

Ogni giorno è un'avventura,  
assaporala con cura perché non dura,  
a meno che tu non la scriva.

# **MAURIZIO BULLERI**

**La sfida di Jolly Drive**

**Edizioni il Frangente**

Questa è la storia di *Jolly Drive*. In gran parte è una precisa ricostruzione di quella straordinaria avventura resa possibile da un gruppo di persone speciali, a cui dedico il libro.

Grazie a loro uno scafo abbandonato in un prato è diventato la barca più veloce del campionato del mondo Powerboat P1 - stagione 2005, categoria Supersport.

Per esigenze narrative alcune descrizioni dei fatti e dei personaggi sono frutto della fantasia.

Un plauso ai piloti avversari e ai loro team, perché tutti mostraron il più alto spirito sportivo e il più grande senso di rispetto.

Fu una stagione irripetibile.

# PROLOGO

## TUTTE QUELLE ONDE

Ma quali onde? Quelle davanti ai Needles, che furono nefaste a molti, o quelle della Laguna Veneta, dove avrei potuto morire? Quelle che scorrevano sotto la carena di tessuto del piccolo gommone con cui da ragazzo andavo a San Fruttuoso di Camogli, o quelle che si infrangevano sulla scogliera sotto la Statua della Libertà mentre stavo per sfidare l'oceano? Quelle su cui sfrecciavo a 143 nodi con un catamarano da record davanti a Miami o le barre che frangevano sulla pilotina con cui uscivo dalla baia di Melbourne? Quelle al traverso di capo Berta, le più alte mai affrontate in gara, o quelle così impetuose da rompere gli scafi a Brighton? Quelle delle fortissime correnti di marea del Solent o quelle del golfo di Napoli, durante l'incredibile domenica d'autunno in cui tutto finì?

Tutte quelle onde sono passate sotto le quasi duemila barche, gommoni, yacht e navi con cui ho navigato e continuano a passare sotto la carena del mio gommone mentre esco dal porto di Genova e volgo lo sguardo verso l'orizzonte infinito, per credere che nulla abbia fine; perché, anche là dove non possiamo vedere, c'è ancora mare, ancora onde, ancora vita.

# CAPITOLO 1

## QUELL'ONDA

Quando li vidi saltare con la prua rivolta al cielo, capii che erano arrivati nel punto maledetto, là dove le acque del Solent, quando la marea scende, vanno incontro alla Manica, correndo come se uscissero dal collo di una bottiglia di spumante appena stappata. Là, ai Needles, gareggiando in barca, aveva trovato la morte il pilota della Ferrari di Formula 1 Didier Pironi.

In pochissimi secondi saremmo stati nello stesso punto in cui i piloti inglesi Drew e Jan erano decollati su un'onda; non ci pensai nemmeno per un istante e tirai indietro le manette fino a metà gas. Riccardo e Andrea si voltarono entrambi verso di me, quasi contemporaneamente, per capire se quel rallentamento improvviso fosse dovuto a un problema tecnico o se fossi stato io a causarlo. Un attimo dopo sentii le loro agitate domande nell'interfono, ma non risposi. Con lo sguardo fisso in avanti stavo pronto a reagire. Di fronte a noi un'onda alta meno di due metri, ma verticale come un muro, causata dall'incrocio di due grandi correnti, quella che ci accompagnava verso la fine del canale del Solent e quella proveniente dalla Christchurch Bay, che avrebbe dovuto scorrere nella stessa direzione lungo tutto il promontorio di Hurst Castle, ma che invece quel giorno, in quel momento,

spinta da forti raffiche di vento, correva in senso opposto. La forza di quei due enormi flussi d'acqua dirompeva nel loro incrocio, proprio dinanzi a noi. Tolsi ancora gas e dopo una frazione di secondo lo spinsi di nuovo al massimo. Con quella manovra la prua, anziché saltare, si infilò nell'onda, che attraversò il ponte prodiero e si infranse sui nostri caschi con uno schiaffo violento.

Quando l'acqua scivolò dalla visiera, lasciando solo alcune gocce qua e là, rividi lo scafo degli inglesi; erano sempre davanti a noi, ma avevamo guadagnato qualche decina di metri e per un attimo mi pentii di essere stato troppo prudente. Non avrei dovuto mollare e avremmo potuto essere ancora più vicini a loro. Ma c'era qualcosa di strano. Ebbi la sensazione di continuare a recuperare metri, anche se non ero ancora al massimo. Le acque della Manica, in cui ora stavamo navigando, erano più calme di quelle del Solent e non avevo ancora trovato l'assetto giusto, eppure mi sembrava che il nostro scafo fosse più veloce di quello di Drew e Jan. Non era possibile che quel volo li avesse indotti a una maggiore prudenza, quei due avevano compiuto imprese memorabili correndo a folli velocità su tanti diversi mari e Jan aveva persino attraversato l'oceano Atlantico a bordo di un gommone con un solo motore. Quando fummo vicini vidi solo uno dei due regolarmente seduto al posto di comando; l'altro era sdraiato sulla coperta, proteso verso poppa per osservare da vicino i motori; intuii che quel salto doveva aver causato qualche rottura, forse quella del cavalletto che tiene il fuoribordo attaccato allo specchio di poppa.

Ora davanti a noi non c'era nessun'altra barca, solo il mare. La corsa era nelle mani di Andrea e Riccardo, che non dovevano sbagliare rotta. Fino a quel momento avevamo seguito le boe del circuito e poi per uscire dal Solent, per non confonderci tra le mille segnalazioni che indicavano la rotta alle navi, ci eravamo fidati degli inglesi, che cono-

scevano a memoria quelle acque. Ora toccava a noi scegliere quanto passare vicino alla costa per accorciare il più possibile il percorso attorno all'isola di Wight restando, però, sempre a distanza di sicurezza dalla terra. Parlammo di questa tattica con un'insolita serenità, con quella calma che ti pervade quando ti rendi conto che la sorte ti ha dato una mano e che ciò che sino a un attimo prima sembrava impossibile ora invece si sta avverando. Eravamo primi. Gli inglesi erano stati traditi dalle acque amiche.

Il mare è come la vita, per quanto tu possa credere di riuscire a prevederla, accade sempre qualcosa che non puoi controllare. È proprio questo ciò che rende affascinante il viaggio dei marinai e di tutti gli esseri umani; se già sapessimo a cosa andiamo incontro, il percorso sarebbe senza emozioni e la certezza farebbe svanire ogni bellezza, ogni illusione.

## CAPITOLO 2

### L'ORIGINE

Tutto era cominciato molti anni prima. Era l'ultimo pomeriggio del Salone Nautico di Genova del 1998, a breve le trombe delle imbarcazioni avrebbero suonato, come da tradizione, per festeggiare le vendite, per salutare il pubblico e per dare appuntamento all'edizione successiva. In quel momento Andrea disse una frase che mi sarebbe rimasta scolpita nella mente: «Non è ancora finita e non usciamo da qui senza un gommone per correre».

Nella vita non devi fare solo quello che hai in mente, se trovi persone di cui ti fidi devi ascoltarle e magari seguirle nei loro sogni, se sono anche i tuoi. Dirlo oggi mi sembra strano, ma il mio rapporto con il mare è nato grazie all'insaziabile passione per le barche di Andrea. Era stato così quando avevamo acquistato la nostra prima barca, appena maggiorenni; era stato lui a sceglierla, a trovare il motore, il posto barca, a spingermi oltre ogni ostacolo, anche economico. Era un Mambo della Sessa, poco più di una vasca da bagno, lunga quattro metri e trenta centimetri, e l'avevamo equipaggiata con un fuoribordo da 40 cavalli. Era stato Andrea a cercare la nostra seconda barca, un motoscafo Glastron di sei metri con 115 cavalli. E sempre lui aveva insistito perché prendessimo parte a una gara di regolarità motonau-

tica che si sarebbe svolta proprio a Genova. Fu la prima di tante, quasi un centinaio; arrivammo quarti su una ventina di partecipanti tra lo stupore generale e la nostra incredulità. L'anno seguente, il 1990, ci iscrivemmo alla Federazione Italiana Motonautica con i colori del Club Nautico Bogliasco e partecipammo al nostro primo campionato italiano di regolarità per barche a motore, vincendolo.

Nella regolarità devi passare in un dato punto nautico esattamente nell'istante in cui è previsto che tu ci debba passare, non un decimo di secondo prima, non un decimo di secondo dopo, altrimenti prendi penalità. Avevamo affinato così tanto le nostre doti che riuscivamo a transitare con scarti minimi anche dove non c'erano boe di riferimento ma solo punti determinati dalle coordinate geografiche e lo facevamo senza alcun aiuto elettronico. All'epoca il plotter cartografico era utilizzato solo sulle grandi barche perché era ingombrante e non impermeabile; non esistevano modelli adatti a un piccolo motoscafo veloce.

Quindi vincevamo perché avevamo buone capacità di navigazione? Forse, ma non solo. Avevamo capito quale espediente favoriva la vittoria. Per ridurre lo scarto tra il tempo previsto e quello effettivo bastava aumentare l'andatura; tempo e velocità sono inversamente proporzionali tra loro e se devi passare per un dato punto a un certo orario, la differenza tra il tempo calcolato e quello reale sarà minore se andrai più veloce. Questo perché i cronometristi calcolavano i tempi di passaggio teorici di ciascun concorrente sulla base della velocità che ogni equipaggio dichiarava di voler tenere durante la gara e noi puntavamo sempre alla velocità più alta, secondo le possibilità della nostra barca e le condizioni del mare. Avevamo trasformato le gare di regolarità in corse di velocità.

Tuttavia, poiché le condizioni del mare raramente sono stabili, spesso ci trovavamo a dover tenere medie troppo alte, dichiarate

qualche ora prima al briefing. Imparammo a prevedere l'evoluzione del meteo e ad affrontare le onde nel modo migliore pur di mantenere la velocità costante. Senza accorgercene, avevamo cominciato a conoscere il mare e dopo otto anni di gare coronate da tante vittorie, da tre titoli italiani e uno europeo, avevamo voglia di sfide più importanti.

Il suono delle sirene del Salone si era ormai perso nella sera, il pubblico era sfollato e qualche operaio aveva già iniziato il disallestimento, ma Andrea non voleva mollare e mi tirò dentro un ultimo stand, uno dei pochi che non avevamo ancora esplorato. Il cantiere era molto noto e certamente non aveva bisogno di partecipare a delle competizioni di motonautica per dimostrare il valore dei suoi gommoni. Se avessi avuto il tempo di parlare avrei manifestato la mia totale disillusione e avrei volentieri evitato l'ennesimo rifiuto, invece entrammo. La prima persona che ci venne incontro era proprio il titolare dell'azienda e sorprendentemente si mostrò disposto ad ascoltarci. Giocammo tutte le carte a nostra disposizione ostentando quella sicurezza che trovi solo quando sai che non hai altre chance. Un'ora dopo ci congedammo da William con una stretta di mano e la sua promessa: «Vi darò un gommone BWA di sette metri e mezzo per le vostre gare». Per non illudermi pensai che quell'uomo dovesse essere sfinito dopo dieci giorni di salone e, pur di non dover sopportare altre inutili chiacchiere, assecondandoci aveva trovato il modo di congedarci rapidamente.

Uscimmo e fuori diluviava. Non si è mai visto un Salone di Genova senza scirocco e piogge torrenziali, ma quel clima non spense l'euforia. Eravamo entusiasti per la fiducia che avevamo riscosso, ma per correre mancavano ancora il motore, l'intero allestimento, il carrello

e una vettura adatta a trasportare il gommone in giro per l'Italia, alle gare del campionato. Sarebbe stata una stagione di notti di lavoro, di inconvenienti, di fuori programma, di bestemmie, di discussioni anche molto accese, di brividi sulle onde, di pistoni fusi, ma anche di gioie e successi.

## CAPITOLO 3

# LO SPECCHIO

Chi nasce a Genova o in qualsiasi altra località sulla costa non può non amare il mare. Non sono mai riuscito a restare a lungo senza vederlo. Mi piace guardare l'orizzonte che porta in me l'illusione che tutto sia infinito e mi piace guardare le onde che terminano la loro corsa sulla riva. Tra quei due punti estremi c'è solo mare, così come tra quando nasci e quando muori c'è solo tutta la tua vita. Chissà, magari proprio da queste immaginazioni nasce la mia passione per le gare e i record sulle lunghe distanze; andare il più lontano possibile, ma curandosi di ogni onda vicina, per affrontarla nel modo migliore e arrivare sani e salvi al traguardo. Di sicuro dentro di me c'è il bisogno dell'azzurro e di ogni sua sfumatura, dal blu scuro delle profondità al verde acquamarina delle baie sabbiose. Un'insaziabile necessità dei colori del mare. Ancora oggi, ogni mattina, la prima cosa che faccio se sono nella casa di Genova è spalancare le persiane e guardare il mare per scoprire che ogni giorno, anzi ogni ora, è diverso, perché sono diverse le onde, il vento che le spinge o che le frena, la luce, le nuvole o il cielo che vi si riflettono. È un quadro in costante trasformazione, ma sempre presente e affascinante.

Perché avevamo cercato un gommone? Perché un diving? In Inghilterra, Spagna, Grecia e Italia in quegli anni molti piloti usavano i gommoni per le gare in mare aperto e il mitico Fabio Buzzi, con cui un giorno avrei corso la mia più pericolosa sfida, produceva scafi da corsa, molti dei quali dotati di tubolari gonfi d'aria. Le gare di regolarità le avevamo affrontate con i piccoli motoscafi che usavamo soprattutto per fare il bagno intorno al promontorio di Portofino, ma ora occorreva un mezzo capace di affrontare le onde a grande velocità e dotato di una maggiore stabilità, insomma uno scafo più sicuro. La scelta del battello per il diving nasceva da due principali ragioni: era vuoto, quindi leggero, e lo potevamo allestire come volevamo. William fu l'unico a credere in noi, a immaginare che attraverso le gare avremmo potuto fare marketing per il suo cantiere. In seguito non se ne sarebbe mai pentito.

Passammo l'inverno a cercare tutto ciò che serviva per equipaggiarlo e applicammo con tutti i nostri possibili sponsor la stessa strategia adottata per convincere William. Sfoggiando il nostro curriculum sportivo, chiedevamo alle aziende i loro migliori componenti allo scopo di testarli nelle competizioni e fornire poi suggerimenti per svilupparli. A primavera avevamo trovato quasi tutto in cambio del nome dell'azienda in bella vista sulla coperta.

Fummo molto fortunati a incontrare Mauro lungo questo percorso. Era un velista pronto a partire per il giro del mondo con la sua barca a vela di alluminio; la stava allestando da non so quanto tempo nella sua officina di riparazioni navali nel porto di Genova, ma il giorno della partenza non arrivava mai. Forse era più bello coltivare il sogno di quell'avventura piuttosto che iniziatarla e dover fare i conti con tutte le difficoltà di un viaggio così lungo; non lo preoccupavano certo gli oceani da attraversare, piuttosto era difficile decidere di lasciare l'attività,

anche perché era molto apprezzato. Per nostra fortuna, per lui non era ancora arrivato il momento di mollare gli ormeggi.

Come un velista pieno di impegni avesse deciso di aiutare due motoristi non riuscivo a spiegarmelo. Lo capii quando provammo il gommone dopo mesi di lavoro: gli piaceva la velocità e pilotava da campione anche uno scafo a motore. Forse furono anche la nostra passione e determinazione a coinvolgerlo nell'allestimento. Cominciammo a lavorare sul gommone dopo le otto di sera, quando ciascuno di noi aveva terminato i propri impegni quotidiani. Seduti su vecchi e oleosi tacchi di legno, quelli su cui si appoggiano le barche in secca, davanti a una birra e a una pizza da asporto, discutevamo di improbabili soluzioni che potessero aumentare le prestazioni. Non ricordo come, ma a un certo punto prese forma l'idea di tagliare lo specchio di poppa. Ora, se dite a un progettista o a un costruttore che volete sperimentare questa soluzione, preparatevi a essere considerati matti. Lo specchio di poppa è la parte più importante di un'imbarcazione a motore, è quella a cui viene fissato il fuoribordo, ma serve anche a unire lo scafo con i fianchi e la coperta, insomma a tenere insieme tutta la poppa. Lì si concentrano l'azione di spinta e il peso del motore, lì si scaricano le forze che l'imbarcazione deve sopportare quando atterra dopo un volo sulle onde. Stavamo per fare una cazzata? Quello scafo immacolato, nuovo, appena costruito, stava per essere violato da una sega elettrica. In ogni caso, eravamo convinti che bisognava farlo.

Non ho mai amato i flying bridge, anche se ne comprendo la funzione. Oggi poi li costruiscono sempre più alti e sui ponti superiori aggiungono hard top pesanti e arredi scelti da architetti che nulla sanno della stabilità di uno yacht o che, anche se ne comprendono la dinamica, se ne fottono pur di stupire con il proprio stile. Poi, dopo il varo, ci si accorge che quei grattacieli galleggianti rollano anche

quando sono ormeggiati in porto in una giornata di mare calmo e senza vento. Così, per evitare il mal di mare a chi sale a bordo, si installano multipli sistemi di stabilizzazione che appesantiscono la barca e richiedono molta energia, così tanta da rendere necessari gruppi eletrogeni grandi e pesanti che abbisognano di più carburante e, quindi, di serbatoi ancora più capienti; un circolo vizioso che non fa altro che aumentare il peso a bordo. Ma vogliamo ricordarci, almeno ogni tanto, che le barche devono galleggiare e che il peso fa affondare? Oggi molti armatori considerano lo yacht solo come l'esposizione del loro potere economico e con le loro scelte dimostrano di non avere alcuna passione per la navigazione.

In mare la posizione del baricentro è ancora più importante che a terra perché la superficie è instabile. Il taglio dello specchio di poppa aveva proprio lo scopo di abbassare il fuoribordo, cioè di portare il blocco motore, e quindi il baricentro, più in basso. Quanto in basso? Il limite era la posizione dello scarico del motore a due tempi, posto sul retro del fuoribordo, sotto la calandra. L'acqua avrebbe potuto entrare da quel foro e raggiungere i cilindri, bloccandoli. Una soluzione poteva essere non spegnere mai il motore una volta messo in acqua lo scafo, in modo che l'espulsione dei gas impedisse l'ingresso dell'acqua. Stavamo imboccando una spirale maledettamente pericolosa, quella che ti porta a ragionare con un unico obiettivo: fare qualsiasi cosa pur di diventare più veloci.

Sbagliammo altre scelte, ma la posizione del motore no, quella fu giusta e determinante. Lo capimmo subito dopo la partenza della prima gara, a Trani, sul mare mosso. Era la nostra prima vera sfida di velocità contro altre barche e gommoni preparati per le competizioni. Intorno a noi avevamo piloti con esperienza, eppure un minuto dopo lo start eravamo tra i primi e non eravamo nemmeno a manetta. La

## LA SFIDA DI JOLLY DRIVE

stabilità di quel gommone era incredibile, aver curato la distribuzione del peso studiando la posizione di ogni singolo componente e soprattutto del fuoribordo ci stava premiando. Quell'anno conquistammo il titolo italiano e quello europeo. Non avevamo esperienza, ma avevamo il mezzo giusto.



# MALTA

Le due gare sul mare mosso nascondono la scarsa velocità di Jolly Drive.





Migliorano le prestazioni di *Jolly Drive*, ma il divario dagli avversari resta elevato.





# TRAVEMÜNDE

L'inglese *Buzzi Bullet* domina le gare e il campionato; per *Jolly Drive* è una disfatta.

