

**RAFFAELE RAVAGLIA**  
Via Cinque Giornate, 76/C  
22012 CERNOBBIO  
Tel e Fax: 031/512549

Cernobbio, 27 luglio 1997

Spett.le  
Federazione Italiana Vela  
Settore Attività Agonistica e Squadre  
V.le Brigata Bisagno, 2/17  
16129 GENOVA

**OGGETTO: Open Week e Campionato Europeo assoluto - classe EUROPA - Vouliagmeni (Atene),  
7/20 luglio 1997.**

EQUIPAGGI ITALIANI PARTECIPANTI

**Open Week:**

Baldas Nicola (J) Bogatec Arianna  
D'Ursi Carlo (J) Cigno Valentina (J)  
Fontana Davide Di Martino Marina  
Lagirti Francesco

**Campionato Europeo:**

Baldas Nicola (J) Barbarossa Sarah  
Bodino Maurizio Bogatec Arianna  
D'Ursi Carlo (J) Cigno Valentina  
Fontana Davide Di Martino Marina  
Gustin Miran Ferrari Carlotta  
Lagirti Francesco Pizzarello Marta  
Racchelli Andrea Versace Elisabetta

La partecipazione all'Open Week è stata mediamente la più bassa che si ricordi: 33 equipaggi maschili e 40 equipaggi femminili.

Credo che la principale causa sia da ricercarsi nel fatto che la tassa di iscrizione fosse particolarmente elevata (90 \$ a fronte di tre soli giorni di regata!). Mi pare che sia questa la prima volta in cui il numero di partecipanti all'Open sia stato inferiore a quello del Campionato successivo.

D'altronde, anche il fatto di aver reso (all'ultimo momento) *open* il Campionato Europeo ha sicuramente tolto interesse all'O.W. che, usualmente, rappresenta l'ultima possibilità di selezione al Campionato.

Anche questo ha visto comunque una partecipazione relativamente bassa, in funzione dell'eccessiva vicinanza in termini di tempo del Campionato del Mondo negli U.S.A.

ATTIVITÀ DI PREPARAZIONE ED ANALISI DEL CAMPO DI REGATA

Come sempre l'O.W. ha rappresentato soprattutto un momento di analisi del campo di regata dell'Europeo, benchè abbia notato un certo interesse ed una certa attenzione negli equipaggi juniores per i quali già questa è una manifestazione di rilievo.

La Tabella A riporta i dati raccolti nei giorni dall'8 all'11 luglio durante le uscite di allenamento ed ambientamento nonchè durante le regate dell'O.W..

Per quanto il passaggio di una perturbazione durante i giorni delle stazze abbia influenzato sostanzialmente il comportamento (e gli orari) del vento rispetto a quanto rilevato nel corso dell'Open, i dati raccolti sono stati assai utili soprattutto per gli ultimi due giorni di Campionato e, da un punto di vista più generale, per conoscere a sufficienza la conformazione del campo di regata e l'influenza su di esso esercitata dai vari venti che si sono presentati di volta in volta.

ATTREZZATURE E MATERIALI

**SCAFI**

Come da parecchi anni ormai, predominano gli scafi FINESSA e WINNER. Molti anche gli HEIN tedeschi mentre ho visto pochi OSIS rispetto al Campionato del Mondo dello scorso anno. E naturalmente 1 FONTANA ...vincitore dell'Open e del Campionato!

**ALBERI**

Netto predominio dei MARSTROM, per quanto stia sempre più diventando opinione comune che il materiale con cui vengono fatti sia piuttosto scadente, come scadente pure è la cura con cui vengono rifiniti: l'albero della nostra Elisabetta, nuovo, si è delaminato all'altezza della canaletta in basso dopo

pochissime uscite. Uno dei più critici nei confronti di questo tipo di albero è stato il finlandese Yokke (della veleria WB).

Qualche SOUTHERN NEW ZEALAND è apparso ma, a fronte di una migliore cura nel trattamento del materiale nonchè in alcune innovazioni tecniche (drizza regolabile - trozza in carbonio) alcuni sono risultati esageratamente sottopeso e, perciò, non ammissibili alla stazza (- 1 kg!).

Al proposito si è mostrata interessante la soluzione adottata da Davide che ha usato un albero SOUTHERN (non dell'ultima generazione: poca rifinitura e nessuna aerodinamicità nel profilo): drizza della randa interna e collegata alla scotta di regolazione che sarebbe destinata al cunningham. Quest'ultima è una regolazione che Davide utilizza pochissimo e solo in particolari condizioni, per cui può tenerla quasi fissa. Il fine consiste nel poter ingrassare la vela - assai più di quanto potrebbe utilizzando il cunningham - soprattutto in andatura portante. D'altra parte, anche con vento forte mollando un pochino di drizza allenta la tensione in balumina che, quindi, apra più facilmente scaricando quasi come se si arretrasse l'inclinazione dell'albero. Nel corso delle regate questo sistema si è rivelato molto efficace, nella combinazione albero SOUTHERN/vela WB. Da segnalare che Davide ha provato anche un paio di vele GREEN procurategli dal velaio Jorgen Holm che, però, non si sono adattate per niente all'albero. Questo è stato irrigidito fino a 3/4 dell'altezza, lasciandogli più flessibilità in penna. Caratteristiche che sembrano ben adattarsi alle condizioni di vento medio ed onda trovate qui a Vouliagmeni: l'albero riesce a "pompare" efficacemente laddove un albero più rigido in alto non riceverebbe sufficiente forza dal vento e dal mare per fare lo stesso lavoro, lasciando sempre troppo chiusa la balumina.

Sempre meno gli alberi CARBON WINNER.

#### **VELE**

Ancora grande predominio delle GREEN. Qualche NORTH DENMARK per alcuni equipaggi danesi (già visti in occasione del Trofeo Finessa a Monfalcone). Vele RUSSO per alcuni equipaggi francesi e TONI TIO (Spagna e Francia) che si confermano molto valide - come dimostrano i risultati ottenuti dallo spagnolo Toni Rivas particolarmente nelle ultime tre prove -. Baldas ha corso con vela U/S di Vencato, piuttosto bella e ben modellata sull'albero di Nicola. Due o tre WB finlandesi, una delle quali usate da Davide.

Queste ultime appaiono piuttosto piatte in alto (a differenza delle GREEN) e, quindi, un po' più critiche: è necessario un costante uso delle regolazioni perchè questa vela abbia il massimo rendimento possibile. Viceversa si rischia di mandare in stallo proprio la parte alta della vela, il che, soprattutto con onda, significherebbe "piantare" la barca<sup>1</sup>.

#### **BOMA**

Sempre più FINESSA, con trozza che consente al boma di ruotare intorno al proprio asse (tipo Laser). Ma si mantengono ancora i PROCTOR e, in misura minore, i MARSTRAND. Ormai in fase di estinzione i boma in carbonio, la cui produzione è proibita dalla classe.

#### **DERIVE E TIMONI**

MARSTROM e FINESSA i più diffusi. Diversi TABBERTMAN più alcuni manufatti artigianali.

Anche qui si lamenta la scarsa cura delle rifiniture: derive e pale del timone che "scricchiolano" sotto sforzo fanno dubitare della corretta procedura di produzione.

#### CONTROLLI DI STAZZA

|          |                    |   |
|----------|--------------------|---|
| ITA-955  | Davide Fontana     | Testa e barra del timone sotto peso   |
| ITA-1029 | Miran Gustin       | OK  |
| ITA-1042 | Elisabetta Versace | Posizione del fermo-deriva errata<br>Peso correttore (300 g.) da punzonare nello scafo              |
| ITA-1049 | Carlotta Ferrari   | Testa e barra del timone sotto peso (51 g.)   |
| ITA-1051 | Marta Pizzarello   | Posizione del fermo-deriva errata<br>Scafo sotto peso (-100 g.)<br>Timone n. 2 respinto alla stazza |
| ITA-1056 | Francesco Lagirti  | Eliminato peso correttore dallo scafo   |
| ITA-1057 | Maurizio Bodino    | Distanza numeri velici da correggere<br>Posizione del fermo-deriva errata                           |

---

<sup>1</sup>) Questo è il principale motivo per cui ritengo che i ragazzi che si avviano all'attività sull'Europa abbiano bisogno di una vela "facile" e con maggiori possibilità di confronto con altri equipaggi. In altre parole una GREEN. Tale opinione è, del resto, condivisa anche da Davide. Lo stesso Nicola Baldas comincia ora a capire la sua U/S grazie ai contatti frequenti con Vencato ed al fatto che il suo allenatore, Stefano del Neri, lo può seguire costantemente suggerendo anche le eventuali modifiche da apportare.

|          |                   |  |
|----------|-------------------|--|
|          |                   | Cima di traino corta                                 |
| ITA-1060 | Nicola Baldas     | Cima di traino corta                                 |
| ITA-1066 | Andrea Racchelli  | Posizione del fermo-deriva errata                    |
|          |                   | Profilo del timone irregolare                        |
| ITA-1075 | Marina Di Martino | Sostituzione del peso correttore con uno più leggero |
| ITA-1079 | Arianna Bogatec   | Mancava certificato di conformità ASSEUROPA          |
| ITA-1083 | Valentina Cigno   | OK   |
| ITA-1087 | Sarah Barbarossa  | Pala del timone troppo piccola                       |
| ITA-1097 | Carlo D'Ursi      | Mancava certificato di conformità ASSEUROPA          |

Barbarossa, Ferrari, Pizzarello e Versace si sono dimostrate totalmente prive di manualità e senso pratico nell'affrontare i "problemi" di stazza.

Comunque chi aveva finito (o stava per finire) la stazza della propria barca si è poi prodigato per aiutare queste "sventurate" che, alla fine, sono riuscite a completare tutte le procedure.

Esemplare e fondamentale, come sempre, è stato babbo Fontana. Peccato che le fanciulle non si siano preoccupate di seguire i lavori di sistemazione del materiale. Probabilmente gli sarebbe stato d'aiuto per un'eventuale prossima volta.

#### CONSIDERAZIONI SULLA SQUADRA

Stiamo attraversando un periodo di integrazione dei due gruppi, maschile e femminile: il primo è particolarmente affiatato. Già in uscita per provare il campo si aspettavano ed uscivano compatti ed organizzati per le verifiche da effettuare. Anche i più giovani (come Nicola, per esempio), che del lavoro di verifica coglievano solo alcuni "momenti" (come solo il passo della barca e non anche il comportamento del vento sul campo o viceversa), erano ben integrati con gli anziani.

Ancora non così spontaneo il comportamento del gruppo femminile. Si tratta solo di aspetti superficiali, perché, anche se non immediatamente, ci si portava poi tutti insieme a fare lo stesso lavoro: manca solo un po' di capacità autogestionale per una parte delle ragazze, quella che mi dà l'opportunità di fare controlli da confrontare con quelli fatti dagli equipaggi stessi o da aggiungere ai loro; o che mi consente di osservare qualche dettaglio in più sulla loro tecnica di conduzione anziché dover "gestire" lo sviluppo dell'allenamento (ciò che ho, viceversa, dovuto fare in vari momenti per evitare dispersioni).

Soprattutto mi preme creare quell'amalgama che porta al reciproco rispetto anche durante la regata fra i nostri equipaggi. Temo la possibilità che le nostre juniores si sentano stimolate a considerare come obiettivo predominante la possibilità di superare le nostre migliori ragazze (qui rappresentate dalla sola Arianna) prima che di vedere tutta la squadra femminile in posizioni sempre più avanzate in classifica.

Il discorso sembra ispirato ad una visione tardo-romantica dello sport volta a temperare gli eccessi di individualismo cui la vela (che è soprattutto uno sport individuale) può favorire. Viceversa si tratta soprattutto di un modo di intendere il comportamento in termini di pratica utilità e convenienza: sull'esempio della squadra femminile olandese ho fatto rilevare come queste ragazze si trovino sempre insieme, a terra in fase di preparazione della barca come in acqua quando provano il campo. E scambiano fra loro le diverse opinioni ed i rilevamenti fatti. D'altronde la fase delle selezioni olimpiche è di là da venire, perciò fino ad allora non può che essere di comune interesse la progressione della squadra: non sarà la selezione olimpica l'obiettivo più importante ma la medaglia olimpica, che dalla selezione di una squadra forte è conquista più che probabile.

Fin dalle prime prove di questo Campionato Europeo sia la Matthijsse che la Brouwer si sono rivelate le avversarie potenzialmente più determinate per la conquista del titolo. Ciò nonostante non si sono mai viste combattere fra loro nella fase "gold": ciascuna ha fatto la sua regata senza "colpire" direttamente l'avversaria.

Invece ho assistito ad alcuni passaggi in boa delle nostre che, pur non avendo possibilità di piazzamento, forzavano il passaggio anche se così facendo mettevano in posizione svantaggiosa Arianna (l'unica delle nostre con possibilità di podio) che era coinvolta in quella fase. Naturalmente accettò la buona fede ed il fatto che, come mi è stato puntualmente detto, nella confusione non si fossero viste. Resta un fatto che i ragazzi, nel commentare a terra, sembrano aver visto la regata completa (o quasi) di tutti gli altri compagni di squadra; mentre per le ragazze questo non avviene.

Differenza di carattere, senz'altro. Probabilmente sarò più che altro io a dovermi adeguare ad un diverso comportamento trovando la chiave giusta per sciogliere alcune resistenze ed ottenere comunque, alla fine, la compattezza del gruppo. Anche per supportare (anziché trascurare) un equipaggio in posizione da medaglia quando occorra.

La squadra come tale, comunque, nel complesso si è comportata in modo positivo (pur nei limiti sopra visti): non solo ha partecipato all'entusiasmo di Davide per il titolo meritatamente conquistato, ma ha anche creato un clima sereno ed ottimistico in ogni occasione; e, per quanto riguarda i ragazzi, si può dire abbiano dato un notevole (e particolarmente solerte, dovrei aggiungere) contributo sul campo per proteggere Davide dal gioco di squadra che i danesi stavano spudoratamente applicando ai suoi danni nell'ultima fase di Campionato.

Resta però sempre un vuoto di parecchi punti alle spalle di questi nostri atleti "da medaglia". Qui non è più solamente questione di allenarsi di più: **devono** poter partecipare a regate di altissimo livello per tutto l'arco dell'anno. Sarà necessario valutare la possibilità di inviarmi a tali regate con furgone, carrello e gommone con un numero selezionato di equipaggi (almeno tre ragazzi e tre ragazze), nella speranza di "trascinare" anche qualche Circolo ad aggregarsi con altri equipaggi ed allenatore. **Il titolo di Davide non rappresenta ancora il superamento dei problemi che da qualche anno ci troviamo ad affrontare per riportarci ad alti livelli.**

Allego copia delle Istruzioni di Regata con l'annessa cartina dell'area di regata e del percorso.

Raffaele Ravaglia

TABELLA A

## ANALISI DEL CAMPO DI REGATA

| ora   | Martedì 8 luglio   | Mercoledì 9 luglio  | Giovedì 10 luglio   | Venerdì 11 luglio   | 12/14 luglio  |  |  |                                  |
|-------|--|---|---|---|---|--|--|----------------------------------|
| 11.00 |  | W=270°<br>Cielo sereno e limpido.<br>Quando cala il vento sembra avere dei "ritorni" a destra.                          | 6-7 m/s   | 1 <sup>a</sup> prova Open Week  | 3 <sup>a</sup> prova Open Week  | <p>In queste giornate si è verificato il passaggio di una perturbazione che ha modificato e reso più instabile il comportamento del vento.</p> <p>Comunque, i rilevamenti effettuati in precedenza danno indicazioni circa la presenza di <b>due venti</b>: uno proveniente dal Golfo di Corinto, prevalente la mattina, e che per la configurazione della costa nella nostra area di interesse assume la direzione dominante di 270°; L'altro proveniente da C° Sounion e predominante al pomeriggio e che, sempre per la conformazione della costa, assume la direzione dominante di 180°.</p> <p>Portandosi a ESE la direzione del vento arrivava a valori di circa 100°/110°.</p> <p>L'isola situata a SSW della baia di Vouliagmeni sembra essere determinante per la direzione della corrente: 265°/270° nel canale;</p> <p>apertura "a ventaglio" allontanandosi dal canale con conseguente deviazione a destra nel settore meridionale del campo di regata e situazione più varia e mutevole sotto costa nel settore orientale del campo.</p> <p>Così anche per l'influenza sul vento: per quanto il giro sia sempre stato a sinistra, i "ritorni" a destra aumentavano portandosi più verso l'isola, oltre che in corrispondenza dei cali di vento.</p> |  |                                  |
| 11.30 |  |   | W=270°<br>Il campo è posizionato molto sotto costa, ad E della baia.<br>Formazioni cumuliformi sono presenti tutt'intorno sulla nostra costa e su quella del Peloponneso.<br>Formazioni più grosse a N (sulla destra del campo di regata).                  | 3 m/s   | W=270°<br>Cielo sereno  |  | < 3m/s   |                                  |
| 12.00 | W=270°<br>Estesa formazione nuvolosa a carattere cumuliforme sulla costa: forte riscaldamento o perturbazione? | 6-7 m/s   | Cominciano a vedersi cumuli sulla costa verso E. Un po' di foschia nell'entroterra, probabilmente effetto del gran caldo.   | Boa 4 - W=270°<br>Boa 1 - W=270°/280° (sotto costa)<br>C=260°<br>Linea di partenza +10° in boa.   | 4 m/s   |  | Boa 1 - W=265°<br>C=265°<br>Part. - W=270°<br>C=330°   | 3 m/s<br>8 m/m<br>5 m/s<br>4 m/m |
| 12.30 |  |   | La punta che si trova sulla lay line mure a dritta dalla boa di bolina influenza il vento (+10°). La corrente appare qui meno forte che non provenendo sulla lay line mure a sinistra.  |   |   |  | Sotto costa il campo presenta parecchi buchi ed il vento tende a calare. Refoli più freschi dal settore sinistro (esterno) del campo. Poi la seconda metà della prima bolina è influenzata dalla punta sulla destra. |                                  |
| 13.00 |  |   |   |   |   |  | Boa 2 - W=280°<br>C=315°<br>La boa è evidentemente influenzata dal canale delimitato dall'isola dove, evidentemente, tanto il vento che la corrente escono aprendosi a ventaglio.                                    | 4 m/s<br>18 m/m                  |
| 13.30 |  | Anche a SW si sono formati dei cumuli. Le nuvole sono "sfrangiate" verso E.   | I cumuli sulla costa si spostano verso sinistra (NW rispetto al campo di regata).   |   | 4 <sup>a</sup> prova Open Week  |  |  |                                  |
| 14.00 | W=270°   | 4-5 m/s   | Intensificazione della foschia nell'entroterra: il vento è calato sensibilmente (< 3 m/s)   | Intensificazione della foschia nell'entroterra. I cumuli presentano la base scura.  | Vento quasi assente.<br>Verso SE si nota una striscia in apparente avvicinamento. |  |  |                                  |
| 14.30 | W=220°   | 4 m/s   | Fuori della baia di Vouliagmeni W=220°<br>< 3 m/s<br>portandosi più al largo (SSE) il vento gira prima a sinistra.  | Rimane un filo di vento sotto costa. Tutt'intorno è bonaccia.   |   |  |  |                                  |
| 15.00 | W=185°<br>Onda "lunga" da 270°. Onda "corta" da 190°   | 4-5 m/s   | L'isola situata a SSW della baia (a destra, in uscita) sembra far "rimbalzare" il vento che, in questa zona, ha dei ritorni a destra piuttosto consistenti e frequenti.   |   | 2 <sup>a</sup> prova Open Week  |  |  |                                  |
| 15.30 | La foschia, appena visibile in mattinata verso SW, si fa più densa ed assume una colorazione scura.            | Girando il vento, anche i cumuli che la mattina si vedevano ad E del campo di regata, si sono spostati a N dello stesso | W=185°<br>3 m/s   | Il C. di R. ancora non sposta le boe che servono perciò di riferimento:<br>Boa 3 - W=185°/190°<br>Boa 1 - W=205°<br>Buchi soprattutto sul settore destro del nuovo campo di regata. |   |  |  |                                  |
| 16.00 |  |   | I ragazzi (primi a partire) raggiungono la nuova boa 1 (ora al largo) con settore favorevole a sinistra.<br>Le ragazze, invece, trovano parecchi "ritorni" del vento a destra (+20°).<br>Così anche la 2 <sup>a</sup> bolina dei ragazzi (bastone esterno). |   | Boa 1 - W=180°<br>C=270°<br>Boa 4 - W=180°<br>C=235°<br>Boa 2 - W=180°<br>C=320°  | 5 m/s<br>10 m/m<br>3 m/s<br>2 m/m<br>4 m/s<br>1 m/m  |  |                                  |
| 17.00 | Temporale.   |   |   | W=160°-150°   | 3 m/s   |  |  |                                  |