

RAFFAELE RAVAGLIA
Via Cinque Giornate, 76/C
22012 Cernobbio (CO)
Tel. e Fax.: 031/512549

Cernobbio, 20 agosto 1997

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

OGGETTO: Campionato del Mondo - classe EUROPA - San Francisco, 3/10 agosto 1997.

LOGISTICA

Il volo da Roma/Fiumicino è partito con molto ritardo e a New York/Newark abbiamo perso la coincidenza per San Francisco: le pratiche doganali hanno annullato il minimo margine con cui comunque eravamo riusciti ad arrivare.

Abbiamo dovuto vambiare il programma di volo: da Newark a Las Vegas e da Las Vegas a San Francisco, dove siamo arrivati verso le 04.00 del mattino ...con qualche bagaglio in meno.

Trovato il posto in cui si era cercato di prenotare delle camere per il periodo del Campionato (ed indicato fra quelli consigliati sul bando di regata), siamo riusciti con difficoltà a farci ospitare per il resto della notte.

“Fortunatamente” non accettavano prenotazioni (per questo non hanno mai risposto alle sollecitazioni fattegli in precedenza), per cui appena svegli ci siamo affrettati a cambiare posto: a parte la lontananza dallo Yacht Club il luogo era a dir poco “sgradevole” per la sporcizia e tutto il resto (mancavano addirittura i vetri a molte finestre - nessun servizio in alcune delle camere).

Noleggiata un’auto ci siamo recati al Club, convinti di trovarvi il nostro container ...invano. Ci informiamo tramite il nostro Segretario di Classe se si fosse verificato qualche ritardo imprevisto e veniamo rassicurati che il container sarebbe arrivato l’indomani, possibilmente in mattinata.

Ne approfittiamo per andare all’aeroporto e prendere una parte dei bagagli ritrovati. Al ritorno troviamo anche un Motel più che decoroso (allo stesso prezzo del precedente posto) e relativamente vicino al Club (20 minuti a piedi).

Passiamo il primo pomeriggio osservando gli equipaggi impegnati nell’Open Week: il campo è molto vicino alla costa e molto spesso il bordeggiamento buono appariva essere a terra. Cominciamo a fare ipotesi sul comportamento dei regatanti in funzione di vento e di corrente.

Il 1° di agosto torniamo ancora al Club, sempre speranzosi: niente! del container nessuna traccia. Abbiamo potuto portare gli alberi (con minima difficoltà) in aereo, mentre quello che si dava per scontato....

Un socio anziano del Club, che si interessa di spedizioni, si informa presso l’agente della SOTRANS negli USA e veniamo a sapere che il nostro è fra i container sottoposti ad ispezione doganale. Ci viene assicurato, comunque, che in nottata sarebbe partito via terra da Los Angeles e per la mattina seguente ci sarebbe stato consegnato.

Intanto cerco non senza difficoltà un mezzo con cui seguire i ragazzi in acqua. Giriamo 3 o 4 negozi di nautica (con cui avremo frequenti rapporti nei giorni del Campionato) che però danno notizie assai vaghe. Al Club non sanno che indicazioni fornire.

Ne approfittiamo comunque per acquistare la carta nautica del luogo e le tavole delle correnti di marea del periodo in questione riferite alla zona di nostro interesse.

L’osservazione degli equipaggi impegnati nell’Open Week diventa un po’ più chiara alla luce di quanto si comincia ad apprendere dalle Tavole di Marea.

Dopo un’ennesima “puntata” all’aeroporto (senza esito) nel pomeriggio avanzato giriamo un po’ per la città.

La mattina del 2 agosto abbiamo finalmente il container! Nell'ispezione hanno spostato le barche e, a parte qualche segno sugli scafi, solo una deriva è stata gravemente danneggiata.

Mentre la Squadra si dedica alla preparazione delle barche ed all'organizzazione del container, vado a Sausalito (dall'altra parte della Baia, oltre il Golden Gate Bridge) su generiche indicazioni della Segreteria del Club per trovare un mezzo nautico.

Presso un *Diving Centre* (dove spesso si noleggiavano gommoni per le immersioni) trovo la segnalazione giusta su una piccola società che noleggia *Boston Whaler*.

Finalmente tutto l'impianto logistico di base (alloggio - materiale - mezzo nautico) è completato.

L'affiatamento del gruppo ha consentito di superare con serenità i vari ostacoli incontrati e di organizzarci quotidianamente evitando (per quanto possibile) di lasciarci trascinare da difficoltà che rischiavano di minare la riuscita della trasferta. Sarebbe stato impossibile con un gruppo più numeroso o meno affiatato.

STAZZE

Nessun problema particolare, a parte il piede d'albero del Carbon Winner di Mongelli che era al di sotto del limite (- 2 mm) nella parte più bassa.

Abbiamo cercato di farci togliere i pesi correttori dagli scafi di Mongelli e Bogatec, ma la bilancia utilizzata era particolarmente imprecisa (tarata per barche a bulbo!) e la commissione di stazza si è rifiutata di darle credito: viene da chiedersi perchè allora abbiano pesato le barche!

Una particolarità, vista anche al Campionato Europeo assoluto: la Classe non accetta più le cime di traino in nylon "senza anima", ossia quelle che si appiattiscono ed i cui nodi (dopo aver sostenuto forti tensioni) sono difficili da sciogliere.

NOVITÀ SULLE REGOLE DI STAZZA DELLA CLASSE

Il *Technical Forum* tenutosi in questi giorni ha appoggiato tutte le proposte presentate dal *Chief Measurer*, Niki Noke, che si riportano integralmente in allegato: il principio a cui si ispirano è soprattutto quello di uniformare i criteri di interpretazione e di misurazione dettati dall'ISAF. Inoltre si indicherà specificatamente la possibilità di utilizzare i pantaloncini steccati (il cui uso attualmente non sembra rispettare la lettera della regola 49.1) e di indossare vestiario ed equipaggiamento il cui peso complessivo (calcolato secondo quanto descritto nell'Appendice J del RRS) arrivi ad un massimo di 10 kg.

Si vuole inoltre limitare maggiormente la possibilità di lavorare sul profilo degli alberi, irrigidendo le norme sulle sezioni cilindriche e coniche, allo scopo di frenare i prezzi che hanno raggiunto certi alberi (neozelandesi) che maggiormente hanno sfruttato questi aspetti e che al momento costano dai 3 ai 3,5 milioni! Il *Chief Measurer* attende comunque una risposta dai produttori circa i vantaggi che questi profili dovrebbero dare in funzione dell'alto costo.

MATERIALI

Sicuramente più varietà di materiali rispetto all'Europeo di Atene-Vouliagmeni, anche se i produttori sono più o meno sempre gli stessi.

La percentuale di scafi WINNER era superiore, ma più che altro perchè è il cantiere che ha fornito il servizio di noleggio ai concorrenti.

Questo l'elenco dei materiali:

SCAFI	ALBERI	VELE	BOMA	DERIVE	TIMONI
Winner	Martstrøm	Green Big Top	Proctor	Marstrøm	Marstrøm
Finessa	Optimax-	Russo	Finessa	Finessa	Finessa
Osis	composite	N/S-Denmark	Carbon	Tabbertman	Winner
Hein	Carbon Winner	WB	Holt Allen		
Fontana	Southern <small>(New Zealand)</small>	Rebell	Marstrand		
	Tin Willet <small>(New Zealand)</small>	Toni Tio <small>(Francia)</small>			

Ad onore della cantieristica italiana, il sig Henning Hansen ("Mr. Winner") ha consumato circa tre pellicole nel fotografare la barca di Davide Fontana, giungendo anche a fargli proposte ..."oscene" (tu mi dai la tua barca ed in cambio io ti dò la mia più nuova) pur di accaparrarsela.

Comunque le combinazioni che sono risultate "più veloci" (al di là dei posti in classifica) sono state queste:

equipaggio	scafo	albero	vela	boma	deriva	timone
Matthjisse	Winner	Tim Willet	Russo	Proctor	Marstrøm	Marstrøm
Roug	Winner	Optimax	Green	Carbon	Marstrøm	Marstrøm
Fontana	Fontana	Southern	WB	Marstrand	Marstrøm	Marstrøm
Sundby	Osis	Marstrøm	N/S-Denmark	Carbon	Finessa	Finessa

Si conferma il crescente senso di scontentezza nei confronti degli alberi Marstrøm che spesso sono mal rifiniti. Di questo potrebbe risentirne anche la Green che si è abbinata a quest'albero mentre trova qualche difficoltà con altri modelli. Jorgen Holm ha fatto avere a Davide una vela modificata rispetto a quella provata (e poi non utilizzata) ad Atene, ma ancora non è riuscito ad ottenere gli stessi risultati di Southern+WB.

La vela usata da Davide era nuova, più *all round* rispetto a quella dell'Europeo, più potente in alto.

Questa volta, considerate le condizioni di vento, è tornato alla regolazione "originaria" della drizza della randa (uno strozzatore davanti all'albero sotto al foro di uscita della drizza, sempre interna) e a lavorare di cunningham (avendo questa vela più grasso in alto si sarebbe reso importante - al di là delle disavventure avute nei primi due giorni di regata - una più immediata e potente azione per spostare il grasso ed aprire la balumina in penna all'occorrenza).

CONSIDERAZIONI SULLE REGATE

Gli atleti su cui si poteva fare affidamento per un risultato prestigioso erano Fontana per i ragazzi e Bogatec per le ragazze.

Mongelli e Barbarossa non avevano sufficiente allenamento per puntare ad una medaglia: il primo avrebbe potuto aspirare ad ottenere un piazzamento tra il 15° ed il 20°, più per la sua condizione fisica che per le sue capacità (che di per sè lo renderebbero uno dei migliori equipaggi della classe attualmente). Probabilmente viene da chiedersi se valesse la pena affrontare gli oneri di una trasferta così impegnativa con equipaggi che non potevano puntare al risultato. La risposta che mi sento di anticipare è che questi elementi si sono rivelati comunque di grande importanza per la squadra: non solo il loro buon carattere ha smorzato la tensione di Davide ed Arianna anche nei giorni precedenti il Campionato - ed è cosa che considero di importanza fondamentale -; le ipotesi sul comportamento di vento - onde - corrente sono emerse da continui confronti (l'ispiratore dei quali è stato principalmente Francesco), da domande a volte un po' ingenua ma anche provocatorie (soprattutto da Sarah); in acqua il comportamento di ciascuno è sempre stato analizzato anche dagli altri.

In sintesi l'esistenza di una "squadra", seppure ridotta ai minimi termini, può rivelarsi di così grande aiuto in tante diverse situazioni ed esigenze da non potervi rinunciare.

Il risultato è mancato, è vero: senza colpa per Davide; forse per mancanza di piena fiducia in se stessa per Arianna. Eppure entrambi erano pronti per cercare di portare a casa una medaglia, e lo hanno dimostrato con alcuni "parziali" e con dei comportamenti incredibili (Davide) per le condizioni in cui ha dovuto correre.

Il campo di regata era unico: un bastone con tre boline e due poppe. Ragazzi e ragazze si alternavano sull'area di regata, così da avere circa 1 ora di riposo tra una prova e l'altra. Il primo giorno le ragazze sono scese in acqua per prime e hanno fatto tre prove, mentre i ragazzi due. Il secondo giorno si sono invertite le parti; e così via per i giorni successivi. L'ultimo giorno 2 prove per entrambi i gruppi. con più di 10 prove si avevano due scarti. Il tempo totale in acqua durava circa 5 ore per il primo gruppo: ciò significava trovare più varietà di condizioni, con vento più debole la mattina (ore 10.00), circa 4-5 m/s, più forte l'ultima prova con circa 8-11 m/s. La corrente nei primi tre giorni di Campionato si è avuta sempre in fase di flusso e, quindi, dalla stessa direzione del vento (Ovest); dopo la giornata di riposo (8 agosto) la prima prova si correva ancora in fase di reflusso (corrente da Est), contraria al vento. L'onda, naturalmente, risentiva particolarmente della direzione e della forza della corrente in funzione del vento.

L'intensità della corrente era piuttosto forte: da 1,5 a 3,5 nodi di corrente. Più forte verso il centro del canale, più debole sotto costa. Sotto costa cambiava anche più rapidamente, con breve scarto dal punto di massima (o di minima) marea; in centro al canale la variazione avveniva dopo circa 1,5-2 ore da tale punto.

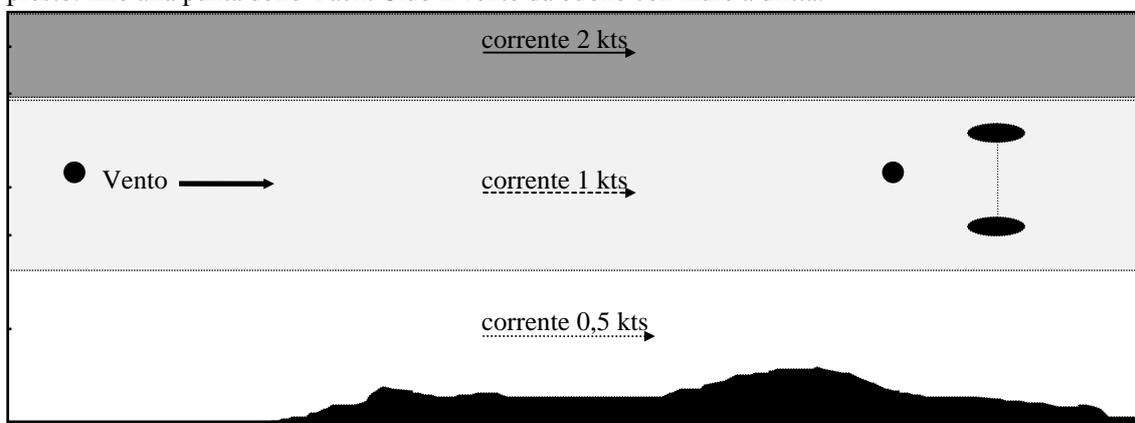
Con corrente contraria al vento l'onda era particolarmente alta e ripida, senza tuttavia forza per "spingere" di poppa: ne risultava che scendendo in centro al canale, dove l'effetto era massimo, la vela aveva tutta la pressione del vento; l'onda rendeva estremamente instabile l'assetto della barca; la

strambata estremamente difficile e pericolosa. La rotta più conveniente era più verso costa ma senza avvicinarsi troppo per la presenza di molti buchi di vento alternati a forti raffiche.

La bolina si impostava tendenzialmente sul centro per sfruttare la corrente; ma il vento del mattino era ancora molto instabile e molte volte da terra arrivavano raffiche che aiutavano ad alzarsi moltissimo e favorivano quelli che si trovavano più verso quest'area. Purtroppo, non avendo fatto l'Open Week (i primi due giorni del quale c'erano condizioni simili - secondo quanto riportato dalle tavole di marea) nei due giorni di finale ci siamo trovati svantaggiati rispetto agli altri nella prima prova del giorno.

Nella fase preliminare, invece, con la corrente sempre in fase di flusso, il campo di regata aveva caratteristiche simili a quelle di ...un'autostrada: bordeggiare sotto costa (= corrente contraria meno forte); arrivo alti in boa (così da attraversare in piena velocità e potenza il tratto di canale in cui la corrente contraria era particolarmente forte); lasco per portarsi più al centro possibile del canale e sfruttare la corrente; poppa e strambata a 2/3 del lato per arrivare molto più veloci rispetto a quelli che si tenevano centrali.

Fondamentale, in questi giorni, partire davanti: non c'è possibilità di scelta del bordeggiare. Solo conviene mediamente partire verso il centro della linea per non scadere subito sotto costa e dover virare troppo presto: fino alla punta dello Yacht Club il vento dà buono con mure a dritta.



Il primo giorno di regata si esordisce piuttosto bene con la prima prova: 2° Davide (primo per tutta la regata, poi un salto di vento a 100 metri dall'arrivo permette al francese Guillemette di superarlo); 9ª Arianna. Cede un po' nelle prove successive, accusando la fatica e la differenza di peso con le prime (12 e 15).

Nella seconda prova, invece, cominciano i problemi per Davide: l'albero gli si arretra in regata. Pensiamo possa essere lo stesso accusato lo scorso anno a Palma, cioè la filettatura del perno di regolazione che non tiene. Mettiamo un fermo in modo che non possa più svitarsi da solo. Comunque con un 10° posto è provvisoriamente terzo in classifica.

Il secondo giorno i ragazzi partono per primi. Davide finisce la regata con l'albero che praticamente è tenuto solo dalla paratia interna di prua: la piastra d'acciaio su cui è saldato il dado nel quale gira il perno di regolazione del piede dell'albero è troncata in due parti e l'albero è libero di muoversi avanti e indietro. Prima della prova successiva cerchiamo di incastrare il piede con degli spessori e in queste condizioni corre anche la quinta prova. Nonostante non fosse in grado di stringere di bolina e di sviluppare la massima potenza riesce ad ottenere un 10° ed un 12°, ma certo il Campionato si prospetta abbastanza compromesso.

Sul campo delle ragazze Arianna coglie un brillante 1° posto nella prova nr. 3. Poi rovina questa bella prova con un successivo 20°!

Francesco e Sarah, dal canto loro, cominciano a carburare un po': Mongelli fa un buon 8° (c'è ancora vento medio-leggero) nella prima prova del giorno, mentre Sarah risale dai piazzamenti molto scadenti del giorno precedente. In partenza si permette anche il lusso di "schiacciare" la Matthjisse e di costringerla a virare per trovare vento libero.

Trovato a Sausalito chi ci ha fatto un pezzo completamente nuovo per la scassa dell'albero di Davide, il terzo giorno ripartiamo con i migliori propositi, ma Davide sembra avere "paura" della sua barca: arriva 18°. Comunque anche le condizioni del vento sono più strane del solito: più buchi alternati a raffiche da terra, difficilmente prevedibili. I primi tre all'arrivo sono però sempre quelli che si spartiranno il podio alla fine.

Sul fronte delle ragazze (partite prima) Arianna ripete la brutta prova con cui aveva concluso la giornata precedente: è necessario partire in centro linea e cercare in un sol bordo di superare la punta del S.F.Y.C., prima di virare "alti" ed arrivare alla boa di bolina. Andare subito sotto costa vuol dire esporsi ai molti buchi presenti in questo settore e, con la presenza della corrente, scadere senza possibilità di recupero.

Analizzata la prova con tutti, Arianna parte perfettamente e non sbaglia un solo bordo. Perfetto l'approccio alla boa di bolina, dove schiaccia letteralmente la Matthjisse che aveva virato in *lay line* e stava arrancando nella zona di maggior corrente. Impeccabile anche la poppa, in centro al canale. Ma nella seconda bolina si invertono le parti: lei vira in *lay line* per la boa di bolina, mentre la Matthjisse e la Brouwer arrivano alte ed in piena velocità. Girerà terza e manterrà questa posizione fino all'arrivo.

Dall'altra parte Davide copia Arianna. Ma nell'ultima poppa, strambando per portarsi sulla boa sottovento, gli si spezza la prolunga del timone, scuffia e perde tre posizioni: da 1° a 4°. Nonostante il fatto di dover fare l'ultima bolina con 8-9 m/s di vento e circa 20 cm. di "prolunga" (o di ciò che ne è rimasto) riesce a mantenere la posizione. A terra mi dirà che non si è più neanche arrabbiato per questo: il Campionato è segnato.

Francesco corre una buona prova e finisce 13°. Gli manca "solo" la resistenza: dal punto di vista della conduzione tecnica e soprattutto della tattica c'è ben poca differenza da Davide.

Nell'ultima prova della giornata Arianna ripete gli errori della prima: posizione sbagliata in partenza e in ritardo sul gruppo. Impossibile recuperare bene in una regata con bolina in due bordi.

Dopo il giorno di riposo, durante il quale si è provveduto a rimettere l'attrezzatura in efficienza, ci si presentano le prove finali. Sia Davide che Arianna non sono certo paghi della loro posizione in classifica: rispettivamente 7° (con 34 punti dal primo e 27 dal terzo) e 12[^] (67 punti dalla prima e 37 dalla terza). E sono previste ancora quattro prove da correre per le ragazze e cinque per i ragazzi.

Le condizioni sono cambiate: si inizia con corrente ancora in fase di reflusso. Davide non fa meglio di un 15° nella prima prova del giorno. Nella successiva azzarda la partenza e viene squalificato con bandiera nera. Francesco ha le ginocchia a pezzi. Arianna arriva 12[^], confermando la sua posizione media. E così anche Sarah con un 30°.

Degli strani colpi di vento da terra fanno decidere il Comitato di non disputare l'ultima prova in programma per entrambi i gruppi.

Dell'ultimo giorno non posso dire niente perché, nonostante i miei ripetuti sforzi per posticipare di qualche ora o di una giornata il volo che mi avrebbe portato in Norvegia al Campionato Europeo juniores, non mi è stato possibile trovare alcunché (che non fosse l'acquisto di un nuovo biglietto cambiando compagnia aerea a fronte del quale, però, non ci sarebbe stato alcun rimborso per l'altro). Non è che la mia presenza avrebbe in qualche modo potuto modificare l'esito della manifestazione, ma mi turba profondamente l'idea di non essere con la mia squadra fino alla fine, comunque vada un Campionato.

SEGNALAZIONI GENERALI

- Il Club ospitante si è rivelato Società di altissimo prestigio con grandissima cura per le manifestazioni collaterali e molto efficiente nell'attività in acqua. Carenze, invece, si sono evidenziate nella logistica a terra: un solo scivolo per 140 barche. O meglio, più che uno scivolo, si è trattato di uno scalandrone che portava sui pontili del Marina del Club e da lì si mettevano le barche in acqua. Il terzo giorno di regata qualche equipaggio ha chiesto riparazione per essere arrivato (a suo dire) troppo tardi sul campo di regata.

Noi abbiamo risolto "italianamente" la cosa per il secondo gruppo che doveva andare in acqua: quasi davanti al club c'era una spiaggetta a cui si accedeva semplicemente scavalcando un muretto e scendendo un paio di scalini. Dalla spiaggia si arrivava direttamente sull'area di partenza. Il giorno in questione, Davide e Francesco, vista la lungaggine dei tempi per passare dalla "porta principale", hanno brillantemente superato l'intoppo nel modo di cui sopra.

Resta comunque un certo scetticismo nel vedere che il Club si è disinteressato completamente della cosa.

- Altro punto a svantaggio del Circolo ospitante l'inesattezza e la leggerezza con cui sono stati indicati alberghi ed ostelli: a parte l'indecenza di quello in cui siamo capitati noi, quasi tutti i regatanti hanno trovato posto in Motel o alberghi ben diversi da quelli segnalati.

- Allo stesso modo per le indicazioni circa i mezzi nautici: naturalmente non sono stato il solo a cercare un mezzo per seguire i ragazzi in acqua. L'allenatore svedese della squadra maschile, quello argentino e quello portoghese hanno avuto le mie stesse difficoltà.
- Viceversa, come già accennato, è stata molto curata la parte "sociale" del Campionato. La sera precedente il giorno di riposo è stato organizzato un *dinner party* nella sala principale del Club alla quale sono stati invitati i rappresentanti diplomatici di tutte le nazioni presenti.

Ognuno di loro sedeva al tavolo con la squadra del proprio Paese ed è stato presentato a tutti i presenti dal cerimoniere della serata. Con noi è stato il Console Generale che ci ha poi invitato per un caffè l'indomani (giorno di riposo) nei suoi appartamenti al Consolato di'Italia.

- Nel corso del Campionato, la sera del giorno di riposo, si è svolta l'Assemblea Generale Annuale della classe, alla quale ho partecipato in rappresentanza dell'ASSEUROPA italiana.

Al di là degli aspetti strettamente riguardanti l'ASSEUROPA (come il rendiconto di gestione nonché tutte le varie discussioni inerenti ai più disparati punti), sono state stabilite le località e le date dei prossimi tre Campionati del Mondo, Europei ed Europei juniores.

1998	Open Week + C.M.:	Travemunde	GER	17lug./1 ago.
	Camp. Europeo jrs.:	Danimarca	DEN	Primi di luglio
1999	Open Week + C.M.:	Melbourne	AUS	6/26 gennaio
	(tutte le classi olimpiche + Europa maschile)			
	Open Week + C.E.:	Hayling Island	GBR	2^ metà luglio
2000	Camp. Europeo jrs.:	Olanda	NED	agosto
	Open Week + C.M.:	Salvador-Bahia	BRA	3/18 gennaio
	Open Week + C.E.:	Murcia	ESP	luglio

Allego i Bandi di regata ed i pre bandi distribuiti nell'occasione. Per il mondiale del 2000 il Governo di Bahia si accollerà le spese del trasporto via nave delle barche (festeggiano i 450 anni della fondazione di Salvador e i 500 dalla scoperta del Brasile).

- Sempre nella stessa Assemblea é stata approvata a maggioranza la riduzione d'età degli juniores all'anno di compimento del 18° d'età, valida a partire dal 1° gennaio 1998.

A puro titolo di informazione si sappia che il sottoscritto ha votato con la minoranza (insieme al rappresentante danese ed a pochi altri), per motivi che trovo inutile elencare ora e che, pur non essendo più validi di quelli della fazione opposta, secondo me sarebbero stati assai più aderenti alla nostra situazione. Non nascondo la mia meraviglia nel vedere tanto accanimento da parte del rappresentante danese in difesa del mantenimento del limite attuale (anzi, ha addirittura "contrattaccato" proponendo di portare il limite a 21 anni!), considerato che fa parte di uno di quei Paesi in cui non mancano certo forti elementi anche più giovani dei 18 anni.

Raffaele Ravaglia