

Raffaele Ravaglia

Spett.le
Federazione Italiana Vela
Corte Lambruschini
p.zza Borgo Pila, 40 – Torre A – 16° p.
16129 GENOVA

Relazione Tecnica

XXVII Olimpiade

e annotazioni sulle ultime fasi di preparazione ad essa

Sydney, 15/30 settembre 2000

– classe EUROPA –

Dr. Raffaele Ravaglia

Via Cinque Giornate, 76/C – 22012 Cernobbio

Tel.: +39 031 3347186 – Fax: +39 031 3347166 – Port.: +39 (0)347 4132896

e-mail: rafrav@tin.it

Regate e Allenamenti pre-Olimpiadi febbraio/agosto 2000.

Con le note che seguono si desiderano indicare i punti salienti della preparazione finale della nostra atleta selezionata per le Olimpiadi di Sydney, Larissa Nevierov, limitandomi a dare risalto agli aspetti che insieme a lei si è ritenuto utile curare con più attenzione, dal reperimento dei materiali alle specifiche indicazioni sulla tecnica di conduzione.

CALENDARIO 2000

<u>Mese</u>	<u>Località</u>	<u>Manifestazione</u>	<u>Sparr. Part.</u>	<u>Tecnico</u>
Gennaio	Salvador Bahìa	Campionato del Mondo		R. Ravaglia
Febbraio	Sydney	Allenamento	-----	V. Mankin
Marzo	Genova	Regata Int.le		R. Ravaglia
Marzo	Antignano	Regata naz.le		R. Ravaglia
Marzo	Anzio	Allenamento	C. Bengtsson (SWE) – M. Vlachou (GRE)	R. Ravaglia
Marzo	Anzio	S.V.I.R.		R. Ravaglia
Aprile	La Grande Motte	Camp. Del Mondo Universitario		M. Audisio
Aprile	Palma de Mallorca	Trofeo S.A.R. Princesa Sophia		V. Mankin
Aprile	Hyères	S.O.F.		R. Ravaglia
Maggio	Malcesine	Allenamento	M. Benvenuti S.L. Wright (BER)	
Maggio	Medemblik	SPA Regatta		R. Ravaglia
Giugno	Kiel	Allenamento	A. Mastalli F. Magnaghi	-----
Giugno	Kiel	Kieler Woche		R. Ravaglia
Luglio	Murcia	Allenamento	M. de Koning (NED) A. Clark (USA)	<u>M. Lundh</u>
Luglio	Murcia	Open Week		M. Lundh
Luglio	Murcia	Camp. Europeo		M. Lundh
Luglio	Malcesine	Allenamento	A. Durante L. Smidova (CZE)	R. Ravaglia
Agosto	Malcesine	Allenamento	L. Smidova (CZE) M. De Koning (NED) N. Garriga (ESP)	R. Ravaglia M. Lundh
Agosto	Luino	Camp. Nazionale		
Agosto	Malcesine	Allenamento	A. Durante	R. Ravaglia M. Lundh

1° PROBLEMA AFFRONTATO: ATTREZZATURE

Dopo la qualificazione avvenuta con il Campionato del Mondo in Brasile, uno dei principali obiettivi è stato il reperimento di un albero¹ in regola con le norme in vigore alle Olimpiadi e le cui caratteristiche di rigidità consentissero le migliori prestazioni possibili alla nostra atleta.

Con questo scopo diverse prove sono state effettuate nelle varie regate di calendario (in particolare Anzio, Hyères, Medemblik, Kiel e Murcia) che hanno avuto esiti diversi.

¹ Il resto del materiale come deriva, timone, boma ecc. non ha dato alcun problema. Per la vela, dopo un momentaneo pensiero circa l'opportunità di trovare un velaio più disponibile per Larissa, si è accolta la mia tesi secondo cui, arrivati a così poco tempo dalle Olimpiadi non fosse proprio il caso di cimentarsi in esperimenti nuovi che avrebbero più probabilmente creato ulteriore incertezza che non reali benefici in termini di prestazione. Soprattutto non si avrebbe più avuto ben chiaro se "lavorare" sull'albero solamente o anche sulla vela o su una combinazione di entrambi.

La difficoltà per trovare l'albero adatto (secondo le indicazioni del velaio), oltre ad essere stata superata, ha comunque evitato il rischio di avere a disposizione troppo materiale utile, per la cui scelta si sarebbero potuti avere fenomeni di continua incertezza da parte della nostra atleta.

2° PROBLEMA AFFRONTATO: TECNICA (note salienti)

A) Poppa

Dalle varie analisi sviluppate nel corso dei raduni e delle regate di preparazione alle Olimpiadi abbiamo sintetizzato i seguenti punti come possibili fattori limitanti della prestazione di Larissa (e su cui, pertanto, si è prevalentemente concentrato il nostro lavoro di allenamento):

1. carenza di capacità coordinative (pre-requisito);
2. difficoltà ad individuare le azioni da compiere in funzione delle condizioni e del momento specifico della navigazione;
3. carenza di una visione di insieme che consenta di osservare gli aspetti tattici mentre si applicano le proprie capacità tecniche alla conduzione;
4. difficoltà ad individuare per tempo rotta e mure favorevoli (criteri di principio);
5. difficoltà ad adeguare il proprio "piano" al variare delle condizioni.

In altre occasioni (sett.na internazionale di Kiel) avevo fatto notare come i timori manifestati da Larissa relativamente alla tecnica di poppa mi sembrassero un poco eccessivi se limitati solo a questo. Con ciò senza minimamente voler sottovalutare l'importanza di quest'aspetto, ma nel tentativo piuttosto di inquadrare esattamente quale sia (o quali siano) i reali problemi in andatura portante: di ordine puramente tecnico, di tecnica legata alle scelte tattiche, solo di tattica.

Questo perché, come più volte segnalato, è capitato in diverse occasioni che la possibilità di sviluppare la migliore velocità venisse frustrata da iniziali scelte tattiche (rotta, posizione rispetto alla flotta, ecc.); la rotta troppo spesso impostata al centro del gruppo impedisce di navigare con vento libero; lo stesso moto ondoso può risultare disturbato e rendere più difficile lavorare opportunamente per trovare e mantenere la planata.

B) Partenze

Gli elementi al riguardo su cui si è ritenuto dover insistere con Larissa sono stati:

1. velocità/spunto in partenza
2. percezione della posizione sulla linea
3. uso della bussola
4. presa di riferimento a terra

Per il primo punto si è trattato di individuare l'intervallo di tempo (7 secondi) e la relativa distanza dalla linea (in funzione dell'intensità del vento) per partire al momento giusto ed alla massima velocità.

Il secondo punto è strettamente correlato con i due successivi:

- l'uso della bussola quando non vi siano altri riferimenti (costa vicina, in particolare) utili;
- la presa di riferimento a terra, per quanto sia apparentemente semplice spiegarla in via teorica, ha incontrato difficoltà di realizzazione pratica.

Importante è stato far capire come l'azione non debba essere semplicemente e solamente rivolta a trapiantare un punto cospicuo a terra, ma ad analizzare vari punti utili a terra così da individuare tre settori distinti: uno di sicurezza ("sono ancora sufficientemente distante dalla linea"); uno di guardia ("sono vicino alla linea: attenzione!"); uno di pericolo ("sono sulla linea").

Inoltre si è reso necessario insistere su un altro aspetto importante. Quando si fa un traguardo si tralascia di pensare che l'allineamento **occhio-barca C.diR.-boa-punto cospicuo** non coincide con l'allineamento **prua della barca-boa-punto cospicuo** che conta in partenza, per cui avvicinandosi alla linea di partenza conviene presentarsi il più possibile al traverso per evitare che la prua della barca vada oltre.

C) Autopenalizzazioni

Nel lavoro sulle manovre e sulla tecnica in tutte le andature ci siamo soffermati, nell'ultimo raduno di Malcesine, sulla tecnica per l'esecuzione delle autopenalizzazioni.

Le iniziali esecuzioni della manovra venivano fatte tutte di timone, con poco uso di scotta – deriva – movimento del busto.

Dopo le analisi fatte in acqua e, a terra, in sede di commento è stato molto semplice sintetizzare questi pochi punti come punti cruciali dell'esecuzione della manovra:

1. lasciare tutto il vang;
2. alzare la deriva al massimo possibile (che il boma riesca comunque a passarle sopra in manovra);
3. spostare il peso a poppa e sopravvento;
4. iniziare con una poggiate senza lasciare completamente la randa (la vela molto svergolata aiuta comunque la poggiate);
5. trattenere la scotta cazzata dopo l'abbattuta e lasciare che la barca venga all'orza spontaneamente tenendola un poco sbandata sottovento;
6. spostare il peso sopravvento dopo la virata per impostare la nuova poggiate e lavorare di scotta per riprendere velocità;
7. come sopra (4 – 5) per concludere la manovra.

Si è dimostrato, comunque, come iniziando la manovra con una poggiate (qualunque sia il lato in cui si navighi) si ottenga un'ottima accelerazione prima dell'inizio effettivo della manovra.

NOTE DI SINTESI SUGLI ALLENAMENTI 2000

Il programma di allenamento sviluppato è stato perfettamente in linea con quanto fatto nei Raduni di allenamento di novembre e dicembre '99.

Da segnalare – per quanto dovrebbe risultare del tutto superfluo - come tutti gli allenamenti siano stati impostati e sviluppati con l'idea di “uscire in acqua ad ogni costo ed in qualsiasi tipo di condizioni meteo marine”, nella piena consapevolezza che non sia mai possibile sapere con assoluta certezza quali condizioni si stabiliranno effettivamente nel periodo delle regate.

Inoltre, viste anche le caratteristiche fisiche di Larissa, si è ritenuto a maggior ragione opportuno lavorare il più possibile in condizioni di vento leggero e medio-leggero.

XXVII OLIMPIADE – classe EUROPA

-

PREMESSA

Il periodo totale di permanenza a Sydney viene da me diviso in tre fasi distinte, caratterizzate da aspetti peculiari ma, evidentemente, anche funzionali a ciascuna fase successiva e, in definitiva, alla prestazione dei nostri atleti.

Queste tre fasi sono:

1. Dal 3 al 13 settembre: arrivo alla sede, sistemazione logistica e predisposizione assetto organizzativo, messa a punto finale delle imbarcazioni;
2. Dal 14 al 19 settembre: stazze, cerimonia di apertura, messa a punto finale a terra, preparazione teorica e psicologica;
3. Dal 20 settembre sino alla fine: regate e giorni di riposo.

Per ovvie ragioni i riferimenti che riporterò saranno quasi esclusivamente fatti sull'atleta in rapporto alla classe da me seguita dai tempi della qualificazione e della preparazione all'evento di cui vado a trattare: l'EUROPA.

ANALISI LOGISTICA E ORGANIZZATIVA (note generali)

Ci sono stati ritardi ed inadempimenti da parte nostra nel mettersi prontamente in stato di efficienza.

L'iniziale inefficienza dei mezzi nautici ci ha messo nell'impossibilità di essere immediatamente disponibili a seguire gli equipaggi in mare – tanto più che i primi giorni le condizioni meteo consigliavano la presenza di un mezzo d'appoggio per ragioni di sicurezza prima che puramente tecniche – (motori in avaria - mancanza di benzina – difficoltà ad ottenere con sufficiente sollecitudine i fondi necessari ai primi adempimenti – ecc.).

Sarebbe forse stato più opportuno cercare di colloquiare maggiormente fra noi elementi dello staff, ove se ne fosse ravvisata la necessità, prima di intervenire direttamente con gli equipaggi, limitando poi gli eventi "collettivi" all'essenziale.

Ritengo che l'utilità di ogni azione proposta debba essere "sentita" prima che imposta, mentre mi pare che il motivo di fondo degli interventi collettivi che ad ogni trasferta si cerca di imporre all'inizio trovi fondamento nel timore che possa venir meno un'azione di stimolo nei confronti degli equipaggi, o che si possa comunque creare un clima di scarsa dinamicità.

Probabilmente l'unica soluzione a tale timore risiede nel rapporto tra allenatore/tecnico ed atleta. Penso che insieme debbano trovare (e ritengo che abbiano maggior facilità a farlo) ritmi, tempi e modi di esecuzione di ciò che serve preparare prima dell'inizio della fase principale, quella di regata. Il tutto nel clima più sereno possibile.

Inoltre, non essendo riusciti a mettere gli equipaggi in grado di avere briefing e debriefing tutti insieme con il meteorologo, l'idea del briefing iniziale ha perso gran parte del suo fondamento. Il "servizio" – il cui principale pregio è forse sfuggito – poteva consistere nella possibilità di avere un momento di confronto collettivo che non avrebbe coinvolto solo gli aspetti meteorologici di ogni giornata di regata, ma alla fin fine anche quelli di strategia e tattica di regata, come avvenuto lo scorso anno proprio qui a Sydney.

ANNOTAZIONI TECNICHE (classe EUROPA)

- 1^a FASE -
sintesi degli appunti

06/09/00 – Verifica rendimento attrezzature nell'area "B". Vela nuova, albero rigido, deriva e timone E&V.

Condizioni di vento instabile prevalentemente da SW e corrente debole in entrata solo in alcuni canali "principali" (frenata dal vento e prossima al cambio di marea).

07/09/00 - Verifica rendimento attrezzature nell'area "B". Vela usata alla SPA regatta, albero rigido, deriva e timone E&V.

Modificata la centratura rispetto al 06/09/00, con l'albero portato a 5,46 m di rake (2,5 cm più di ieri).

Ancora corrente in entrata ma decisamente più forte. Venti settentrionali, di intensità e direzione variabili. Uscita di allenamento compresa tra -3 e -1 dall' A.M..

Abbiamo effettuato delle regate su percorso a bastone, provando con Niemann (GER), Smidova (CZE), Bronicka (POL), Drozdovskaya (BLR), Litauniece (LAT), Lane-Wright (BER), Cesky (AUT), Sundby (NOR), Roug (DEN), Christensen (DEN / sparring partner).

Elementi di maggiore interesse per l'analisi: evitare numero eccessivo di bordi con vento così instabile, di bolina. Di poppa scendere stando sulla sinistra del gruppo (verso Clark Island), per prendere l'interno in boa e, soprattutto, per entrare in un canale di corrente favorevole.

Difficoltà a trovare il ritmo con l'onda corta di poppa e a lavorare la vela in modo adeguato con il vento apparente determinato anche dal movimento creato dalla corrente.

08/09/00 – Avevo già fatto rilevare come la parte più difficile e, per un certo verso, importante della preparazione finale di Larissa consistesse nel riuscire a gestire i tempi di recupero.

Il timore non nasce dalla possibilità di andare in superallenamento, quanto dal fatto che ritenevo fosse importante abituarsi anche ai ritmi discontinui a cui saremo sottoposti nel periodo di regata ed immediatamente precedente.

Pertanto, considerato che le previsioni davano vento a raffiche fino a 38 nodi, ne abbiamo approfittato per avere un giorno di pausa. Il ritmo delle regate rimane così abbastanza rispettato: due giorni di uscita, uno di riposo.

Ne ho approfittato per uscire in eventuale appoggio al 470 femminile e, nello stesso tempo, per avere un'idea delle condizioni effettivamente esistenti sui campi di regata. Vento a raffiche (fino a 25 nodi) ed instabile per direzione. Molto simile al Pelor sul lago di Garda nel periodo a cavallo tra inverno e primavera.

09/09/00 – Effettuate prove sul campo C, con vento di intensità variabile tra i 14 e i 26 nodi e direzione compresa tra 240° e 290°. Corse alcune regate su percorso a bastone con Macky (NZL), Smidova (CZE), Amato (ARG) e Pratas (POR).

Rispetto all'uscita del 07/09/00 abbiamo riportato l'albero indietro di 1,5 cm (5,435 m di rake) dopo la prima regatina: con queste raffiche era impossibile lavorare con l'albero troppo avanti anche alzando molto la deriva. La barca era sempre eccessivamente orziera e con la raffica tendeva a scadere. Molto più importante oggi sacrificare un poco l'angolo per andare in velocità di bolina ed evitare di trovarsi con la barca sbandata sopravvento improvvisamente.

Assai poco dinamica oggi Larissa soprattutto in poppa. C'è la possibilità che questo dipenda da questioni di alimentazione, come mi viene riportato dal medico federale. Dalla prossima – e per tutte le uscite successive - ci regoleremo sugli stessi ritmi (anche alimentari, dunque) che si dovranno tenere in regata.

10/09/00 – Provato il campo “D”. Interessante soprattutto per le diverse condizioni di onda, rispetto agli altri campi interni: onda lunga dall’oceano e onda corta creata dal vento (di direzione variabile tra i 180° e i 150°, intensità massima rilevata 19 nodi sotto raffica). Per quanto fossimo soli a provare è comunque servito per prendere visione delle condizioni e per fare un ulteriore passo sulla via della ripresa dopo l’arrivo qui a Sydney.

Ci siamo poi spostati sul campo “B” per fare un po’ di regate con le altre avversarie. Vento medio sui 150°, intensità da 4 a 12 nodi. Problemi di sensibilità sul timone (potrebbe essere dovuto ancora al non completo recupero dell’atleta o più semplicemente al fatto che la pala del timone è troppo compensata e con la corrente presente nella baia la sensibilità della barca è completamente alterata).

11/09/00 – Cambiata vela e cambiato timone, abbiamo fatto delle regate ancora sul campo “B”. Atlete presenti – in ordine di “apparizione” - Niemann (GER), Dorzdovskaya (BLR), Smidova (CZE), Pratas (POR), Elias (MEX), Litauniece (LAT), Courtney (USA), Vang–Hansen (sparring partner per la Courtney). Vento di direzione variabile tra i 320° e i 280°, da 8 a 16 nodi di intensità.

La prestazione è decisamente migliorata, rispetto ai giorni precedenti. La condizione psico-fisica di Larissa sembra essere buona.

Ancora incertezze nei cali di vento. In particolare le regolazioni di vang e deriva in andatura portante non sono fatte con sufficiente tempestività: con poco vento e corrente contraria la balumina appariva troppo aperta e la deriva troppo bassa. Bene, invece, con vento teso.

12/09/00 – Dopo aver rilevato la presenza di acqua nel gavone di prua abbiamo verificato lo scafo. Dapprima abbiamo siliconato la paratia di prua nel punto in cui si congiunge con la coperta all’altezza dell’albero (abbiamo visto gocce d’acqua scendere all’interno del gavone a quell’altezza). Poi, controllato con attenzione il bottazzo nella linea di congiunzione dello stampo inferiore con la coperta, abbiamo rilevato crepe e vie d’acqua.

In definitiva abbiamo passato la mattinata a sistemare questi punti (di non poca importanza) e il pomeriggio a far seccare opportunamente le riparazioni fatte.

Questa “pausa” è stata anche utile per rispettare più o meno il ritmo fra giorni di regata e giorni di riposo che avremo durante l’Olimpiade.

13/09/00 – Vento leggero. Dopo aver provato un poco il passo (ma i test si sono dimostrati poco attendibili per via delle condizioni del momento), siamo passati a fare qualche esercizio sulle partenze (percezione della linea).

All’inizio si sono avuti ancora errori simili a quelli registrati nell’ultimo allenamento di Malcesine. Poi è stato ricordato il valore del fattore corrente (contraria) per la scelta del tempo in cui cazzare la scotta e partire. Infine, è stato calcolato un margine di sicurezza in funzione dell’incostanza del vento (direzione ed intensità) per non rischiare di essere intrappolati e dover partire in anticipo.

Nel pomeriggio abbiamo predisposto l’attrezzatura e la barca per la stazza.

- 2^ FASE -

14/09/00 – Effettuati i controlli preliminari di stazza: a parte il boma sotto peso, tutto in regola.

15/09/00 – Nessuna uscita oggi, in vista della cerimonia di apertura delle Olimpiadi.

16/09/00 – Una bella uscita con 10-15 nodi di vento. Un paio di ore abbondanti in acqua, poi, appena rilevato che tutta l’attrezzatura era in ordine e che la velocità era buona siamo rientrati.

17/09/00 – Primo giorno di regate per Mistral, Tornado e Soling. Regata di prova per i 49er. Vista la difficoltà a trovare dello spazio in acqua (nonché il pochissimo vento presente) abbiamo deciso di rimanere a terra.

18/09/00 – Regata di prova, con vento molto debole ed instabile. Non mi è stato possibile seguire la prova per mancanza di mezzi di appoggio, comunque, oltre alle condizioni trovate, il problema principale pare essere stato di bolina: la barca non stringeva quanto le altre.

Sarebbe stato certo opportuno, a questo punto, poter uscire l’indomani con Larissa per verificare tutto ed eliminare possibili fonti di incertezze o titubanze. Alla vigilia della prima giornata di regate olimpiche sarebbe stato molto utile per dare la giusta carica psicologica.

19/09/00 – Con Mankin, Larissa ha osservato la regata di prova dei 470 sul campo B. Utile per “staccare” prima dell’inizio delle regate mantenendo comunque l’attenzione sulla manifestazione.

- 3^a FASE -

Data: 20 settembre 2000

Campo: B

Analisi meteo e previsioni: Il vento di gradiente risente del passaggio di una saccatura da S. Il campo barico di conseguenza provoca uno spostamento d'aria da SW. La combinazione con la "seabreeze" é fondamentale per interpretare il campo. Ci si dovrà aspettare vento da SE.

ALTA MAREA 13.50

Vento medio alla partenza: 150° 11/15 nodi

Corrente alla partenza: in entrata ma molto debole, pressoché insignificante.

Boa 1: 140°

PARTENZA 1^a PROVA (12.20)

- Posizione sulla linea:

3			2			1		
3	2	1	3	2	1	3	2	1

- Velocità alla partenza: min. media max.
- Tempo di partenza: 0" <3" <6" <10" 10" e oltre
- Barca sopra: **BLR**
- Barca sotto: **NOR**
- Primo bordo: sn. dx.
- Sotto copertura: NO SI avanti sottovento
- Subito sul settore scelto: SI NO
- Vento medio (variazioni significative):

PRIMA BOLINA 1^a PROVA

1^a FASE: SN C DX

Altre barche: SN **IRL - NOR**
C **ARG – CZE – FIN**
DX

Barca sopravvento: **BLR**
Barca sottovento: **NOR**

2^a FASE: SN c/sn C c/dx DX

Altre barche: a destra DEN – CAN – SWE

3^a FASE:

Bordo di avvicinamento: m/sn m/dr
Lunghezze dalla boa all’ultima virata: <2 <5 >5

Passaggio alla boa 1:

1° **NED**

2° ITA

3° FIN

Posizione di Larissa: 2^

PRIMA POPPA 1^ PROVA

- Settore: SN C DX
- Mura: sn. dr.
- Abbattuta: subito 1/4 1/2 3/4 fine
- Altre: NED più a destra di tutte all'inizio. FIN si porta più a sinistra di Larissa
- Passaggio alla boa sottovento: int. centr. est.

1° NED

2° ITA

3° FIN

Larissa: 2^

ALTRE BOLINE 1^ PROVA

2^ bolina - NED e FIN allungano inizialmente il bordo mure a sinistra. Larissa si porta verso la punta di Bradley's Head (sinistra del campo): la corrente lì dovrebbe essere quasi opposta rispetto al flusso nel centro della baia – ma è talmente debole che ancora risulta essere quasi ininfluyente -.

Nella fase finale di avvicinamento alla boa sopravvento rimane troppo a sinistra: non viene l'atteso scarso e la finlandese annulla tutto lo svantaggio. Un passaggio troppo stretto in boa con conseguente collisione con questa obbliga Larissa ad autopenalizzarsi.

3^ bolina – Nessuna segnalazione di rilievo.

ALTRE POPPE 1^ PROVA

2^ poppa – GBR (4^) naviga tenendosi tutta a destra della flotta e del lato. Larissa tra il settore destro ed il centro tiene una buona velocità.

3^ poppa – L'inglese e la danese combattono fra loro per il 4° posto, per cui Larissa è relativamente tranquilla grazie al vantaggio accumulato. Rispetto a lei tengono la balumina decisamente più aperta e lasciano pompare in modo vistoso la parte alta della vela.

LASCO D'ARRIVO 1^ PROVA

Data: 20 settembre 2000

Campo: B

Analisi meteo e previsioni:

Vento medio alla partenza: 140°

Corrente alla partenza: 0

Boa 1: 140°

PARTENZA 2^ PROVA (13.50)

• Posizione sulla linea:

3			2			1		
3	2	1	3	2	1	3	2	1

- Velocità alla partenza: min. media max.
- Tempo di partenza: 0" <3" <6" <10" 10" e oltre
- Barca sopra:
- Barca sotto: AUT
- Primo bordo: sn. dx.
- Sotto copertura: NO SI avanti sottovento
- Subito sul settore scelto: SI NO
- Vento medio (variazioni significative): Alle 14.45 vento da 110°-120°

PRIMA BOLINA 2^ PROVA

1^ FASE: SN C DX

Altre barche: SN USA - SWE
 C DEN - AUS - NED - GER
 DX GBR - IRL - AUT - JPN

Barca sopravvento:

Barca sottovento:

2^ FASE: SN c/sn C c/dx DX

Altre barche:

Il vento oscilla ampiamente e con notevoli variazioni di intensità man mano che ci si avvicina alla boa di bolina.

3^ FASE:

Bordo di avvicinamento: m/sn m/dr
 Lunghezze dalla boa all'ultima virata: <2 <5 >5

Passaggio alla boa 1:

1° ITA

2° GRE

3° NZL

Posizione di Larissa: 1^

PRIMA POPPA 2^ PROVA

- Settore: SN C DX
- Mura: sn. dr.
- Abbattuta: subito 1/4 1/2 3/4 fine
- Altre: ESP tutta a destra mure a dritta. Anche le altre si tengono più a destra di lei.
- Passaggio alla boa sottovento: int. centr. est.
1° ITA
2° NZL
3° GRE

Larissa: 1^

ALTRE BOLINE 2^ PROVA

All'inizio della seconda bolina non controlla più strettamente il gruppo ma si porta a sinistra. Il comportamento sarebbe di principio sbagliato, ma in un campo come questo a volte è opportuno agire più d'istinto che razionalmente. Non però questa volta: in avvicinamento alla boa di bolina il vento continua la sua rotazione a destra e Larissa perde tre barche.

Passaggio alla boa al vento: 1° NZL
2° ESP
3° CAN

Larissa gira 4^.

ALTRE POPPE 2^ PROVA

Insiste a scendere stando a sinistra del gruppo e perde altre 2 barche (NOR e GBR)!

LASCO D'ARRIVO 2^ PROVA

Termina 9^ la prova. Potrebbe essere un problema di perdita di lucidità e forse – come confermatomi dal medico federale – potrebbe aver bisogno di ingerire qualcosa di più sostanzioso tra una prova e l'altra.

SINTESI PRIMO GIORNO DI REGATE

1. Il vento è entrato improvvisamente alle 11.45 da 150° con raffiche fino a 16 nodi.
2. Cielo sereno. Qualche cumulo a NW sull'entroterra.
3. Nell'arco della giornata si è progressivamente formata una situazione di nuvolosità diffusa (stratocumuli).
4. Dopo le 14.15 il vento si è portato da 140° a 110°-120°.
5. I rinforzi provenivano prevalentemente da sinistra, ad eccezione della 2^ bolina della seconda prova degli Europa in cui si sono avute raffiche sulla destra del campo. Questo è avvenuto per circa 20 minuti prima del salto deciso a sinistra: quasi una lotta "finale" tra vento di gradiente e *seabreeze*.
6. Dall'immagine spettrografica della temperatura superficiale dell'oceano risulta che vicino alla costa i valori sono alquanto bassi.
7. PARTENZE: un po' in ritardo la prima, ma per il resto tutto bene.
8. BOLINA: buona velocità, primo bordeggiamento sempre giusto. Seconda bolina sempre più difficile da prevedere. Settore sinistro mediamente (ma non esclusivamente) più favorevole.
9. LASCO: alcuni tendono ad alzarsi molto, probabilmente con l'idea che vi possa essere la corrente che abbassa. In questo senso le proiezioni elaborate al computer ed esposte la mattina mi sembra possano trarre più in inganno che essere di effettivo aiuto. La corrente deve essere costantemente misurata.
10. POPPA: Larissa potrebbe lasciare ancora un poco il vang.

Data: 21 settembre 2000

Campo: C

Analisi meteo e previsioni: Una debole saccatura si muove da W. Un fronte a cui sono associati fenomeni temporaleschi viene da S ed il suo passaggio è da prevedersi per la serata o il tardo pomeriggio.

Le nuvole pre frontali probabilmente ostacoleranno la formazione della "seabreeze". Il vento di gradiente avrà probabile direzione 020° fino all'arrivo del fronte.

ALTA MAREA 14.55

Vento medio alla partenza: 045° 6-8 nodi

Corrente alla partenza: Su quasi tutto il campo corrente da 000° 10 m/min.. Nel settore destro del campo risente della configurazione della costa (Watson Bay) e viene tra 030° 10 m/min. in prossimità della punta e 050° 4 m/min. al traverso dell'insenatura. Da considerare che il cambio di flusso si sentirà prima ai lati della baia e solo successivamente al centro.

Boa 1: 040°

PARTENZA 3^ PROVA (14.45)

• Posizione sulla linea:

3			2			1		
3	2	1	3	2	1	3	2	1

- Velocità alla partenza: min. media max.
- Tempo di partenza: 0" <3" <6" <10" 10" e oltre
- Barca sopra: **MEX**
- Barca sotto:
- Primo bordo: sn. dx.
Sotto copertura: NO SI avanti sottovento
- Subito sul settore scelto: SI NO
- Vento medio (variazioni significative): Alle 13.50 si vedono già le formazioni nuvolose associate al fronte in arrivo da S. Alla partenza degli Europa (bastone interno) il vento salta a sinistra (025°).

PRIMA BOLINA 3^ PROVA

1^ FASE: SN C DX

Altre barche: SN **CAN - JPN**
C **POL - NED**
DX **BER - GER -LAT**

Barca sopravvento: **MEX**

Barca sottovento:

2^ FASE: SN c/sn C c/dx DX

Altre barche: Tutte più al centro o a destra di lei. Ha ottima velocità. Alla fine della bolina il vento salta di nuovo a destra.

3^ FASE:

Bordo di avvicinamento: m/sn m/dr

Lunghezze dalla boa all'ultima virata: <2 <5 >5

Passaggio alla boa 1:

- 1° ARG
- 2° NED
- 3° BEL

Posizione di Larissa: 5^

PRIMA POPPA 3^ PROVA

- Settore: SN C DX
- Mura: sn. dr.
- Abbattuta: subito 1/4 1/2 3/4 fine
- Altre: Diverse barche (fra cui l'olandese che gira oltre il 10° il cancello sottovento) scendono cercando il centro della baia, probabilmente cercando di sfruttare la zona di maggiore corrente. In realtà sono assai più importanti i rinforzi di vento che provengono (scendendo di poppa) dalla propria sinistra. Anche l'inglese Shirley si tiene a sinistra con mure a sinistra e guadagna insieme a Larissa.
- Passaggio alla boa sottovento: **gira il cancello alla boa di destra poi va sul settore opposto (?)**.
 1° GBR
 2° IRL
 3° ITA

Larissa: 3^

ALTRE BOLINE 3^ PROVA

GBR – IRL – NZL si tengono sul settore destro del campo. Larissa inizialmente su quello sinistro. Perde una posizione (a favore della danese Roug).

ALTRE POPPE 3^ PROVA

LASCO D'ARRIVO 3^ PROVA

Data: 21 settembre 2000

Campo: C

Analisi meteo e previsioni:

Vento medio alla partenza: 040°

Corrente alla partenza: Ancora in entrata al centro. Ai lati comincia il deflusso.

Boa 1: 040°

Fra una prova e l'altra non ha voluto mangiare niente e non mi sembra che la soluzione liquida ingerita le abbia restituito sufficiente energia.

PARTENZA 4^ PROVA (16.10)

• Posizione sulla linea:

3			2			1		
3	2	1	3	2	1	3	2	1

- Velocità alla partenza: min. media max.
- Tempo di partenza: 0" <3" <6" <10" 10" e oltre
- Barca sopra: MEX
- Barca sotto: USA
- Primo bordo: sn. dx.
- Sotto copertura: NO

SI avanti **USA** sottovento

- Subito sul settore scelto: SI NO
- Vento medio (variazioni significative): In calo già alla partenza.

PRIMA BOLINA 4^ PROVA

1^ FASE: SN C DX

Altre barche: SN **BER - GBR**
C **NED - FIN**
DX **GRE - MEX - JPN**

Barca sopravvento:

Barca sottovento:

Apparentemente a sinistra si hanno più rinforzi di vento (come nella prova precedente). Presumibilmente Larissa ha pensato anche al cambio di marea e del flusso di corrente (in uscita, quindi favorevole), ma non ha realizzato che il cambio avviene prima ai bordi della baia e solo in ultimo al centro. Regata contro corrente a differenza di chi è andato verso il settore destro (verso i margini della baia).

2^ FASE: SN c/sn C c/dx DX
Altre barche: USA – IRL a destra. GER a destra

3^ FASE:
Bordo di avvicinamento: m/sn m/dr
Lunghezze dalla boa all'ultima virata: <2 <5 >5

Passaggio alla boa 1:

1° **GRE**

2° **DEN**

3° **GER**

Posizione di Larissa: 12^

PRIMA POPPA 4^ PROVA

- Settore: SN C DX
- Mura: sn. dr.
- Abbattuta: subito 1/4 1/2 3/4 fine
- Altre: Le prime vanno a sinistra. A destra AUT – MEX – ESP.
- Passaggio alla boa sottovento: int. centr. est.
1° **GRE**
2° **DEN**
3° **AUT**

Larissa: 17^

ALTRE BOLINE 4^ PROVA

Seconda bolina va prima a destra poi al centro-sinistra. Le prime tutte a destra.

ALTRE POPPE 4^ PROVA

DEN – GRE scendono a destra mure a sinistra. GER si tiene a sinistra mure a sinistra. Larissa tutta a sinistra mure a dritta (?).

1° GRE

2° DEN

3° GER

Larissa gira 19^.

LASCO D'ARRIVO 4^ PROVA

SINTESI SECONDO GIORNO DI REGATE

1. In fase +1 (un'ora dopo l'alta marea) la corrente non era ancora cambiata e, anzi, è rimasta invariata fin quasi a +2.
2. L'inizio del deflusso è avvenuto ai bordi della baia, mentre in centro il flusso si è mantenuto fino a +2,5.
3. Vento più fresco quasi sempre sul settore sinistro del campo. Ma nella seconda prova di oggi andando sulla destra si aveva già un po' di corrente a favore. E alla fine della prima bolina della prima prova di oggi venivano raffiche da destra. Così fino a tutta la prima poppa. A Larissa manca "ricarica" fra la prima e la seconda prova. Deve curare di più l'alimentazione in acqua.
4. **Alimentazione:** Larissa non riesce a recuperare abbastanza fra una prova e l'altra. Ieri ha perso la prima posizione per terminare 9^a. Le ho raccomandato di curare molto di più l'aspetto alimentazione tra una prova e l'altra, dal momento che sembra proprio perdere di lucidità in un campo da mal di testa.

NOTA CONCLUSIVA

Da questo momento (22 settembre) in poi non mi è più possibile riportare alcunché sulla prestazione di Larissa non avendo più avuto la possibilità di seguirla.

Dai rari contatti che sono riuscito ad avere nei giorni successivi mi è parso di rilevare in lei un po' di confusione e di tensione ma anche poca disponibilità a parlarne. D'altronde l'azione più utile – come si è rivelato nei primi due giorni di regata ed in ogni altra occasione precedente – sarebbe stata quella di poter intervenire quotidianamente poco per volta, dalla fase di preparazione della barca fino alle prove sul campo di regata prima della partenza.

Pur essendo sicuro, in coscienza, di aver fatto il mio lavoro con scrupolo, non mi è stato possibile avere l'oggettivo riscontro del livello a cui saremmo potuti arrivare se avessi avuto modo di supportare Larissa per l'intero periodo delle regate.

Raffaele Ravaglia