deragliatore (*“ha gioco, impossibile sistemarlo, avrà fatto un milione di chilometri”*). Lo prendo come un augurio e spero che il prossimo milione lo faccia con le mie gambe. Sulla strada per il porto inciampo in una pasticceria e faccio il pieno di cornetti (tre: uno vuoto, uno alla crema, uno al cioccolato) e bombe (due alla crema) per me, Stefano e il nostro team di terra.

Finalmente decido di marchiare con il pennarello il punto dove la scotta spinnaker deve andare nello strozzatore di lasco. Le manovre di issata spi ne risentiranno positivamente. Da capire perché non l’ho già fatto il primo giorno, ma, come diceva una mia ex collega “non chiedere quello che non vuoi sapere veramente”.

Visto che non bisogna essere superstiziosi perché porta male, Stefano segue il mio consiglio (*“tocca il culo a Erik, porta fortuna”*) e si improvvisa tastatore.

Sempre vento da 300° (la barca giuria dichiara 310°) ma meno intenso dei primi due giorni (direi sugli 8 nodi). Sembra ancora buono partire in boa, come nelle altre regate.

Di poppa abbiamo un simpatico scambio di opinioni sul regolamento di regata (in particolare il pompaggio) con un altro equipaggio nostrano. A terra l'omnisciente Palermi ci confermerà che i ragazzi avevano torto: se non è esposta la bandiera Oscar (gialla-rossa in diagonale) non si può pompare sull'onda a meno che questo non permetta di surfare (possibile ma altamente improbabile con le onde minimaliste e il vento leggero di oggi). Nella prima prova ne lasciamo dietro otto, che sommandosi ai 6 bandiera nera ci issano al 35-esimo posto.

La seconda prova una partenza tutt'altro che brillante ci costringe ad una rincorsa per tutta la regata: giriamo penultimi alla boa di bolina. Come se non bastasse Dinale ci tira lungo e arriviamo alla boa della seconda bolina praticamente contromano. Non abbiamo la radio a bordo altrimenti saremmo stati la notizia di apertura di Onda verde.

Al traversino verso il traguardo non riusciamo a prendere quelli prima di noi. In compenso ci superano gli Svizzeri che erano dietro, relegandoci al 42-esimo posto.

Visti i due buoni (per noi... tutto è relativo) risultati dovrò replicare con cornetti e bomboloni (per tacere della tastatura dei sacri lombi del nostro vicino di barca).

Moser guarda tutti dall'alto dei suoi tre primi e due terzi posti (non avendo bisogno di passare in pasticceria conserverà un'invidiabile forma atletica per tutto il campionato), seguito da Stefanini-Borzani (oggi con un primo e un quarto posto) e i soliti Galli. Completano le prime dieci posizioni sei Cechi e Zorzi-Bordon, inciampati con Christina in una bandiera nera nella prima prova. Bravi i Belgi Levy-Orlent che, pur avendo saltato i primi due giorni di regata, risalgono al 44-posto. Fanno meglio loro con due regate che noi con sei. Luca e Steven fanno la storia: sono primi di giornata, un risultato mai registrato da un equipaggio italiano in un europeo.

Unica nota stonata della giornata la cena al ristorante del porto: porzioni buone ma minimaliste. Al momento del conto i conti non tornano: secondo noi siamo in 41, secondo il ristoratore 43, un poco come i numeri della questura e degli organizzatori dopo una manifestazione degli anni settanta.

Mercoledì è il giorno di riposo: inizia con le migliori intenzioni (= sistemare lo stick del timone, montare la maniglia per facilitare l'abbattuta, rivedere la pre flessione dell'albero, confrontare le tensioni misurate con il mio tensiometro con quelle del tensiometro di Stefano), finisce con l'aver riparato (o aiutato a riparare) le barche degli altri.

Il primo intervento è sul Fireball del "former Fireball Italia president" Umberto Cocuzza (riparazione dell'opera viva, uscita malconcia da un incontro ravvicinato con un equipaggio della Repubblica

Ceca), poi si recuperano a più riprese gli attrezzi per Manzi-Annese (trapano, molatrice, cacciavite, ecc.),



in mezzo forniamo materiale a Daniele Liberati per rimontare le lamelle della cassa della deriva. Come se tutto questo non bastasse commettiamo l'errore di fraternizzare con Mori-Rossato, un equipaggio che ci precede in classifica assoluta: hanno comprato il Fireball (costruito nel 1990, dieci



anni prima del nostro) a Maggio, il prodire è salito per la prima volta in barca cinque mesi fa, il timoniere prima andava in Laser. Volevano un doppio e, essendo ragazzi intelligenti hanno scartato le altre barche per manifesta inferiorità velica nei confronti del Fireball (*“niente Snipe, troppa fatica. Ho scoperto che le barche con le cinghie è preferibile lasciarle agli altri”*). Sono di Desenzano ma non sono mai riusciti ad uscire con Steven, a dimostrazione che i loro risultati sono esclusivamente farina del loro sacco.

Quando siamo sicuri di essere fuori dalla portata di Manzi, che nei ritagli di tempo è professore universitario di economia aziendale a Torino, torniamo all'epoca del baratto e in cambio della riparazione su ITA 14919 otteniamo da Cucuzza la maniglia per la strambata.



Per controllare la tensione dello strallo sono finalmente riuscito a portare il miracoloso tensiometro Loose PT 1-M, le cui istruzioni mi rassicurano non poco (*“in Coppa America dove per misurare le tensioni dispongono dell'elettronica più evoluta, il rigging è settato alla massima tensione strutturale ammissibile”*). Zanello, che non ha letto i suggerimenti della premiata ditta Loose & Co, ci suggerisce caldamente di avere una tensione come la sua (150 Kg sullo strallo), lontana da quella consigliata da Moser (180 Kg). Anche per quest'anno la Coppa America può attendere.

Il rientro a casa è allietato dai provetti allievi della scuola di ballo già citata: questa volta scatenati sulle note di "She's a maniac" (molti si ricordano di "Flashdance" non tutti del fatto che la protagonista Jennifer Beals è stata per qualche tempo la ragazza dell'indimenticabile Massimo Troisi, a conferma che la comicità è una cosa seria) e "Footloose".

La cena è dominata dal pesto realizzato dalle sapienti mani di Enrica Bertini e da una formidabile trovata logistica per mettere sedute quasi quaranta persone: ci mettiamo fuori dal nostro appartamento, sotto il primo piano del residence. Un esperto di architettura moderna coglie al volo le potenzialità della strana soluzione (*"La prossima cena la facciamo sotto un cavalcavia"*).

Quando il timoniere tedesco si lamenta del fatto che stiamo cantando canzoni inglesi e pretende di ascoltare solo musica italiana, non ci facciamo pregare: esordiamo con "Bella ciao", seguita da "Un mazzolin di fiori" e l'immane Battisti. I giovani sono più seri di quanto li descrivano i telegiornali e non cedono alla mia provocazione: la classica "Osteria numero mille..." (*immortalata da Paolo Villaggio ne "Vado, sistemo l'America e torno"*) non parte. Tutte le volte che si parla del comico genovese Angelo Tonelli ha un sussulto: ha avuto il fratello (di Villaggio, non il suo) come professore di Scienza delle Costruzioni all'università, e conferma quello che ricordavo da "Il laureato" (*un fantastico programma di Chiambretti la Domenica su Rai Tre*): il professor Villaggio inaugurava la prima lezione con un inequivocabile *"mio fratello vi può far ridere, io vi posso fare piangere"*. I giovani stranamente non risentono dei bagordi della sera prima (*molti sono andati in branda alle quattro di mattina, qualcuno più tardi visto che alle quattro e mezza mi ha svegliato un "good night" espresso con una tipica pronuncia italiana*) e a mezzanotte saltano ancora come grilli.

Il rimborso della spesa per la cena segue una rotta simile a quella registrata al ristorante: Stefano ottiene un rimborso complessivo di 31,50 Euro, non proprio in lay line con lo scontrino di 48,00 Euro della Coop di Piombino.



La sgambata in bici di Giovedì è eccezionale: sono veloce in discesa (supero i 45 Km/h) mentre in piano mantengo i 25 Km/h senza difficoltà. Il pesto di Enrica e la giornata di riposo hanno fatto il



miracolo. Al ritorno da San Vincenzo, con le gambe in croce, intuisco che il vento a favore mi abbia aiutato non poco. Come diceva il grande Gianni Mura *“Nel ciclismo meglio non credere ai miracoli”*. La penultima giornata si preannuncia complessa: c'è l'allerta meteo, è previsto vento da sud, i ragazzi delle zanzare il giorno prima sono andati in acqua seguiti amorevolmente da Stefanini e Borzani sul gommone. Ci consola Tommaso Cocuzza, che all'allenamento con Steven e Luca ha preferito il bordo a terra, dirigendosi al McDonald in dolce compagnia. Buon sangue non mente. La giuria non ritiene l'allerta meteo preoccupante e ci manda in acqua: altre due regate maschie con Luca e Steven che con un secondo e un quarto posto si confermano i rivali più temibili degli Svizzeri, implacabili con due primi di giornata. Noi registriamo una prima prova incolore, mentre nella seconda ci superiamo: buona partenza, buon passo, buone manovre... finché nella terza bolina Bertini-Cocuzza ci scuffiano in diretta (e a distanza di sicurezza). Il tempo di superarli e scuffiamo anche noi. Grazie a un recupero laborioso gli andiamo anche addosso, aiutati da un gommone assistenza che ci dimostra come la sua chiglia sia più dura del nostro bottazzo di sinistra. Recuperato l'equilibrio ci lanciamo all'inseguimento di... nessuno: sono tutti lontanissimi. Con sprezzo del pericolo issiamo lo spi al secondo lasco, che percorriamo rimanendo in piedi senza grosse difficoltà. L'equilibrio diventa precario all'ultima boa, quando torniamo in acqua. Il gommone assistenza speronatore torna alla carica e si improvvisa suggeritore teatrale (*“dovete mettere la barca prua al vento”*): dopo uno scambio di convenevoli (maschi anch'essi) dimostro che qualche volta lasciar fare a chi è a mollo in acqua (e ha quindi tutto l'interesse per risalire il barca) può essere la soluzione migliore. Solo grazie a Stefano riusciamo a tagliare il traguardo (io ero abbastanza demoralizzato da volermi ritirare). A terra scoprirò che siamo andati meglio in questa prova (43-esimi) che non nella precedente (46-esimi), a riprova che il passo era buono (prima di volare ripetutamente in acqua). Venerdì si scende in acqua con una piccola speranza di far sventolare sul pennone più alto la bandiera italiana: sono in programma due prove, sufficienti per scalzare i formidabili Svizzeri alla testa della classifica. Lascio un paio di bottiglie di vino sul gommone del formidabile fotografo Urs Hardi, spiegando ad un'incredula Cristine come il mio sia *“un piccolo riconoscimento per il più grande velista io abbia mai visto”*.

Purtroppo il vento latita, facendo gioco di Mermod-Moser: disputando una sola prova sarebbero campioni anche arrivando ultimi. Poco prima delle 14.30 si arrende anche la giuria che ci manda a terra, dove è rimasto Urs Hardi, a dimostrazione della sua lungimiranza.

Gli equipaggi italiani hanno ben figurato: oltre i già citati Luca e Steven, vice-campioni europei, ci sono i successi di Zorzi-Bordon (noni assoluti a due punti dall'ottavo posto) dei fratelli Ascoli

(campioni europei barche classiche) e gli exploit di Minoni-Pedroni (decimi nella settima prova), Mori-Rossato (con una barca di 30 anni girano tra i primi cinque la prima boa di bolina della penultima prova), Pecchenino-Rondelli, che in cinque giorni di regate accumulano più punti (314) che chilometri in sei giorni in bicicletta (300) e al rientro di venerdì si lasciano ben tredici equipaggi dietro, arrivando all'imboccatura del porto subito dietro i neo campioni europei.



Quando ripongo tutto in valigia ritrovo il taccuino Harken praticamente intonso (ho riportato solo le regolazioni della prima prova) e il cardiofrequenzimetro ancora incartato: toccherà improvvisare anche nelle prossime regate.