

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

Cernobbio, 2 gennaio 1999

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

OGGETTO: Campionato del Mediterraneo - classe EUROPA - Hyères, 26/30 dicembre 1998.-

SINTESI STATISTICA

EQUIPAGGI PARTECIPANTI: 1997/119 - 1998/123

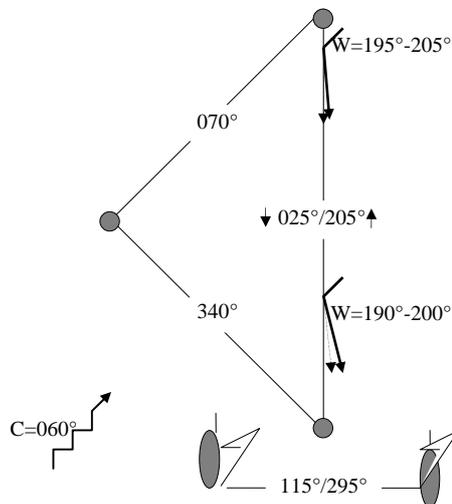
<u>nazioni</u>	<u>ragazzi</u>		<u>ragazze</u>	
	1998	1997	1998	1997
BELGIO 1	1	1	-	0
CROAZIA 2	2	0	-	0
FRANCIA 90	56	61	34	43
GERMANIA 7	4	2	3	3
ITALIA 19	14	2	5	2
(POLONIA) 0	0	0	0	1
SVIZZERA 4	2	2	2	2
123	79	68	44	51

<u>EQUIPAGGI ITALIANI - RISULTATI HYÈRES 1997</u>												
<u>nome</u>	<u>anno</u>	<u>club</u>	<u>piazze</u>									<u>class.</u>
			<u>p1</u>	<u>p2</u>	<u>p3</u>	<u>p4</u>	<u>p5</u>	<u>p6</u>	<u>p7</u>	<u>p8</u>	<u>p9</u>	
Nicola Baldas	1980	LNI-Grado	25	20	15	24	9	25	9	dsq	-	20
Michele Benvenuti	1974	LNI-Ferrara	21	18	23	29	44	27	17	20	-	23
Angela Mastalli	1972	C.V.Bellano	34	17	27	25	12	8	27	7	-	19
Giulia Pignolo	1980	Y.C.Adriaco	43	29	33	28	25	21	29	22	-	30

<u>EQUIPAGGI ITALIANI - RISULTATI HYÈRES 1998</u>												
<u>nome</u>	<u>anno</u>	<u>club</u>	<u>piazze</u>							<u>p</u>	<u>class.</u>	
			<u>p1</u>	<u>p2</u>	<u>p3</u>	<u>p4</u>	<u>p5</u>	<u>p6</u>	<u>p7</u>			
Riccardo Piseddu	1980	Y.C.Cagliari	9	ocs	15	11	11	20	18	79	13	
Alessandro Rodiani	1982	S.C.Lecco	10	19	28	27	27	15	35	79	20	
Michele Benvenuti	1974	LNI-Ferrara	dsq	dsq	9	25	10	5	6	79	24	
Nicola Baldas	1980	LNI-Grado	dsq	21	20	24	30	23	27	79	28	
Alessandro Durante	1983	A.V.A.Verbanò	18	dsq	29	32	34	21	36	79	33	
Stefano Piseddu	1977	Y.C.Cagliari	16	45	32	35	49	40	34	79	36	
Stefano Severgnini	1981	S.C.Lecco	27	23	47	21	35	48	64	79	40	
Roberto Gigliotti	1982	S.C.Lecco	53	42	57	45	51	41	37	79	51	
Andrea Ritenuti	1976	C.N.Pescara	41	ocs	51	33	53	47	51	79	52	
Giorgio Colombo	1982	S.C.Lecco	56	33	55	37	62	dnf	60	79	56	
Pietro J. Magnaghi	1985	S.C.Lecco	29	ocs	dsq	44	56	57	63	79	60	
Stefano Angusti	1979	S.C.Lecco	50	53	56	62	59	58	55	79	61	
Giacomo D' Andrea	1982	C.V.Bellano	51	56	69	51	65	62	62	79	65	
Ludovico Rozzi	1975	C.N.Pescara	dsq	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	79	79	
<u>nome</u>	<u>anno</u>	<u>club</u>	<u>piazze</u>						<u>p</u>	<u>class.</u>		
Angela Mastalli	1972	C.V.Bellano	18	14	11	2	5	7	44	7		
Elvira Nicolaj	1975	C.N.Pescara	8	11	7	10	11	13	44	10		
Fabiola Magnaghi	1982	S.C.Lecco	3	dsq	6	14	17	14	44	11		
Giulia Pignolo	1980	Y.C.Adriaco	13	15	12	19	12	5	44	13		
Maria Abbate	1982	LNI-Ancona	14	29	30	29	24	23	44	24		

Elementi di analisi (triangolo olimpico '92): i più interessanti riguardano il primo giorno di regate.

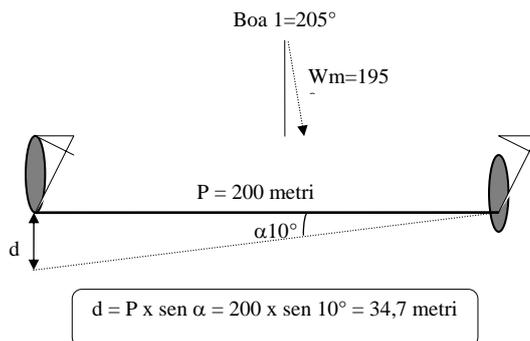
1 ^a e 2 ^a PROVA - Vento alla partenza:	190°-200°	3,5-5,5 m/s
Vento alla boa 1:	195°-205°	5-6 m/s
Corrente sul campo:	060°	7-8 m/min.



Tre nostri equipaggi **dsq** per partenza anticipata con bandiera nera!

Gli elementi che hanno avuto maggior parte in questo sono stati:

1. la corrente. Per quanto di intensità non elevata, è evidente che la barca “ferma” sulla linea in attesa del segnale di partenza è in balia di essa, nella misura di 6 metri di spostamento in 1 minuto. Il che significa quasi 2 lunghezze di barca, per un EUROPA;
2. la diversa posizione dell’asta di riferimento sulla barca C. di R. e sul controstarter: a metà sulla prima, a poppa sull’altra;
3. la linea di partenza troppo favorevole a sinistra. Con 79 barche (ragazzi) in partenza la linea aveva una lunghezza approssimativa di 200 metri - inferiore alla formula “classica” del n° di barche x lung. barca x 1,5 - fuori asse di circa 10° rispetto al vento medio (195°), il che significa che il vantaggio al controstarter rispetto all’altro estremo della linea era di circa 35 metri, vale a dire poco più di 10 lunghezze di barca!



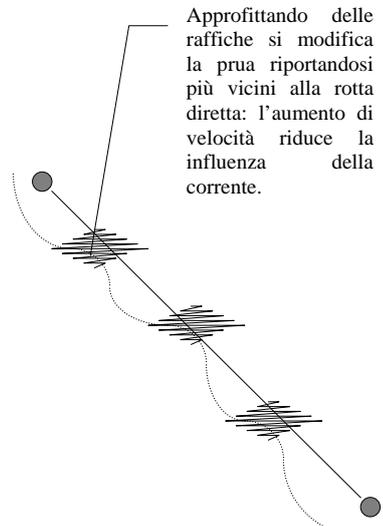
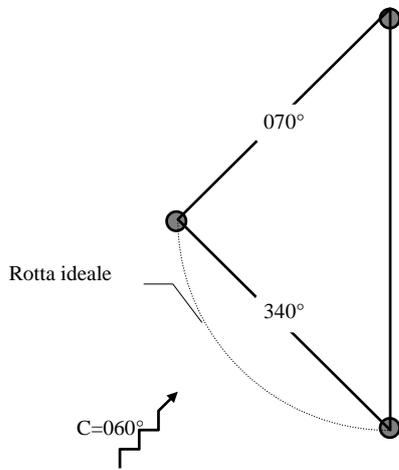
Anche nelle oscillazioni del vento, che talvolta riducevano il disassamento a quasi 5°, il vantaggio rimaneva notevole (17,4 metri, più di 5 lunghezze di barca di vantaggio sulla partenza in barca C. di R.). Da qui il solito affollamento con i conseguenti rischi di partenza.

Con il vento oscillante (e parecchio, date le condizioni di tempo perturbato) sarebbe comunque stata più opportuna una scelta meno estrema, partendo sì vicino al lato così tanto favorevole, ma sopravvento (con mure a dritta) alla massa che si accalcava verso il controstarter.

Dopo 2 richiami generali ed un differimento il Comitato si decide ad abbassare un poco il controstarter.

Con meno barche sulla linea - partenza delle ragazze - era possibile trovare anche lo spazio per partire direttamente mure a sinistra. Ciò che hanno fatto **Angela Mastalli** e la vincitrice della prima prova (FRA 5440).

Nessuno dei nostri tiene in debita considerazione la corrente: un'intensità di 6 m/min. sembra poca cosa rispetto al vento (circa 5 m/s) che sta soffiando. Ma su un lato per la cui percorrenza occorrono 6 minuti (tempo calcolato sulla prima barca), puntare la prua direttamente alla boa successiva con una corrente quasi al traverso, significa "alzarsi" rispetto alla rotta diretta di circa 36 metri, ossia più di 10 lunghezze di barca, per poi dover poggiare, andare contro la corrente, diminuire la propria velocità e quindi risentire ancor più della sua influenza.

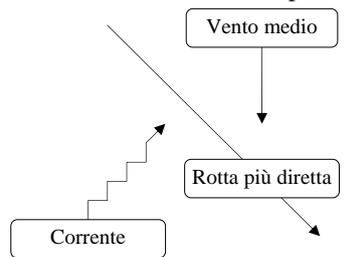


Ovviamente in un simile secondo lato di lasco occorre impostare la propria tecnica di conduzione in funzione di tre obiettivi:

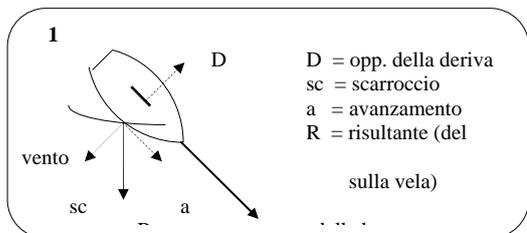
1. aumentare la velocità della barca
2. impostare la rotta (il percorso da coprire effettivamente) più breve
3. ridurre o addirittura contrastare gli effetti della corrente.

Mettendo in relazione i tre elementi da cui dipende la prestazione in regata, (V)elocità (S)pazio e (T)empo, credo che UNA semplice azione avrebbe portato automaticamente ad influire positivamente su questi tre elementi: **impostare il secondo lasco con la deriva quasi del tutto alzata.**

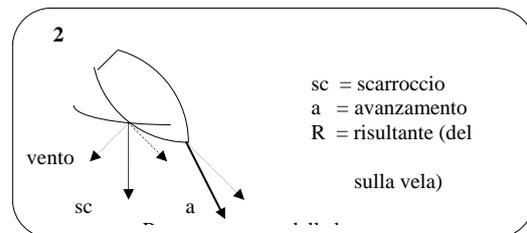
Lo scarroccio della barca avrebbe contrastato l'effetto della corrente. Stringendo il lasco lo scarroccio - e quindi l'opposizione alla corrente - sarebbe stato maggiore permettendo l'avvicinamento alla rotta più diretta riducendo lo (S)pazio per la boa successiva. La (V)elocità sarebbe stata incrementata dal correre un lasco più stretto, riducendo il (T)empo di percorrenza del lato così che anche l'esposizione "negativa" alla corrente sarebbe stata automaticamente più breve.



Vento medio e corrente, pur avendo valori determinati, agiscono in modo differente a seconda della nostra TECNICA DI CONDUZIONE. Modificando questa otterremo diverse risultanti fra cui deve essere ricercata quella che porta alla ROTTA PIÙ BREVE.



La corrente "spezza" l'equilibrio in 1, eliminando la componente sc e facendo "alzare" la barca secondo la freccia D.



Invece, in 2, l'equilibrio è ristabilito proprio grazie alla corrente.

Quanto ai difetti di conduzione di bolina, a parte gli errori elementari (barca sbandata, non previsione delle raffiche, manovre lente ed incerte, ecc.) di quanti sono arrivati oltre la metà classifica, sono da

segnalare alcune difficoltà da parte delle ragazze che usavano scafi WINNER a trovare la corretta posizione longitudinale: tendenzialmente troppo arretrato il peso per il tipo d'onda presente - alquanto difficile da lavorare - con conseguente eccessivo beccheggio e diminuzione di velocità.

Nella seconda prova sono stati squalificati **Michele Benvenuti** ed **Alessandro Durante** per aver avuto a bordo (senza usarle!) delle bussole elettroniche (Reg. di classe 3.5.iii). Gli strumenti erano utilizzati nella funzione cronometro ma la Giuria ha optato per l'intervento più drastico, anziché intimare di eliminare lo strumento per le prove successive. Purtroppo nel nostro regolamento (di classe) non esiste una clausola che induca a considerare l'effettivo rilievo avuto sulla prestazione in regata dalla non conformità ad una regola di classe per poter sanzionare la squalifica *tout court*.

Dopo questo non sono più stati effettuati controlli di stazza in acqua al termine delle varie prove.

Per le prove successive l'uso della telecamera ha consentito di visualizzare i vari aspetti, positivi e negativi, legati alla tecnica di conduzione e, per le andature portanti, alla scelta della rotta per arrivare in boa.

Anche le analisi del campo di regata sono state un po' più accurate ed i controlli prima della partenza eseguiti con una certa costanza e metodo.

Altri momenti delicati, fra cui partenze e passaggi di boa alquanto "confusi", sono stati ben evidenziati sempre grazie all'ausilio della telecamera

In generale le migliori partenze sono state eseguite da **Angela Mastalli** e da **Michele Benvenuti**, con alcuni lodevoli "sprazzi" da parte di **Riccardo Piseddu** e di **Alessandro Rodiani**.

In miglioramento le prestazioni degli juniores **Fabiola Magnaghi** - che però non riesce ancora a "tenere" per un'intera serie di regate - **Alessandro Rodiani** ed **Alessandro Durante** che, per di più, è alle sue prime regate in EUROPA essendo da poco giunto dall'Optimist.

Raffaele Ravaglia

