

Il sapore salato della vittoria

Era una mattina luminosa di fine inverno, ma il vento di Maestrale non prometteva nulla di buono.

Detestavo le levatacce, perché tali erano per me tutte le sveglie prima delle 8. E detestavo salire in barca così presto al mattino, l'aria è umida e il mal di mare più facile. Ma era una regata importante, la lunga per Ustica. C'era in palio un premio prestigioso per la Trinacria, isola di Efesto e Archimede. Da ogni parte di Italia e dalla costa tirrenica della Francia accorrevano in molti per disputarsi quel trofeo. L'armatore e tutto l'equipaggio non potevano fare a meno del più veloce e preciso "volantista" sul mercato, quello precedente aveva disalberato e non era stato bello – soprattutto per lui.

Così mi presi di coraggio e mi diressi a piedi a casa dell'armatore, saremmo andati alla marina tutti assieme col *van* del *team*. Durante il tragitto mi premurai di riepilogare tutto l'equipaggiamento che avevo con me: cerate, corta e integrale, doppio paio di guantini da vela (non si sa mai), smanigliatore, cappello di pile impermeabilizzato con visiera, due paia di occhiali da sole aerodinamici (non si sa mai), gallette secchissime, crema anti UV, cambio anche per la notte, giubbottino per fare il fighetto alla sera, telefonino (-one, allora erano enormi), scarpe di ricambio. Mi pareva di aver tutto e per questo non alterai il mio passo. L'oculista abitava vicino casa mia, la zona era pregiata ma io stavo al primo piano in affitto e lui in superattico di proprietà. Grandi vetrate,

stereo *hi-end* anni '70 (Klipsch, Thorens, Revox, Marantz), interminabile teoria di divani perimetrali, giardino pensile e cucina olimpionica.

Arrivai in orario e salii in ascensore. Mi offrirono la seconda colazione in un clima di relax modello il-lusso-ci-permette-di-fare-con-calma. Li aiutai a raccogliere tutto l'occorrente ancora in casa e ci avviammo.

A quel tempo avevo un rapporto idilliaco con l'armatore. Lui mi considerava molto bravo e promettente. Sapeva che ero timoniere del mio catamarano, una belva indomabile, e mi aveva dato le sartie volanti in affidamento perché randa e fiocco erano già occupati dai rispettivi titolari. Tuttavia quel giorno

avemmo una sostituzione alla randa, un ragazzone tutto muscoli ma molto simpatico di nome Enrico e di professione studente di ingegneria edile aveva sostituito il fedelissimo Tonino, impegnato in inderogabili faccende di famiglia, e si sa in Sicilia la famiglia è dominus supremo. Io non me la presi, sapevo che il mio ruolo era quello di maggiore responsabilità, perfino maggiore di quello del timoniere per la sicurezza in barca, e sapevo che non poteva essere affidato ad un novellino, per quanto esperto di randa.

La preparazione a terra è sempre un momento molto eccitante, in cui le mogli degli armatori sogliono stuzzicare la virilità dei giovani membri d'equipaggio con provocazioni sfacciate e minimizzazioni strumentali. Mentre carichi la stiva non sai mai se riuscirai a restare concentrato per la partenza o se verrai sopraffatto dalle lusinghe vane e canzonatrici.

Arrivò finalmente il momento di salpare e quindi di liberarsi delle sirene odissee. Avremmo atteso ancora un paio d'ore prima del cannone di via e quello sarebbe stato il periodo più logorante, seppure lasciando la concentrazione montare indisturbata.

Il timoniere era ammalato e l'armatore aveva dovuto obtorto collo prenderne il posto. Ma tutto era pronto, ogni ruolo coperto da un giovane concentrato. Non restava che vincere!

Ben presto abbandonammo il porto turistico, che a Palermo è chiamato "La Cala", proprio perché a forma di caletta. Cavati dalla conca della Cala e svoltato il molo sud, si fiancheggiava a lungo la diga foranea, per incontrare i flutti pronti all'agguato oltre il molo nord.

Il mare che bagna Palermo, il Tirreno, non è quasi mai così impetuoso da impedirti l'uscita, almeno

nei pressi della costa palermitana. Ma quel giorno pare che avesse atteso il nostro ritorno con spasmodica smania, poiché come un cane affettuoso e massiccio ci assalì con incontrollata gioia quasi sbalzando la prua all'indietro. La giornata non prometteva niente di buono.

La barca era solida, un monoalbero degli anni Ottanta: il Canados 37. Aveva uno specchio di poppa che era un piacere scivolargli su per fare un tuffo dal pozzetto. Eppure, con i suoi 4500 kg di stazza bastava avviarla bene e come una vecchia Jaguar sapeva ancora dare inebrianti soddisfazioni con la mano giusta al timone. Questo era ancora a barra e sotto lo scafo esibiva una pala lunga quasi due metri. Faceva a gara con l'enorme deriva a bulbo, che una volta alla Giraglia si era incagliata in uno scoglio affiorante. Aveva perso lo scoglio. Era insomma una gran bella signora e io ero fiero di farle da fanalino di coda. Perché il posto del "volantista" è lì in fondo alla poppa, da cui hai il privilegio di vedere bene bene tutte le manovre in corso, è come una prospettiva cinematografica sulla vita a bordo. Non si può spiegare la strana sensazione di vedere il mondo circostante quasi capovolgersi ad ogni virata, mentre tu resti perfettamente in piano con il tuo personale baricentro. Il lavoro del volantista è delicatissimo, in quei pochi secondi che passano da quando la randa si sgonfia a quando si rigonfia sul versante opposto devi essere più veloce del vento a mollare la sartia volante sopravento e cazzare col *winch* la gemella sotto vento, proprio nell'esatto istante in cui il boma saetta come fendente di sciabola da una parte all'altra del baglio. E io ero bravissimo in questo. Il timoniere, il comandante, il randista, ruoli nei quali si avvicendavano anche fior fiore di atleti, non si sono mai accorti che esistevo, semplicemente trovavano sempre la sartia giusta alla tensione giusta.

Dopo una ora e venti di attesa in rada partì il cannone dei 10 minuti. Noi avevamo già nasato che la giuria si stava preparando, un po' perché il tempo stava schiarendosi, il che preludeva alla non cancellazione della gara, e un po' perché avevamo avvistato una certa agitazione intorno alla barca giuria.

Quando suonano i dieci minuti è come se già partissi, tutte le manovre vanno fatte in un tempo brevissimo per avere il controllo totale dell'imbarcazione e puntare da subito alla porzione migliore del campo di partenza, prima che lo facciano gli altri. Il cardioide che si forma dalla linea di partenza, tracciata idealmente fra la barca giuria e il gommone dell'*Ampire*, si estende in profondità in funzione del numero di concorrenti di norma per circa metà della sua lunghezza. La cosa più importante è conquistare una posizione che ti consenta di compiere bordi paralleli alla linea a partire da una distanza di avvicinamento che in ragione del vento ti permetta di approssimarti in breve alla barca del comitato più favorevole al vento fra le due. E questo deve avvenire fra i 5 minuti e un minuto alla partenza. Ecco perché dieci minuti prima devi puntare al cardioide meglio che puoi.

Il nostro timoniere oggi era l'armatore e lui aveva poca dimestichezza col timone, direi anche con tutto il resto. La partenza non fu delle migliori, infatti. Imbarcazioni meno performanti della nostra riuscirono a partire meglio, prima e con più eleganza. Questo non era un problema perché almeno quelle avremmo potute raggiungerle, ma lo era per il nostro morale. Perché la partenza è la vetrina dei timonieri, l'anteprima della gara, l'esibizione degli equipaggi – la vanità è il leit motive dello yatching, con tutti quei completini all'ultima moda. Chi si muove con maestria e ingegno in partenza mostra i muscoli del cervello, e così intimorisce gli avversari. Inoltre, chi parte bene è a metà dell'opera, anche qui. L'equipaggio ne risente, bene quello che fa bene e tragicamente male quello dell'ultima barca, o della più goffa.

Per entrare meglio nel clima di queste partenze bisogna innanzitutto ricordare che allora il sistema di calcolo del tempo di regata era basato sul cosiddetto *rating*, un algoritmo che cuciva addosso ad ogni imbarcazione il suo proprio tempo, tenendo conto di molte variabili e restringendo la competizione a vista fra barche al ristretto insieme di quelle che condividevano le tue caratteristiche fisiche e tecniche. All'interno di questi sottoinsiemi omogenei di barche

paragonabili, la battaglia si giocava su due fronti: qualità dell'equipaggiamento e dell'equipaggio e pesi portati a bordo. Per questa ragione, le vele e le scotte dovevano essere dei materiali più leggeri e resistenti (spectra e carbonkevlar) e si imbarcava sempre il minimo indispensabile, non erano ammesse borse o altri orpelli. Siccome all'iscrizione doveva dichiararsi il peso dei membri dell'equipaggio, che concorrevano al calcolo della stazza reale complessiva nel rating, pesando meno di 60 kg io ero un membro molto ambito.

Così, appena avemmo superata la linea di partenza si capì subito con chi realmente gareggiavamo. La percezione umana può essere a volte perfino disfunzionalmente selettiva. Praticamente non vedevamo neppure gli scafi fuori dalla nostra classe di *rating*. E questo ci fece rischiare sin da subito ben due collisioni. Il morale non saliva.

Per nostra croce e delizia, il vento era veramente potente e ogni errore veniva facilmente recuperato. Quando il vento è flebile devi essere un equilibrista, altrimenti anche il minimo sbaglio può esserti fatale e farti perdere quegli unici due metri di vantaggio che ti avrebbero fatto sopraggiungere la barca avversaria. I *match racing*, veri e propri *death match* velistici, insegnano moltissimo in questo campo.

Dunque, bastò cazzare il Genoa 3, quello più magro, perfetto in simili condizioni di vento e mare, che la prua riprese la sua retta via.

Le regate lunghe hanno il vantaggio che i bordeggi sono pochi e strategici. Sai che fra tre miglia hai un fronte favorevole in massa d'aria e direzione e allora viri per guadagnare quella porzione di campo di regata, perché nelle lunghe il campo di regata è tutto il mare. Se sai che dietro quell'isola hai una fortissima corrente favorevole, tu te ne infischi del vento e te la vai a prendere.

Eppure anche in queste meravigliose regate libere il cavallo di razza si vede nella lunga corsa, e ci fu ben presto chiaro che il nostro nemico numero uno era "il gran figo della vela". A quel tempo avevo 24 anni e l'armatore dell'X-yatch che ci correva parallelo sopravvento era un signore di circa il doppio dei miei anni, forse più, proprietario del negozio di vela "più figo della città". Era un ex campione di windsurf, di quando era il tempo del loro boom. Dunque, un uomo intraprendente, sempre sulla cresta dell'onda. Ma il mio armatore era oculista di successo, il numero uno a Palermo, e non accettava sconfitte.

Il volantista è l'unico *crew member* a poppavia del timoniere, che negli yatch è anche il comandante. Io, quindi, ce l'avevo davanti agli occhi minuto per minuto. Ebbi così modo di accorgermi che il livore crescente stava a poco a poco cedendo il posto allo sconforto che segue la sensazione di inesorabile disfatta, di ineluttabile destino nella polvere. Fu al culmine della disperazione fuori dagli occhi, quando l'X non solo non arretrava ma persino ci sopravanzava meglio dopo miglio, che lo vidi guardarmi disperato dritto nelle pupille. C'era nel suo sguardo la più implorante richiesta d'aiuto senza parole che avessi mai ricevuto.

La situazione era in stallo, in effetti tutto l'equipaggio aveva la sensazione che più che una regata sarebbe stata una sfida a due fra vecchi antagonisti in antipatia reciproca, e il nostro stava soccombendo. Mi disse risoluto e sconfitto: - *Fabri, prendi tu il timone che sono stanco*. Sapevo che non era stanco nel fisico, ma nel morale.

Era la mia occasione, non avevo avuto mai il timone nel pieno di una regata e poteva essere il caso che dimostrassi tutto il mio valore.

Ci scambiammo di posto e assiso sullo scranno maggiore capii subito che da solo avrei potuto fallire. Era il team in gioco, non la persona. Vincevamo tutti o nessuno. E io avevo bisogno di tutti, nessuno escluso. La prima cosa che feci, la più importante, chiesi al prodiere di mettere più a segno il genoa e di non perderlo d'occhio neppure per un minuto. Gli ricordai che in condizioni di forte vento la base dev'essere sempre tesa al massimo, per scaricare in alto. Così pure feci col drizzista: drizza e base della randa al massimo. Feci spostare tutti quanto più a poppa che

potevano e strinsi un patto di ferro col randista. Avrebbe dovuto essere la mia anima gemella, un organismo simbiotico in connessione neurale. Con mare grosso e vento forte e rafficato, il timoniere fa la sua parte ma il randista ha la maggiore responsabilità.

Gli dissi allora che avremmo sperimentato una nuova tecnica in accoppiata: tutte le volte che arrivava una raffica l'avremmo percepito entrambi; lui, come me, con lo sbandamento della barca e io ancor più sentendo la maggiore resistenza della barra per effetto della tendenza orziera che il vento accelerato avrebbe impresso alla prua. Mi fa sempre pensare certo gergo marinaro, e non ho ancora capito perché quando la prua si allontana dal vento si dice che la barca "orza". Misteri della marineria.

Io l'avrei aiutato gridando "ora!" tutte le volte che stante la raffica incipiente si sarebbe richiesto il suo pronto intervento. E gli spiegai anche in cosa consisteva questo intervento. Bisognava che un ragazzone ben messo come lui scarcellasse a mano libera ad ogni raffica. Il punto di scotta di una randa negli yacht è quasi sempre mobile, fissato su un carrello che copre trasversalmente buona parte del baglio nel pozzetto. La possibilità di spostare il punto di scotta, cioè il punto in cui è murata la ritenuta della randa, è stata inventata proprio per modificare l'allineamento longitudinale dell'ala "vela" dandogli un certo angolo da prua a poppa. In questo modo avremmo potuto scaricare il vento in più senza che la vela perdesse forma e quindi il suo assetto stabile di ala. Inoltre questo avrebbe tenuto lo scafo più parallelo alla superficie dell'acqua - o come avrebbe detto Larissa "piatta barca!" - in modo da mantenere intatte le peculiarità idrodinamiche ottimali dello scafo. Io, inoltre, avrei così ridotto la resistenza al timone, guadagnando ulteriormente in abbrivio.

Restava solo un ultimo accorgimento, ma questa era faccenda tutta e solo mia: avrei dovuto surfare sulle onde per impedirgli di darci quelle gran sberle laterali che avevamo a lungo sofferto fin lì.

Infatti, se il vento poniamo ha direzione Nord-Ovest, come nel caso del nostro Maestrale di quella mattina, anche l'onda formata da esso avrà quell'allineamento e il suo colmo si staglierà nel mare con una linea ortogonale a quella del vento. Ora, mettiamo che la barca voglia procedere verso Nord, come per noi da Palermo a Ustica, allora capiterà che ogni onda le sbatterà contro sul fianco sinistro (il babordo).

Io le onde le conoscevo bene, perché se col catamarano non gestisci l'onda non solo resti fermo dove sei ma puoi persino arretrare. Inoltre, il catamarano a vela di classe deriva, quindi non cabinato, è molto più gracile di uno yacht e, sebbene sia più leggero, se prendi male un'onda di troppo finisci per aprirlo in due come bastoncini da sushi.

Il nostro Canados era molto inerte, data la sua grande stazza, quindi non sarebbe stato facile domarlo sulle onde. Ma era il mio momento, dovevo dimostrare tutta l'abilità che possedevo e anche di più. Dovevo inventarmi quello che ancora non sapevo, solo così avrei potuto stupire l'armatore e conquistare la sua fiducia. Decisi allora di affidarmi all'istinto, di provare a sentire nella tensione dei muscoli del braccio indotta dalla resistenza del timone quando avrei dovuto manovrare. Annullare le resistenze, aumentare l'idrodinamica, sfruttare tutta la forza del vento: solo questo avrebbe condotto la nostra riscossa.

Adesso, grazie al mio randista robotizzato, la barca era piatta - con buona pace di Larissa - e le vele sempre perfettamente a segno pur in una situazione dinamica. Eravamo a metà dell'opera. Mi buttai e alla prima onda grande le puntaí dritto contro, col vento negli occhi e gli spruzzi fin dentro le narici. L'equipaggio pensò che fossi ammattito, l'armatore dovette rimanere ammutolito perché dietro di me non lo vedevo ma neppure lo udivo. La barca diresse volitiva verso il colmo dell'onda e la

ruppe in due di netto come una noce di cocco! Ma fu solo la prua ad entrare, perché la chiglia rimase in equilibrio per un attimo sulla cresta dell'onda e poi scivolò via di fianco sulla enorme

massa d'acqua che le era scorsa sotto come uno skater scivola sul corrimano di una scala antincendio.

Questa volta fu tutto l'equipaggio a rimanere ammutolito, lo scafo era finalmente passato indenne dall'impatto furioso dell'onda e non avevamo rallentato di un decimo di nodo. E anzi, preso a ripetere quel gesto ad ogni onda, la nostra velocità cominciò miracolosamente a salire. Non ci si poteva credere, la rimonta era iniziata e l'eccitazione aveva preso a pervadere gli animi dell'equipaggio raffica dopo raffica.

Avevamo percorso solo 5 miglia e già l'X era diventato parallelo a noi, ma essendo sopravvento questo significava che era almeno a tre lunghezze dietro di noi. Un sentimento di diffusa incredulità rimase sospeso nel vento e fra i flutti di quel piccolo guscio di 37 piedi lasciato tra le onde dell'immenso mar Tirreno, ma non c'era tempo neppure per questo. Ogni singolo muscolo mio, del randista, del drizzista, del prodiere, doveva essere teso al massimo perché le miglia non erano finite e il sole era già tramontato. Non c'è requie per il velista fino a un secondo prima del traguardo e nelle nostre menti non v'era abbastanza spazio per la gioia o per l'autocompiacimento. Tutto doveva procedere alla via così, se non meglio.

Intanto, al nostro acerrimo avversario non era certo sfuggito il sorpasso e cominciava ad affannarsi in manovre di cambio vela. Prima decise di issare il Genoa 2, credendo forse che il vento nel suo campo fosse più magro e fosse questa la ragione dell'arretramento. Non poteva sapere, il poverino, che a bordo c'erano due timonieri e adesso era il turno di quello che era in una giornata migliore. Poi, non sortendo nessuno effetto, deve aver pensato che la causa fosse la barca troppo ingavonata, e allora issò addirittura la tormentina. Voleva forse puntare tutto sulla barca piatta e usare la randa come unico motore. Ma questo, si sa, è una grande errore perché il Genoa è stato inventato apposta per sfruttare l'effetto Venturi fra le due vele, che con la tormentina quasi svanisce. Infine, diede una mano di terzaroli alla randa. Mai errore fu più fatale. Privata dell'altezza,

la randa perse drasticamente potenza e la barca arretrò quasi botto. Quelle onde non perdonavano e uno scafo di quella stazza ci mette un po' a ripartire. Fatto sta che io al timone non vidi più quella barca, furono gli altri a cominciare a darmi aggiornamenti trionfali sulla sua disfatta. Restavano solo sette miglia nautiche all'arrivo, delle quasi 37 totali, e noi eravamo esausti ma ebbri. La serata si sarebbe vissuta all'insegna del non detto, all'insegna dell'*aplomb* di chi ha stracciato il nemico e non lo vuole umiliare. E così fu.

Dopo il nostro arrivo alla linea di traguardo, ci vollero ben 6 minuti prima che l'X la tagliasse e noi godevamo già alla faccia che il nostro avrebbe fatto davanti a tutti. Conoscendo il tipo, a quest'ora aveva già divorato tutto il suo stesso fegato.

Sceso in porto io non dissi nulla, neanche di fronte all'abbraccio del randista, alla pacca del prodiere e allo sguardo moderatamente compiaciuto dell'armatore. Mi piaceva muovere ogni passo del molo verso l'albergo sapendo di essere stato io l'artefice della vittoria, ma senza troppo darmi delle arie. Non era modestia, era il mio personale modo di godere dei successi della vita. Ne godevo di più così, tutto qui.

Dopo cena ci giunse notizia che il gran figo della vela aveva raccontato a tutti di un fantomatico sacchetto di plastica finito nell'elica. Peccato che tutti sappiano che le eliche delle barche da regata sono tulipani chiusi senza asperità e che neanche con il biadesivo ci si può impigliare un sacchetto.

Quella notte dormì uno dei più bei sonni della mia vita.