

Storie di barche di mare e di varia umanità

PER UNA MEZZA INCOLLATURA SUGLI ASINI DEL GRANDE FIUME

Questa è la storia vera di un'avventurosa Pavia-Venezia, cioè a quali peripezie può andare incontro un motonauta. Il motore si inceppa dove il vecchio Po è ancora selvaggio, magari abitato da feroci quadrupedi in libertà nemici giurati degli intrusi a due gambe. Il terribile inseguimento. E poi l'irascibile somaro scompare d'improvviso. Una pantagruelica cena notturna a Porto Tolle.

di Aldo dell'Adriana

Questa non è una storia di mare, ma con il mare ha pure qualche cosa da spartire. Infatti nella mia vita piuttosto variata ci sono stati anni in cui ho corso in motoscafo. Sono stati anni bellissimi, pieni di entusiasmo e di impegno tanto che, modestamente, anche il successo non è mancato.

Io correvo in circuito, ma partecipavo anche a qualche gara su lunga distanza e tra queste gare c'era necessariamente la Pavia-Venezia.

Senza tema di essere smentito dalle testimonianze e con un pizzico di presunzione ero uno di quelli che le cose le faceva seriamente, così, per propensione naturale, per cui mi allineavo alla partenza ben preparato e organizzato per arrivare in fondo e bene.

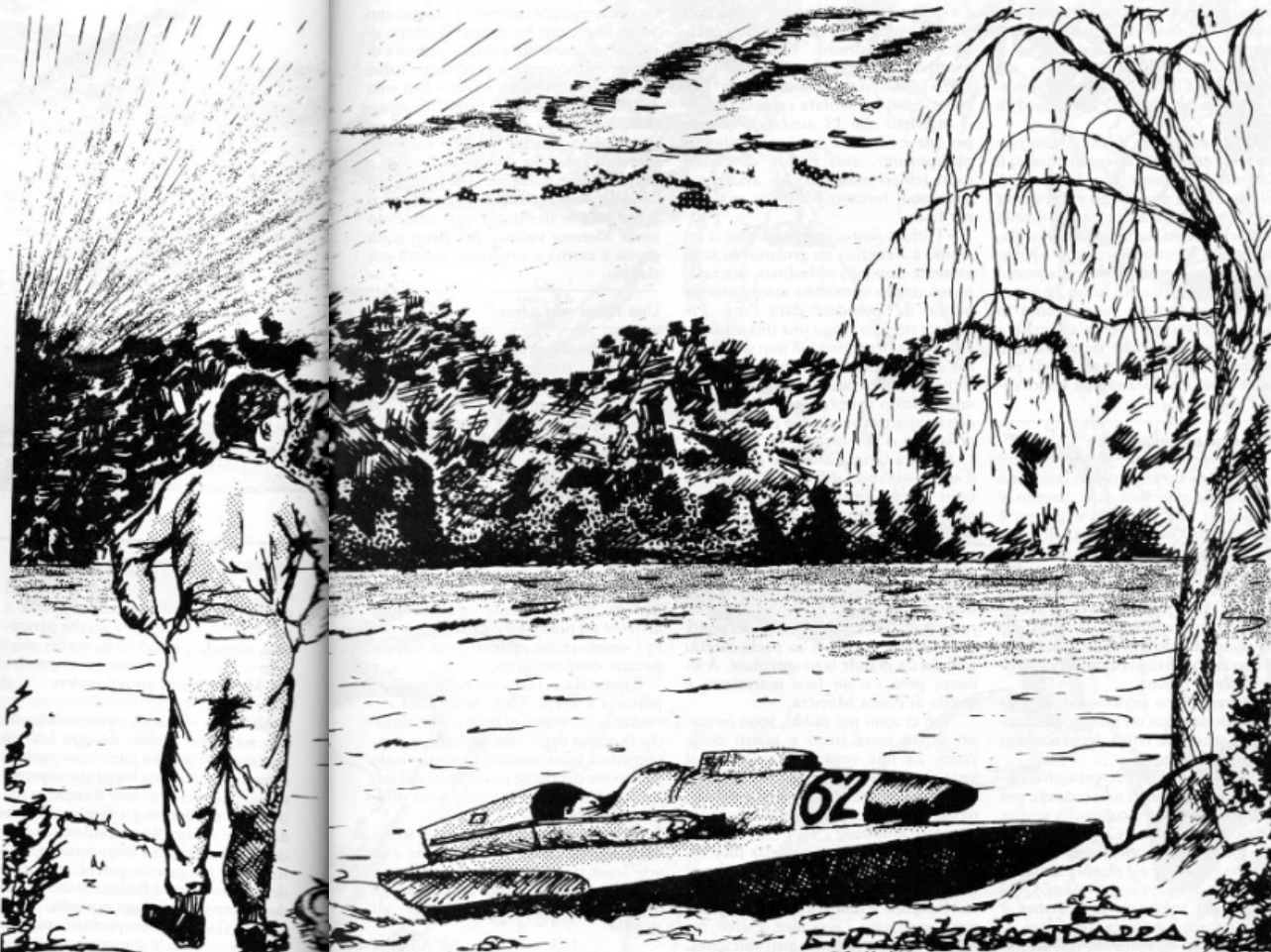
E le cose sono andate sempre così, salvo due volte: la prima fu quella in cui ebbi a battere il primato della Pavia-Venezia più breve perché, partito dal ponte della ferrovia, a quello della regina Teodolinda ero già fermo e mezzo a fondo (500 metri circa) e l'altra fu quella degli asini di cui vi andrò a raccontare.

Per gli scrupoli tecnici di cui vi ho detto, avevo a disposizione anche un gruppo di meccanici valentissimi e simpatici. Il capo Umberto Pirotta, era un filosofo della meccanica, uno stratega della preparazione e un tattico della corsa. Era figlio d'arte, suo padre era stato il preparatore dei famosi motori Bugatti italo-francesi che solo i meno giovani possono ancora ricordare.

Bonin dal Clinto facile

Giorgio Mainetti era la mano d'oro che ogni settimana, sotto la guida calma, ma intransigente del primo, smontava e rimontava, modificava, smerigliava, lappava, pesava tutto: bielle, spinotti, valvole con la meticolosità di un farmacista di un tempo. E «Farmacista», era il suo soprannome, proprio per quella bilancina di precisione che costantemente interrogava e per i lenzuoli bianchi che usava stendere sui banchi d'officina per allineare tutti i componenti a mano a mano che erano pronti per il montaggio.

C'era poi Bonin, famoso per il botti-



Storie di barche di mare e di varia umanità

PER UNA MEZZA SUGLI ASINI

Questa è la storia vera di un'avventurosa Pavia-Venezia, cioè a quali peripezie può andare incontro un motonauta. Il motore si inceppa dove il vecchio Po è ancora selvaggio, magari abitato da feroci quadrupedi in libertà nemici giurati degli intrusi a due gambe. Il terribile inseguimento. E poi l'irascibile somaro scompare d'improvviso. Una pantagruelica cena notturna a Porto Tolle.

di Aldo dell'Adriana

Questa non è una storia di mare, ma con il mare ha pure qualche cosa da spartire. Infatti nella mia vita piuttosto variata ci sono stati anni in cui ho corso in motoscafo. Sono stati anni bellissimi, pieni di entusiasmo e di impegno tanto che, modestamente, anche il successo non è mancato.

Io corro in circuito, ma partecipavo anche a qualche gara su lunga distanza e tra queste gare c'era necessariamente la Pavia-Venezia.

Senza tema di essere smentito dalle testimonianze e con un pizzico di presunzione ero uno di quelli che le cose le faceva seriamente, così, per propensione naturale, per cui mi allineavo alla partenza ben preparato e organizzato per arrivare in fondo e bene.

E le cose sono andate sempre così, salvo due volte: la prima fu quella in cui ebbi a battere il primato della Pavia-Venezia più breve perché, partito dal ponte della ferrovia, a quello della regina Teodolinda ero già fermo e mezzo a fondo (500 metri circa) e l'altra fu quella degli asini di cui vi andrò a raccontare.

Per gli scrupoli tecnici di cui vi ho detto, avevo a disposizione anche un gruppo di meccanici valentissimi e simpatici. Il capo Umberto Pirota, era un filosofo della meccanica, uno stratega della preparazione e un tattico della corsa. Era figlio d'arte, suo padre era stato il preparatore dei famosi motori Bugatti italo-francesi che solo i meno giovani possono ancora ricordare.

Bonin dal Clinto facile

Giorgio Mainetti era la mano d'oro che ogni settimana, sotto la guida calma, ma intransigente del primo, smontava e rimontava, modificava, smerigliava, lappava, pesava tutto: bielle, spinotti, valvole con la meticolosità di un farmacista di un tempo. E «Farmacista», era il suo soprannome, proprio per quella bilancia di precisione che costantemente interrogava e per i lenzuoli bianchi che usava stendere sui banchi d'officina per allineare tutti i componenti a mano a mano che erano pronti per il montaggio.

C'era poi Bonin, famoso per il botti-



glione di Clinto facile, ma che in officina e agli alloggi era insostituibile. Era addetto agli interventi sulle parti meno considerate, ma altrettanto importanti, come le trasmissioni, i serbatoi, le carenature, il sedile e i rifornimenti. E poi, c'era Zino, il jolly per eccellenza e l'uomo del carrello al seguito. Però, qualunque fosse la mansione nel team, tutti erano buoni compagni, intenditori di vini e ottime forchette.

La Pavia-Venezia se a loro, prima del via, costava tanta fatica, all'arrivo si tramutava in una apoteosi della buona cucina che veniva celebrata in un noto ristorante della Serenissima.

Quindi io ero assolutamente impegnato, direi obbligato, ad arrivare al traguardo finale, perchè loro preparavano minuziosamente la barca pensando anche alla tavolata finale.

Fino allora all'appuntamento del Tronchetto o della Velmar ero mancato soltanto quella volta del record di «brevità».

La Pavia-Venezia di cui voglio raccontarvi era iniziata splendidamente. Il motore girava come «un violino». A Isola Serafini il mio tempo era tra i migliori e in perfetta aderenza alla tabella di marcia prefissata. Pirotta controlla, provvede al rifornimento; tutto a posto e via in chiusa per riprendere la seconda frazione, quella più lunga. Appena sente il mio motore ruggire salta in macchina e via per Venezia perchè a Revere c'è Giorgio che mi vedrà solo passare: mi segnalerà la probabile posizione e poi ripartirà rapido verso Venezia anche lui.

Il Po come un'autostrada

A Venezia si ritroveranno con Zino l'uomo della macchina e del carrello, e con Bonin, che da tutto il giorno è sull'argine di Volta Grimana, all'inizio delle chiuse che immettono nel Canal Bianco in compagnia di molta soppresa (un salame tipico della zona) e molto Clinto (vino particolare del Veneto) per il suo sostentamento, venti litri di carburante e qualche chilo d'olio per l'ultimo rabbocco in vista della mia volata finale in laguna.

A Revere passo velocissimo, in ottima posizione e con un motore che canta senza sentire la fatica dei precedenti trecento chilometri.

Dopo Revere il Po diventa un'autostrada, i segnalamenti non contano più molto e dopo poco incominci a sentire nel casco l'aria di mare.

Il piede sull'acceleratore diventa spavaldo e pesante e il motore non può più sperare di essere risparmiato. Quel giorno tutto sembrava andare per il meglio quando, in vista del ponte di barche aperto di Polesella (è l'ultimo

esistente sul percorso ancora per quell'anno), proprio quasi all'inizio del gran finale vedo il termometro dell'acqua di raffreddamento balzare minaccioso a 120 gradi. Apro tutto il rubinetto di regolazione, ma la situazione non cambia. In quelle condizioni insistere vuol dire «fondere» senza speranza; allora fermo, la barca di servizio mi agguanta e mi ormeggia al ponte affinché io possa determinare e rimediare all'inconveniente. Intanto con la radio ricercano il mio «seguito» per comunicare dove sono fermo e possano intervenire.

Essendo io un pilota d'officina e non da guanti non ho dubbi che il corpo estraneo non è nei condotti esterni, ma è avanzato in quelli interni del motore senza possibilità di rimedio con i pochi ferri a disposizione. Non resta che aspettare l'intervento dei «fidi» che spero siano stati arrestati nella loro corsa verso la tavolata veneziana.

In effetti alle 18 arrivano, quando per me è sfumata ogni possibilità di piazzamento, anzi rischio di andare fuori tempo massimo. Mi assalgono, guardano, forcano e disfano, ma solo per finta.

«Tutto a posto, in moto e via, ci vediamo a Venezia» mi gridano. Io scarsamente convinto obbedisco, ma nello stesso tempo considero assolutamente inutile il riprendere data l'ora. Poi mentre sfreccio lungo una riva mi viene alla mente la necessità di non deluderli, ma contemporaneamente il motore ritorna in temperatura di allarme. Fermo, attendo nel profondo silenzio del delta, riparto e intanto le prime ombre della sera si annunciano.

A Volta Grimana hanno già ritirato il segnalamento e il posto dei cronometristi. Anche chi conosce bene il posto, nella semioscurità e a quella velocità, non riesce ad individuare l'apertura nell'argine e così succede a me. Vado via come una freccia, anche perchè ormai la lancetta del termometro non si distingue quasi più.

Non mi accorgo nemmeno del ponte della Strada Romea e in pochi minuti sono in un grande lago speculare. A sinistra però c'è un faro marittimo; è quello di Punta Maestra.

Non ci sono più dubbi, sono in mare; in un mare liscio e piatto come l'olio. La mia vocazione marinara si vede che ha esercitato un'attrazione irresistibile, approfittando anche del fatto che il motore stranamente si è rimesso a fare giudizio.

Inverto rotta e ormai nella luce incerta dell'imbrunire risalgo il fiume per due o tre chilometri. È un attimo e la temperatura è ancora a 120. Fermo tutto, ormeggio a un salice, sbarco, mi tolgo il casco e lo metto nell'abitacolo.

Mi tolgo il giubbotto salvagente, lo metto sotto il braccio e mi avvio lungo la stradina dell'argine verso Volta Grimana che dista probabilmente 30 chilometri. Invano spero che sulla stradina arrivi un'automobile e che mi dia un passaggio.

Nelle prime ombre della sera il silenzio è immenso; non si sentono nemmeno più gli uccelli acquatici e non gridano ancora le rane.

Ma tutto a un tratto dalla vasta piana che nel Delta è bassa, sotto l'argine e il livello del fiume, noto un galoppo sfrenato poi con un raggio di tono basso e cattivo vedo spuntare sul margine due asini, uno grosso e vecchio l'altro giovane e piccolo. Tutti e due però con una inspiegabile animosità si lanciano verso di me che ho appena il tempo di rendermi conto della carica asinina e di mettermi a correre a perdifiato. I due però sono altrettanto veloci e Dio solo sa come il più vecchio, fornito di grossi denti gialli, non mi abbia morso il sedere quelle quattro o cinque volte che in piena corsa ha tentato di farlo. Le mascelle che si richiudevano nella ferocia del morso battevano un colpo secco come una martellata e pur correndo come Mennea vedevo quei denti gialli grossi e cattivi e prendevo ancora più slancio.

Una risata senza fine

Non so quanto ho corso, sicuramente tanto, e siccome ebbi la fortuna di battere gli asini, se pur di un soffio, questi come erano apparsi sull'argine, tanto rapidamente all'improvviso scesero dal medesimo e si dileguarono per i prati.

Mi buttai a terra sfinito, ma non ebbi il tempo di riprendermi che scoppii in una risata che sembrava non aver più fine. Non avevo vinto la Pavia-Venezia, ma la gara con gli asini sì.

Forse passò molto tempo, quanto non so, ma finalmente un'automobile arrivò e mi portò a Volta Grimana dove i «miei» erano ritornati, ma non sapevano dove cercarmi.

Rintracciare la barca nella notte e portarla a Porto Tolle fu un'altra avventura, ma ormai eravamo tutti riuniti e la storia degli asini rallegrò la pantagruelica cena notturna improvvisata da un oste del fiume tirato fuori dal letto da un manipolo motonautico affamato e birbone.

Nell'ambiente motonautico la storia degli asini si diffuse rapidamente e se non fosse stato per il rispetto dei miei buoni precedenti avrei potuto anche diventare il «pilota che vince gli asini!»

Aldo dell'Adriana