

**RAFFAELE RAVAGLIA**

Via Cinque Giornate, 76/C  
22012 Cernobbio  
Tel. e Fax: 031/512549  
Cell.: 0347/4132896  
E-mail: rafrav@tin.it

Cernobbio, 26 agosto 1998

Spett.le  
Federazione Italiana Vela  
Settore Att. Agonistica e Squadre

**OGGETTO: Campionato Europeo juniores - classe EUROPA - Rungsted, 4/9 luglio 1998.  
Open Week e Campionato del Mondo - classe EUROPA - Travemünde, 17/7-1/8-1998**

**Campionato Europeo juniores**

NOTE GENERALI - Equipaggi partecipanti: 97 M - 77 F

Equipaggi italiani:

<u>ragazzi</u>			<u>ragazze</u>		
1.	Piseddu Riccardo	'80 46°	1.	Kriznic Johana	'81 21^
2.	Baldas Nicola	'80 48°	2.	Pignolo Giulia	'80 35^
3.	Rodiani Alessandro	'82 53°	3.	Magnaghi Fabiola	'82 50^
4.	Stefani Luca	'81 58°	4.	Abbate Maria	'82 63^
5.	Severgnini Stefano	'81 70°	5.	Lombardi Consuelo	'82 76^
6.	Gigliotti Roberto	'82 76°	6.	Curcio Lucia	80^ 77^
7.	Ronchetti Matteo	'82 83°			
8.	Ragona Giuseppe	'82 87°			

La formazione della squadra, in massima parte del tutto nuova rispetto allo scorso anno (restavano solo Baldas, Piseddu e Stefani tra i ragazzi e Pignolo e Kriznic tra le ragazze), segna l'inizio del nuovo ciclo su cui concentrare il futuro lavoro di preparazione. Un lavoro che si presenta difficile, per le molte lacune rilevate e per le obiettive difficoltà di impostare un intervento sufficientemente continuo a livello nazionale.

Essenzialmente le mancanze di base insistono sui seguenti punti:

- di bolina incapacità di mantenere la visione del campo di regata e contemporaneamente di curare la tecnica di conduzione (evidentemente ancora non sufficientemente affinata);
- di poppa insufficiente tecnica di *surfing* sull'onda e nessuna attenzione per le raffiche in arrivo (non guardano mai indietro);
- partenze spesso approssimative e, comunque, manca sicurezza e capacità di scegliere sempre correttamente la posizione ed il tempo per la partenza.

Il primo punto si è tradotto più volte nell'arrivo alla boa di bolina talmente alti da perdere il vantaggio acquisito nel bordeggio iniziale; perché non è accettabile che ci si riduca a tali errori arrivati ad un Campionato Europeo, sia pur juniores. E questo nonostante nelle analisi preliminari del bordeggio si dimostrino abbastanza accorti e consapevoli del rischio di arrivare alti in boa con le condizioni di vento e corrente del momento.

Il secondo punto dipende dal fatto che relativamente pochi campi di allenamento in Italia abbiano caratteristiche tali da consentire un allenamento adeguato e sufficientemente continuo (quale quello sviluppato dagli scandinavi). Ed è appena il caso di far rilevare come spesso i nostri avversari (fra cui il più delle volte anche i primi tre della classifica finale) siano giunti alla boa di bolina in posizioni alquanto arretrate (talvolta anche oltre il 30°), recuperando poi tutto nelle andature portanti, a dispetto dei nostri, ancora vincolati ad una conduzione poco più che elementare.

Purtroppo nei campi di regata in cui tali condizioni si possono incontrare non vi sono equipaggi EUROPA o non vi sono istruttori/allenatori che ne seguano la preparazione.

L'ultimo punto dipende dal fatto che manca l'abitudine a regatare con tante barche e, soprattutto, con sufficiente continuità. Al di là degli allenamenti specifici, non vedo come si possa sopperire a tale carenza

se non insistendo sulla necessità sia di sviluppare l'attività in Zona, sia di partecipare a quante più regate internazionali possibile.

Il gruppo di questo “nuovo” ciclo pare essere abbastanza supportato da Società e famiglie, per cui si può quanto meno sperare di avere dei validi “alleati” nel tentativo di spingere gli equipaggi su quella che si ritiene essere la strada più opportuna da seguire. Positivo, ad esempio, il fatto che alcuni di loro si siano organizzati per andare sul posto con una settimana di anticipo per prendere confidenza con le condizioni del luogo. Così come alcune delle ragazze sono andate con Maurizio Bencic a fare una settimana di preparazione sul lago di Garda prima di partire per la trasferta.

Non dispero che con tanta disponibilità da parte dei genitori e buona volontà da parte dei ragazzi i risultati non tarderanno a farsi vedere. Si sa che non è la semplice singola settimana di attività precedente un Campionato a consentire di fare risultato; ma è senz'altro indicativa - in senso positivo - la mentalità (e la serietà) con cui si affronta un impegno di questo tipo.

Fra le ragazze quelle su cui **attualmente** sembra possano esserci indicazioni di più rapido sviluppo sono Johana Kriznic e Fabiola Magnaghi. Quest'ultima (alla sua prima esperienza internazionale) ha, purtroppo, subito l'OCS in una prova in cui aveva terminato fra le prime dieci. E con in più una squalifica per partenza anticipata con bandiera nera non poteva certo raggiungere significative posizioni.

Per la prima è stato fondamentale avere qui il suo allenatore, Maurizio Bencic, che fra l'altro ha avuto la stima e la considerazione di tutto il gruppo e per tutto il gruppo si è prodigato in modo encomiabile. **Johana** è una ragazza talvolta ancora facile ad abbattersi per cose da poco e la presenza di Maurizio, che la segue sin dall'Optimist, ha avuto l'effetto di sostenerla dopo le prime brutte prove. L'altro suo *handicap* consiste nel fatto di allenarsi quasi sempre con poco vento, e questo si evidenzia bene (purtroppo) in tutte le regate con vento forte (com'è avvenuto nelle prime 4 prove del Campionato).

**Fabiola**, d'altra parte, è “inchiodata” nelle andature portanti. Su questo si dovrà, evidentemente, lavorare.

Fra i ragazzi l'omogeneità del livello sarà di aiuto per formulare i programmi più adeguati per livellare verso l'alto la preparazione.

LOGISTICA - Per quanto riguarda la nostra sistemazione, non poteva essere migliore. Situata di fronte al parco barche così da rendere eventualmente autonomi i ragazzi nei loro spostamenti.

Per quel che riguarda invece il Comitato Organizzatore è apparso impreparato ad affrontare un impegno di questo tipo. Forse non hanno considerato che con l'abbassamento di un anno del limite d'età per gli juniores sono stati “eliminati” molti ottimi equipaggi a favore di ragazzi e ragazze che francamente appaiono non all'altezza di una simile manifestazione<sup>1</sup>.

Con solo quattro mezzi d'assistenza per due campi di regata le difficoltà sono subito emerse il primo giorno dove, infatti, i Comitati hanno fatto disputare solo una prova ai ragazzi (il cui campo era il più esposto al vento forte) e due alle ragazze, delle quattro prove previste. Sul campo femminile un soccorso è stato operato direttamente da una concorrente nei confronti di una “avversaria” in difficoltà perché non c'erano gommoni nei pressi. Molti allenatori, dovendo seguire entrambi i campi, si sono trovati in seria difficoltà: **è essenziale la presenza di due gommoni con due campi di regata da seguire, non solo per ragioni tecniche ma anche per fornire assistenza e supporto in casi di necessità**. E, come si sa, all'estero non si può contare sull'efficienza dell'organizzazione in tal senso.

I Comitati di Regata sono apparsi decisamente poco esperti e non all'altezza del tipo di regata. Molti ritardi nelle procedure di partenza erano facilmente evitabili. L'insistenza nel non voler mai usare la bandiera nera ha reso la flotta assai indisciplinata e anche questo ha contribuito ad inficiare la regolarità e la correttezza delle partenze (accentuando le difficoltà per partire bene senza essere colti OCS).

Per più dettagliate ed obiettive analisi sarà possibile fare riferimento al Sig. Giorgio Ballerini, presente in qualità di componente la Giuria Internazionale e, al pari di me, meravigliato dalla scarsa competenza di chi ha condotto la regata.

---

<sup>1</sup> Sintomatico il fatto che nessuna nazione si sia presentata con la squadra completa (8+8).

## Open Week e Campionato del Mondo

LOGISTICA - Terminato il Campionato Europeo juniores in Danimarca mi sono fermato direttamente a Travemünde (10 luglio). Questo per varie ragioni:

- volendo tornare in aereo il volo di linea presentava dei prezzi che mi sono parsi un po' alti; mentre il primo volo "charter" disponibile partiva il 12 con ritorno il 22 luglio (ad Open Week quasi conclusa);
- tornando in furgone sarei comunque arrivato in Italia il 12 per poi ripartire il 17 per poter essere il 18 a Lubecca (data dalla quale mi era stato prenotato l'albergo). Per non considerare, poi, i costi di viaggio e vitto.

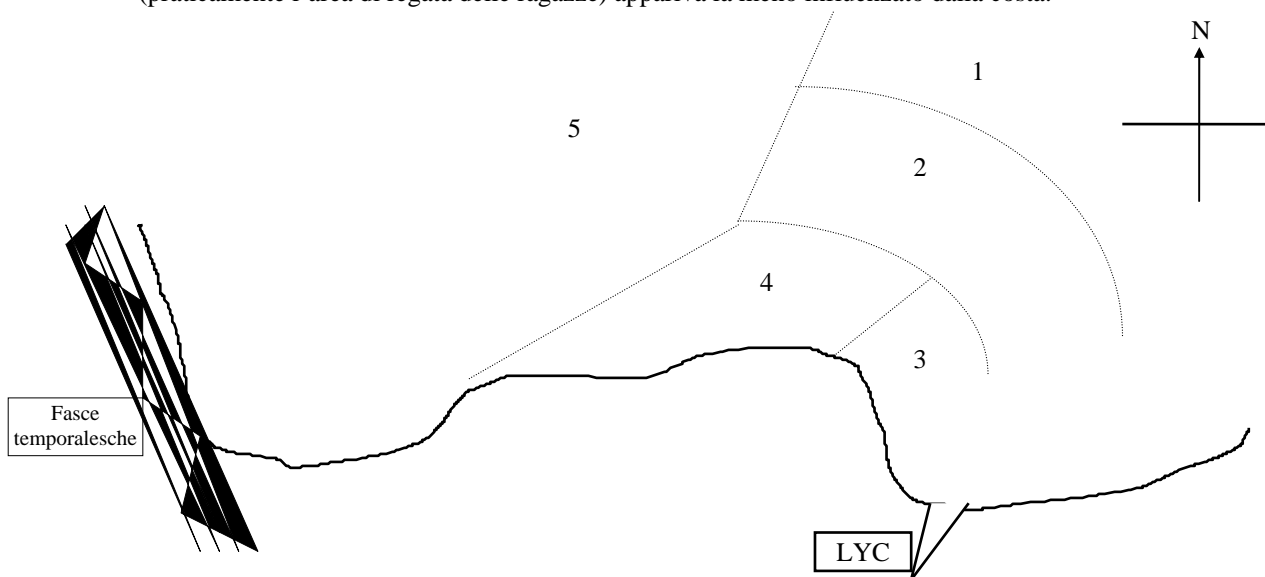
Perciò sono rimasto a Travemünde "ospite" della FIV avendo "alloggiato" sportivamente nel furgone a mia disposizione. La successiva sistemazione in albergo non è stata purtroppo molto felice, non tanto durante l'Open Week quanto piuttosto durante il mondiale (con gli equipaggi a carico). Al di là della mancanza dei servizi in camera (siamo marinai, abituati a spartire poco spazio e ...disservizi fra tanti) la distanza in termini di tempo (mezz'ora senza traffico o lavori in corso) ha creato un poco di disagio. Inutile dire quanto sia meglio poter rientrare da una regata e farsi una doccia calda rilassante, cambiarsi e poter poi tornare rinfancati al Circolo per prendere visione di eventuali comunicati, il tutto senza dipendere dall'orario di partenza di un mezzo che comunque è vincolato ad esigenze particolari (proteste, riparazioni, ecc.).

Da questo punto di vista la presenza di un secondo furgone e dell'automobile di Diego Battisti si è rivelata estremamente utile per poter scaglionare gli orari nel modo più opportuno. Ovviamente è stata indispensabile la presenza di due allenatori per seguire le regate sui due campi nel corso di tutto il Campionato del Mondo. Più difficile durante l'Open Week, dove però il principale obiettivo consisteva nel raccogliere il maggior numero di informazioni possibili sul campo di regata (similmente a quanto fatto nei giorni precedenti, dall'11 al 18).

PERIODO PRECEDENTE L'OPEN WEEK - Con gli juniores (Baldas, Piseddu e Pignolo) abbiamo effettuato uscite brevi (circa 3 ore) in fasce orarie diverse per fare i soliti rilevamenti e prendere confidenza con le condizioni del posto.

Per tutto il periodo il vento è spirato dai quadranti occidentali (in pratica da terra), fra i 210° e i 280°. I dati sulla corrente hanno mostrato la presenza di "canali" con movimenti di intensità a volte molto diversa fra una zona e l'altra dell'area di esercitazione, ma di direzione abbastanza uniforme.

Le prove effettuate sul bordeggio mostravano la situazione sotto schematizzata: nella zona 1 (a circa 4 - 5 miglia dalla costa) il vento sentiva una minima influenza della costa, presentando oscillazioni che rendevano quasi neutro il bordeggio, pur se con una lieve propensione a favorire il settore sinistro; nella zona 2 (2 - 3 miglia dalla costa) l'influenza della costa cominciava a diventare più netta, con il vento mediamente spostato 10° più a sinistra rispetto alla zona 1; la zona 3 evidentemente risentiva fin troppo della costa, presentando molti buchi di vento e raffiche improvvise; la zona 4 mostrava altri 10° (in media) di vento più favorevole a sinistra, molte raffiche e - come per la zona 3 - mare piatto; la zona 5 (praticamente l'area di regata delle ragazze) appariva la meno influenzata dalla costa.



Il cielo uniformemente grigio rendeva assai poco riconoscibili le nuvole che potessero avere qualche influenza sul comportamento del vento. Mentre l'arrivo di pesanti rovesci e a volte di temporali era sempre ben percepibile guardando verso ovest: nel momento in cui il profilo della costa veniva nascosto dalla pioggia il vento saltava di circa 20°-30° a destra. Dopo il suo passaggio (circa 20 minuti) il vento calava decisamente e ancora subiva delle deviazioni principalmente verso destra per poi tornare dalla direzione originale dopo circa 15 - 20 minuti.

Nello stesso periodo erano presenti diversi elementi delle squadre francese, canadese, australiana, neozelandese, tedesca.

PERIODO DELL'OPEN WEEK - equipaggi partecipanti: 132 M - 157 F

Equipaggi italiani partecipanti:

<u>ragazzi</u>			<u>ragazze</u>		
1. Benvenuti Michele	'74	(11°)	1. Bogatec Arianna	'69	(7^)
2. Sorrentino Vincenzo	'78	(12°)	2. Nevierov Larissa	'74	(16^)
3. D'Ursi Carlo	'78	(48°)	3. Cigno Valentina	'79	(21^)
4. Piseddu Riccardo	'80	(54°)	4. Barbarossa Sarah	'76	(48^)
5. Traverso Giorgio	'79	(59°)	5. Pignolo Giulia	'80	(54^)
6. Dufour Emanuele	'78	(67°)	6. Calligaris Chiara	'72	(96^)**
7. Durante Alessandro	'83	(78°)*			
8. Baldas Nicola	'80	(127°)			

\* *Prima regata in Europa*

\*\* *Chiara Calligaris non ha fatto tutte le prove dell'Open.*

Il primo giorno (19 luglio) passaggio di una perturbazione<sup>2</sup> che provoca vento forte (fino a 11 m/s) e rovesci. Si disputano quattro prove (per un totale di circa 8 ore in mare). La direzione del vento medio è più o meno la solita: 240°-260°. Le indicazioni risultano confermare quanto già osservato nei giorni precedenti, ferma restando l'instabilità provocata da ogni rovescio di pioggia.

Il secondo giorno una vasta area di alta pressione (1020 hpa sull'Austria - 1015 sulla Germania sett.) fa sentire la sua influenza: il cielo è parzialmente sereno ma non abbiamo vento. Nessuna prova viene disputata, ed è un bene perché ancora non si sono visti gli ordini di arrivo delle prove del giorno precedente: i programmi computerizzati sembrano non funzionare adeguatamente.

Il terzo giorno si presenta sereno alla mattina, ma le previsioni informano che è in arrivo una perturbazione che nel pomeriggio potrebbe dare forti raffiche (18 m/s) e temporali.

La cosa più importante è che le notizie contenute nel bollettino meteo avvisano che il vento tenderà a ruotare verso destra (l'opposto, dunque, di quanto avvenuto fino al primo giorno di Open Week). Arrivano raffiche da destra fino a 9,5 m/s, probabilmente preludio al previsto groppo.

Anche per il quarto giorno si prevede una rotazione destrorsa del vento. L'analisi del campo rivela la presenza di corrente piuttosto forte da 280°-285° sui 20-25 m/min. alla boa di bolina dei due campi. Nell'area di partenza delle ragazze l'intensità è di 10 m/min.! Il vento proviene da 230° sul campo delle ragazze (zona 5) e da 210° su quello dei ragazzi (zone 1 e 2) con intensità compresa tra i 3,5 e i 6 m/s. Questi dati pongono il dubbio sulla scelta del bordeggiamento da effettuarsi nella prima bolina: seguire le previsioni generali o portarsi sul settore sinistro per poi sfruttare l'effetto "a salire" della corrente in avvicinamento mure a sinistra in boa. Sul campo dei ragazzi le due scelte sembrano equivalersi: i gruppi che si sono portati ai due estremi arrivano insieme. La scelta decisamente perdente l'ha operata chi si è tenuto al centro. Sul campo delle ragazze, invece, conviene sfruttare la prima fascia di corrente "debole" per portarsi a sinistra e poi andare in boa sfruttando la corrente più forte. In effetti, mentre fino a metà bolina sembra che il bordo a destra sia il più conveniente, in avvicinamento alla boa "escono" le barche da sinistra.

L'ultimo giorno non si regata. La motivazione ufficiale è che sono previsti groppi in cui si vuole evitare di incorrere. Ma le altre classi<sup>3</sup> sono uscite e hanno regatato regolarmente.

<sup>2</sup> I bollettini meteo con le relative carte sinottiche sono allegate alla presente relazione (così da poter disporre di quante più informazioni possibili relative al periodo in questione). Le previsioni si sono sempre rivelate esatte, salvo le "punte" massime di vento dal momento che i nostri campi di regata si trovavano abbastanza vicini alla costa e che comunque il Comitato Organizzatore espressamente ci aveva comunicato che non avrebbe consentito di regatare con forza del vento superiore a 7 Beauf.

<sup>3</sup> L'Open Week era in concomitanza con la Trevemünder Woche.

Da qui il dubbio che, dopo le proteste di noi allenatori (soprattutto di chi aveva interesse a raggiungere la qualificazione al mondiale attraverso gli ultimi 10+10 posti messi a disposizione dalla classe) per non poter ancora disporre delle classifiche provvisorie, gli organizzatori abbiano voluto evitare l'imbarazzo di mandarci in mare senza conoscere la reale posizione dei nostri equipaggi<sup>4</sup>.

STAZZE - Effettuate il pomeriggio del primo giorno (24 luglio) non hanno presentato problemi particolari per i nostri.

Si è dovuto solo provvedere alla "ricostruzione" di un piede d'albero, troppo consumato per passare la stazza, ma il mattino successivo era tutto a posto.

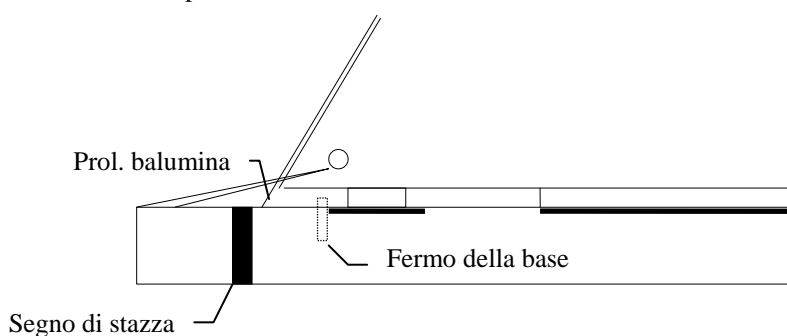
Nei controlli la commissione di stazza si è concentrata molto sui seguenti aspetti ed elementi:

- derive e timoni Marstrøm: presenza del foro di sfiato;
- vele "non-danesi" (in particolare WB, Russo e Toni Tio): tutto;
- diametro di piede d'albero e collare della mastra (soprattutto su alberi non Marstrøm);
- segni di stazza su albero e boma e blocchi di scorrimento della base sul boma.

Durante il Campionato del Mondo diversi equipaggi sono stati squalificati per questioni di stazza (fra cui la nostra Larissa Nevierov che aveva la parte più alta della penna 7 mm sopra il segno di stazza), e uno (GER 412) ha subito provvedimenti disciplinari per aver ...reagito contro lo stazzatore capo.

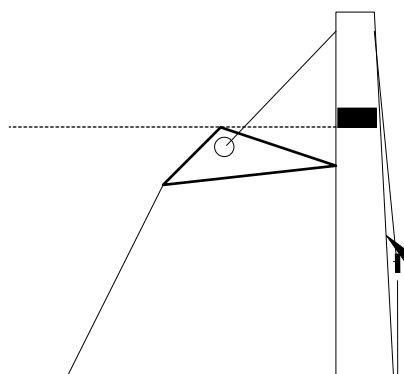
Vi sono alcuni dettagli della stazza che i nostri equipaggi evidentemente non conoscono sufficientemente bene.

Dopo la squalifica di Larissa il capo stazzatore mi ha informato di alcuni di questi dettagli che "a occhio" gli sembravano un po' divergenti dalle regole. Questo ci ha dato modo di sistemarci per evitare ulteriori ...sorprese.



- Quasi tutti mettono il fermo di scorrimento della base sul boma al limite interno del segno di stazza, non pensando o non sapendo che ciò che si calcola non è la posizione del cursore o del punto più estremo del tessuto della vela, ma, se base e balumina non formano uno spigolo vivo (come avviene in quasi tutte le vele Europa), i rispettivi prolungamenti. Perciò il fermo deve impedire che la vela o, meglio, i prolungamenti dei suoi lati, vadano oltre il segno di stazza.

- La posizione della penna della vela rispetto al segno di stazza deve essere presa con riferimento al suo punto più alto. Viceversa molti si basano sulla posizione della penna vicino al gratile, quindi nel punto di inferitura della vela, non pensando che molte tavolette vengono montate in modo da portare più in alto altri punti della penna (come la zona in cui comincia la balumina, per esempio). Occorre una squadretta per essere certi della posizione della vela.



Come si sa sulla maggior parte degli alberi dell'Europa la drizza è fissa, per cui l'altezza della vela dipende dalla lunghezza del cavetto e del grillo che si fissa alla penna. In base a questi modelli è stata formulata la regola di stazza. Viene da chiedersi come si applichi ai *wing masts* che hanno drizza interna e possibilità di

<sup>4</sup> Le classifiche saranno poi redatte definitivamente il pomeriggio del giorno dopo a premiazione avvenuta. Data l'incertezza della loro esattezza, la classe internazionale ha autorizzato l'inserimento di due equipaggi in più per le ragazze e di tre equipaggi in più per i ragazzi (rispetto ai 10+10) fra i qualificati al Campionato del Mondo.

regolazione (hanno uno strozzatore “volante”), salvo che uno stazzatore non esegua l’osservazione direttamente durante una regata.

Da notare che da quest’anno durante il periodo dell’Open Week la commissione di stazza è a disposizione non solo per controlli preventivi ma anche per effettuare la prima stazza del materiale, con relativa compilazione del Measurement Form (che pochi presentano completo in ogni sua parte).

Una piccola nota, per evitare in futuro disguidi e disservizi: la convocazione fatta dalla F.I.V. alle due ragazze selezionate dal circuito delle classi olimpiche (Anzio e Napoli) indicava ora e data di ritrovo a Lubeca alle ore 18.00 del 26 luglio. I controlli preventivi di stazza sono terminati il pomeriggio del 25. Quelli relativi alla nostra squadra il pomeriggio del 24. Una fortuna che gli equipaggi si fossero trovati già per l’Open Week.

CAMPIONATO DEL MONDO - equipaggi partecipanti: 113 M - 144 F

Equipaggi italiani presenti:

	<u>ragazzi</u>			<u>Ragazze</u>	
1. Battisti Diego	'78	*		1. Bogatec Arianna	'69 **
2. Sorrentino Vincenzo	'78			2. Nevierov Larissa	'74 *
3. Dufour Emanuele	'78			3. Barbarossa Sarah	'76 **
4. Benvenuti Michele	'74	*		4. Cigno Valentina	'79 *
5. Piseddu Riccardo	'80	*		5. Calligaris Chiara	'72
6. Gustin Miran	'72			6. Mastalli Angela	'72
7. Baldas Nicola	'80			7. Nicolai Elvira	'75
8. D’Ursi Carlo	'78			8. Pignolo Giulia	'80

\* *A carico C.I.F.* - \*\* *A carico COPO*

Per questo periodo farò ovviamente riferimento quasi esclusivamente al campo maschile da me direttamente seguito in acqua. Le osservazioni tecniche particolari per quanto avvenuto sul campo femminile saranno presentate da Albino Fravezzi che ha seguito le ragazze in mare. Esporrò invece le note conclusive con riguardo a tutta la squadra, trattandosi di appunti che non vogliono e non devono tener conto dell’evento fine a se stesso bensì visto in prospettiva per il (molto) lavoro che ancora si richiede.

In tutte le prove - soprattutto quelle dei primi tre giorni in cui si decidevano i gruppi GOLD e SILVER per le finali - i nostri ragazzi hanno mostrato discrete capacità di conduzione di bolina, ma grossi limiti nell’impostazione della tattica di regata tramite l’interpretazione delle nuvole. Gli unici che sembrano in grado di raggiungere un buon grado di padronanza in questo senso sono Battisti e Sorrentino. Tuttavia, la “preoccupazione” per portare la barca (soprattutto con vento forte) distrae anche loro dalla concentrazione necessaria per la tattica di regata.

Di poppa le capacità sono limitate a determinate condizioni (mediamente quelle più frequentemente riscontrabili sui nostri campi di regata nazionali).

Si ripropone, dunque, il solito problema: per poter regatare ad alto livello la tecnica di conduzione deve essere quanto più possibile “automatizzata”, rendendola spontanea e tale da non impegnare la mente attenta invece al campo di regata. Il che si traduce in: *ci vogliono molte ore di allenamento alternate a regate di alto livello come insostituibile momento di verifica alla preparazione che si sta facendo.*

La prima prova del primo giorno, con vento ancora medio leggero, tutti impostano il bordeggi - a destra - in base alle osservazioni effettuate prima dell’effettivo segnale di partenza (11.50, invece delle 11.00), quindi circa un’ora prima; e non osservano il fronte minaccioso avvicinarsi dal settore sinistro. Come risultato, ovviamente, si gira nella seconda metà del gruppo la boa di bolina!

Si attacca di poppa e Sorrentino recupera ben 17 barche (non male in una prova di Camp. del Mondo), passando da 30° a 13° nella sua batteria in una sola poppa. La cosa è resa possibile dal fatto che, per quanto il primo bordeggio fosse sbagliato, i distacchi erano veramente minimi, segno del livello abbastanza omogeneo di tutta la flotta.

Con il fronte nuvoloso arriva anche il vento a raffiche. La sua direzione (060°) ed il fondale basso (tra i 5,5 e i 12 m. nella nostra area di regata) creano un'onda alta e corta assai fastidiosa. Delle quattro prove del giorno (corse con vento fra i 6 e gli 8-9 m/s a raffiche) non ne azzecciamo una, ad eccezione di Sorrentino nella prima dove però a causa di un forzato passaggio in boa subisce la prima squalifica.

Tutti gli altri di poppa hanno perso costantemente. Inutile dire che anche la "strana" direzione del vento (del tutto anomala per il posto) ha contribuito a creare disorientamento.

L'indomani la situazione muta: fin troppo poco vento e, dopo il passaggio del fronte del primo giorno, tendenza a tornare - lentamente - dai quadranti occidentali. Si verificherà però solo nel tardo pomeriggio, per cui non riusciamo a fare alcuna prova.

Il terzo giorno si tenta il tutto per tutto: gli unici a poter sperare di entrare nella finale GOLD sono Battisti, Dufour e, con maggiori difficoltà, Sorrentino. Battisti riesce a fare un 7° ed un 13° posto; Sorrentino prende un DSQ per partenza anticipata con bandiera nera e conclude poi l'ultima prova con un (purtroppo) inutile 7°; e Dufour coglie un buon 4° ed un 10° che però non gli consentono l'accesso alla finale GOLD: è il primo degli esclusi.

Il resto del Campionato è esattamente sintetizzato dai risultati e dalla classifica, per quanto debba dire che tutti i ragazzi abbiano comunque cercato di reagire e di regatare almeno in modo dignitoso.

Il penultimo giorno non siamo scesi in mare: il Comitato<sup>5</sup> (pronto sul campo di Regata) misurava venti tra i 14 e i 17 m/s.

È particolarmente difficile cogliere e dare indicazioni che non rischino di essere intese per un verso come semplice (e, oserei dire "semplicistico") atto d'accusa contro i nostri equipaggi; e, per il verso opposto, come mere giustificazioni per delle prestazioni che comunque non esito a definire disastrose e scadenti. Pure, limitarsi a prendere atto dei risultati in termini "numerici" non può essere d'aiuto a formulare le linee d'azione necessarie per il futuro lavoro da compiere.

Nel settore maschile l'uscita dalla classe degli "anziani", Fontana e Mongelli in testa, aveva già reso prevedibile l'avvio di una fase di ricostruzione piuttosto lunga e laboriosa<sup>6</sup>: la mancanza di risultati ai passati Campionati Europei juniores si sta immancabilmente riflettendo sui Campionati "maggiori".

Ancora, le linee d'azione minime necessarie per cercare di riprenderci non possono che seguire la strada già intrapresa: regate (soprattutto internazionali) e raduni/regate anche in forma interzonale.

**È necessario mantenere un programma di trasferte all'estero quale quello già proposto quest'anno**, con la possibilità di accedere a contributi in funzione del piazzamento, e lavorare in base ad un piano pluriennale per tornare a posizioni di vertice.

**Quanto al "materiale umano", a dispetto delle classifiche, ritengo sia tutt'altro che disprezzabile.** Gli spunti che ancora solo saltuariamente vengono, dimostrano come comunque vi siano delle potenzialità da sviluppare. Lo stesso dicasi per la voglia di rivincita manifestata al termine del Campionato ed il senso di insoddisfazione per la convinzione di non essere riusciti a dimostrare il proprio reale valore. Mi riferisco soprattutto a **Battisti, Sorrentino, Benvenuti e Piseddu** - il quale ultimo è stato forse sottoposto ad uno *stress* eccessivo con un mese intero di attività agonistica al massimo livello -. E dietro a loro il nuovo gruppo di juniores (anni '82 e '83) con i quali dovrò cercare di "bruciare le tappe" dopo l'iniziativa dell'IECU di abbassare il limite di età degli juniores a 18 anni.

<sup>5</sup> Piuttosto bravo quello del campo maschile. Non altrettanto, pare, quello sul campo delle ragazze.

<sup>6</sup> Dalla relazione al Campionato Europeo assoluto 1997 di Atene: "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.**"

Per **Sorrentino** bisogna lavorare tantissimo in materia di Regole di Regata e di procedure di protesta. Certi “vezzi” in fasi cruciali della regata, probabile retaggio di attività svolta su altre classi meno puntigliose riguardo il rispetto delle regole, non vengono tollerati all'estero, in particolare nei paesi del Nord Europa.

**Benvenuti** è francamente apparso un po' “frastornato” dal clima mondiale. Molto più tranquillo all'Open Week, dove a tutti avevo detto e ripetuto che la classifica di tale regata non aveva alcun altro interesse se non rappresentare una mera indicazione delle nostre possibilità al mondiale ed un momento di studio del campo di regata. Pure, sono propenso a credere che la sua futura attività di preparazione e regate sarà tutta orientata a correggere i punti deboli evidenziati per ottenere risultati dignitosi. D'altronde già la differenza tra il rendimento dello scorso anno e quello di quest'anno mi sembra positivamente indicativa del suo desiderio di emergere.

**Tutti** hanno bisogno di trovare condizioni di vento ed onda per allenarsi nelle andature portanti, dove francamente i nostri avversari emergono notevolmente e ...vincono i titoli.

Nel settore femminile il discorso è ancora più complesso e richiede che venga chiarito e definito al vertice prima ancora che fra gli equipaggi, e non solo con riferimento a quelli di c.d. interesse olimpico.

Per **Larissa Nevierov**, la quale presenta ottime potenzialità e ancora un ampio margine di miglioramento, la “confusione” è accentuata dal fatto che a tutt'oggi non si sia concentrata sull'attività della classe EUROPA.

Larissa si trova ancora ben lontana dall'aver imparato a conoscere la classe olimpica. Ancora molte inevitabili incertezze sull'uso delle regolazioni o anche solo sulla combinazione dei materiali la mettono in una condizione di inferiorità. Già solo il fatto di aver provato materiali diversi da quelli più comunemente usati quando ancora sta imparando a conoscere una barca sconosciuta le ha creato un rallentamento nella progressione. Non si può pensare di evitare la trafila fatta da tutti quanti nel tentativo di raggiungere livelli soddisfacenti: si potrà andare più veloci dove - come certamente nel caso di Larissa - vi sia del talento. Ma le tappe devono essere tutte rispettate e, soprattutto, bisogna essere determinati nella scelta che si è fatta e seguire l'attività sulla classe scelta ed in funzione di essa.

Le difficoltà e le lacune dimostrate in questo mondiale - e di cui non mancherà di far menzione chi ha seguito le ragazze in mare - sono segno inconfutabile di carenza di preparazione completa ma anche di verifiche più continue e puntuali.

Gli errori manifestati nelle partenze (errata scelta di tempo - posizione sbagliata - incongruenza fra il punto da cui partire e la scelta del settore di bordeggio) non sono che una parte delle lacune che ci troviamo a dover colmare. Come per i ragazzi, anche qui emergono le difficoltà a curare con scioltezza tecnica di conduzione e tattica di regata. La mancanza di abitudine a regatare o ad allenarsi con mare formato accentua tutti i difetti di conduzione nelle andature portanti, dove risuliamo essere troppo statici e troppo vincolati ad una rotta diretta.

Fa eccezione la sola **Arianna Bogatec** - per la quale è risultato evidente il peso dei due anni di attività ridotta al massimo a causa degli impegni di lavoro - che comunque ancora mostra tutte le sue capacità, se pur in modo discontinuo.

Da segnalare la scelta azzardata (da parte di alcune) di presentarsi ad un Campionato del Mondo con materiale nuovo, mai testato; quanto meno per chi non è qui venuto con il principale scopo di fare esperienza e di osservare da vicino il livello e l'ambiente di un mondiale Europa, ma con l'obiettivo - purtroppo fallito - di fare risultato.



**La riduzione di un anno del limite d'età per gli juniores** ha reso ancor più netto, nel settore femminile - molto più che in quello maschile - il divario tra juniores e non. La campionessa europea juniores in carica (la danese Ditte Juul Christensen) non è andata oltre un misero 63° posto; la vice-campionessa, la finlandese Tytti Petäjä 42<sup>^</sup>; e la terza, la francese Cecile Machetel 93<sup>^</sup>. Questo faccio rimarcare, non tanto a fini statistici o per lamentarmi di una scelta della classe internazionale, quanto per sottolineare che adesso ancor più di prima è **necessario non “abbandonare” gli equipaggi non più juniores se vogliamo che questi possano crescere e costituire un (ancor lontano da realizzare) serbatoio per le future attività agonistiche.**

ATTREZZATURE E MATERIALI - Si registra un netto calo di imbarcazioni FINESSA (costituenti solo il 30% della flotta), pur essendo sicuramente uno dei migliori scafi se non, addirittura, il migliore attualmente in circolazione. La maggior parte degli equipaggi ha regatato con scafi WINNER i quali hanno però presentato diversi difetti di costruzione: bolle che scoppiavano negli scafi nuovi (anche ad Arianna Bogatec, durante l'Open Week, sulla ruota di prua); doppio fondo che si scollava, rendendo “molle” la zona d'uscita dell'acqua dallo scafo; gavoni non perfettamente stagni, con costante presenza di acqua. In ogni caso i Campioni del Mondo sia maschile che femminile hanno utilizzato scafi WINNER (albero Marstrøm - vela Green).

Sempre pochi gli svedesi OSIS (viene richiesto circa un anno dalla data di domanda a quella della consegna) ma ottimi. In aumento VAN LAER e HEINZ.

Relativamente agli alberi è da segnalare lo sforzo della classe internazionale per cercare di “ridisegnare” l'albero tipo e modificare in tal senso le regole di stazza. Siamo tuttavia ancora lontani dall'aver raggiunto un punto di incontro, per cui tralascio di puntualizzare i termini dei vari discorsi e delle differenti proposte emerse all'Assemblea Generale Annuale.

Il maggior numero di alberi è rappresentato sempre dai Marstrøm (Sail Center of Sweden). Ma con l'aumentare di atlete australiane e neozelandesi ed il sempre maggior coinvolgimento di atlete del continente americano i tanto discussi *wing masts* neozelandesi si stanno lentamente diffondendo.

Parlando con il velaio della Green, Jorgen Holm (anzi, un pomeriggio è uscito con me in gommone ad osservare ragazzi e ragazze), mi ha riferito che dallo scorso mese di novembre ha provato con Marstrøm delle nuove combinazioni per venire incontro ad esigenze di equipaggi molto leggeri (50 - 55 kg). In pratica si tratta di alberi ovviamente molto morbidi con vele abbastanza chiuse in balumina. La ragione risiede in questo:

1. l'albero molto morbido consente di scaricare facilmente l'eccesso di vento cedendo lateralmente, e questo rende meno difficile anche a chi è leggero di “tenere” la barca;
2. la flessione laterale riduce però le capacità di stringere il vento. Con vento medio si può sopperire agendo sul carrello della scotta portandolo più verso il centro di quanto non si faccia normalmente;
3. per accentuare l'azione del carrello, una balumina un po' più chiusa completa l'opera al fine di riguadagnare capacità boliniere;
4. l'azione sulla deriva rende poi possibile riequilibrare la barca.

Le prove fatte in allenamenti a Palamos con la squadra femminile austriaca e poi in Danimarca con alcuni equipaggi femminili juniores danesi hanno dato indicazioni positive. Tuttavia gli equipaggi che pure nell'arco della stagione hanno ottenuto buoni piazzamenti nelle regate del circuito Eurolymp (come l'austriaca Denise Cesky) al mondiale non hanno eccelso come ci si aspettava (da parte di Holm, almeno).

Il problema principale si verifica quando c'è più onda che vento, dove l'estrema flessibilità dell'albero rende meno efficace la sua azione spontanea di “pompaggio”. Serviranno altre verifiche per ottenere risultati attendibili.

In ogni caso la tendenza dei velai sembra essere quella di cercare valide soluzioni per gli equipaggi leggeri o poco alti. E si vedono sempre più vele North Denmark, WB e Russo (Matthijsse).

Una particolarità per gli alberi Marstrøm: durante l'Open Week ben due alberi (uno di Sorrentino) si sono spezzati alla base della canaletta con un taglio netto orizzontale. A quanto mi risulta è la prima volta che si verifica questo tipo di rottura, probabilmente dovuto ad un difetto di costruzione. Per fortuna di Vincenzo l'albero di rispetto di Sarah Barbarossa si adattava bene alla sua vela e con questo ha potuto correre al mondiale.

Sul resto dell'attrezzatura (derive, timoni, boma) non vi sono novità di rilievo rispetto allo scorso anno.

NOTE FINALI - Insieme alla presente relazione invio i Bandi di Regata relativi al prossimo Campionato del Mondo (Melbourne) ed al Campionato Europeo assoluto (Hayling Island - UK). Riassumo, comunque, i prossimi Campionati così come stabiliti all'Assemblea Generale Annuale dell'IECU:

<u>manifestazione</u>	<u>località</u>	<u>data</u>
Open Week - C.M. - 1999 <sup>7</sup>	Melbourne (AUS)	2/8 gennaio 1999
Campionato del Mondo 1999	Melbourne (AUS)	9/17 gennaio 1999
Open Week - C.E. - 1999	Hayling Island (UK)	11/15 luglio 1999
Campionato Europeo 1999	Hayling Island (GBR)	15/23 luglio 1999
Campionato Europeo juniores	Workum (NED)	6/14 agosto 1999



---

<sup>7</sup> Durante questo periodo, oltre all'Open Week, si eseguono le misure per la prima stazza del materiale.