

N. 310 - ANNO XXVII - FEBBRAIO 1988

nautica

mensile internazionale di navigazione

sommario

ATTUALITÀ

Nasce il porto spiaggia (Franco Bachini) 56

RUBRICHE D'OPINIONE

L'utenza: Montecristo, l'isola dei topi (a cura di Franco Bechini) 30

La tecnica: Piccolo lessico sui profili alari (a cura di Sergio Crepaz) 34

Ambiente mare: Le stagioni del mare (a cura di Livia Monami) 36

I SALONI

Parigi: Avanza il motore (Lucio Petrone) 58

Londra: Grinta, investimenti e progresso (Lucio Petrone) 64

Nautex: Il rilancio del fisherman (Franco Gonzaga) 70

LA DIDATTICA

Navigare in solitario: Come affrontare il cattivo tempo (Giulio Guazzini) 68

Informatica: Un personal per l'Admiral (Andrea Filocchioni) 86

LA TECNICA

Il Loran (Riccardo Vianelli) 74

Corrosione: Alberi nella corrente (Paolo Venanzangeli) 80

"Azimut challenger": Una svolta (Sergio Crepaz) 92

BARCHE E CANTIERI

Bobo: La barca dei pasdaran (Gaetano Salvatore) 84

STORIA E CULTURA NAUTICA

Miniton Cup story (Tiziano Nava) 98

IMPRESSIONI DI NAVIGAZIONE

34 Fisherman - Ferretti Craft (Roberto Mestriner) 102

Amerosport 332 - Chris Craft (Stefano Navarrini) 106

Lynx 42 - Cigala & Bertinetti (Stefano Navarrini) 110

LE PROVE

A bordo - N. 273: Sundancer 268 - Sea Ray Boats 114

A bordo - N. 274: 27 Sport - Gobbi Hobby Craft 116

A bordo - N. 275: 730 S Special - Studio Mare 118

A bordo - N. 276: Joan 480 - Cantieri nautici Lamberti 120

A bordo - N. 277: Duel 5 - Cantiere nautico Quadrifoglio 121

A bordo - N. 278: Scand 7100 Dynamic - Scandinavian Motor Boats 122

A bordo - N. 279: Sunshine - Sessa s.a.s. 123

NAUTICA AVVENTURA

La solitudine del grande Nord (Paula Harper - Giampiero Gandolfo) 124

ITINERARI

Ischia d'inverno (Stefano Navarrini) 132

NAUTICA VIAGGI

Cuba: Il coccodrillo dei Caraibi (Stefano Navarrini) 138

Jet set 150

LE RUBRICHE

Nautica risponde (a cura di Bruno Memma) 24

Avvisi per i diportisti (a cura di Franco Spagnuolo) 32

Mercato nautico 38

Sentite in banchina 46

I consigli: Qualcosa di robusto (a cura di Dick Everitt) 47

Taccuino nautico 48

Nautimondo 50

Vetrina dell'accessorio 154

Modanautica (a cura di Marialuisa Rivolta) 158

Cambusa (a cura di Gastone De Marchis) 160

Giri di bussola 162

Nautica sport 174

Notizie AICI 182

Approdi e residenze 184

Un consulente per voi: Occhio ai chiodi (a cura di Gino Ciriaci) 186

Sponsor club (a cura di Marialuisa Rivolta) 188

Videofotonautica (a cura di Claudio Della Seta) 190

Autonautica (a cura di Maurizio Caldera) 192

Biblioteca di bordo 196

Esperienze di bordo 198

Broker & charter (a cura di Paolo Venanzangeli) 219

Piccoli annunci 236

Indice degli inserzionisti pag.258

 INFORMATICA E REGATE

UN PERSONAL PER L'ADMIRAL

di Andrea Filacchioni

Sui campi di regata di tutto il mondo, il software che controlla, ordina ed elabora le posizioni dei concorrenti, fornendo dati, diagrammi, listati, grafici, statistiche e tutto quanto vi può venire in mente è made in Italy. Ne è artefice Andrea Filacchioni, che ci ha narrato come è stato realizzato il sistema informatico per l'ultima edizione dell' Admiral's Cup.

Qual è la cosa più imponderabile e imprevedibile ideata dall'uomo? Le risposte potrebbero essere molteplici, ma certamente la vela è tra queste. E ben lo sanno tutti i velisti, sempre intenti a provare nuovi assetti, nuove linee, nuove regolazioni, e senza mai riuscire ad arrivare a qualcosa di ben definito e scientificamente dimostrato.

Eppure questo sport, che fonda il suo fascino proprio su questo alone di incertezza e, forse, anche di mistero, è entrato in contatto strettissimo con le più moderne tecnologie; barche a vela e computer ormai possono coesistere, e certamente questo connubio non potrà che portare giovamento allo sport delle antiche tradizioni, allo sport che

più di tutti gli altri avvicina alla natura.

Sembra un controsenso, ma non lo è: il computer ci porta e ci porterà sempre di più ad assaporare fino in fondo l'andar per mare, ci farà cogliere aspetti che finora a stento percepivamo, ci aiuterà nei momenti difficili e alla fine ci libererà del noioso e del ripetitivo, concedendo di dedicarci appieno al nostro mare e alle nostre vele. Tralasciando in questa sede il discorso sul computer a bordo, di ausilio alla navigazione e al carteggio, ormai indispensabile

in regata, vediamo come l'informatica possa aiutare tutti coloro che prendono parte allo svolgimento di una regata: dagli organizzatori, ai concorrenti, ai giornalisti, e (perché no?) agli sponsor che sempre maggior importanza hanno nella buona riuscita di un evento sportivo. Naturalmente ciascuna delle parti in causa ha le sue specifiche necessità. Gli organizzatori hanno bisogno di poter gestire agilmente le iscrizioni, elaborare e diffondere il più velocemente possibile liste e classifiche anche provvisorie, avere sempre

sotto controllo la situazione in mare e le posizioni delle barche in regata. I concorrenti, i tecnici e gli allenatori vogliono avere tutti gli elementi per poter analizzare rendimenti e, organizzare tattiche e controlli sugli avversari, oltre naturalmente a voler conoscere subito la posizione in classifica. I giornalisti più degli altri desiderano essere a conoscenza di tutti gli sviluppi delle regate, dalle condizioni meteo ai passaggi di boa, dalle curiosità alle proposte, dalle statistiche più svariate alle classifiche. Infine gli sponsor



Ecco la videata introduttiva mostrata, al momento dell'accensione, da tutti i computer presenti in Inghilterra per l'Admiral's Cup; è evidente l'ottima resa grafica degli elaboratori di oggi.

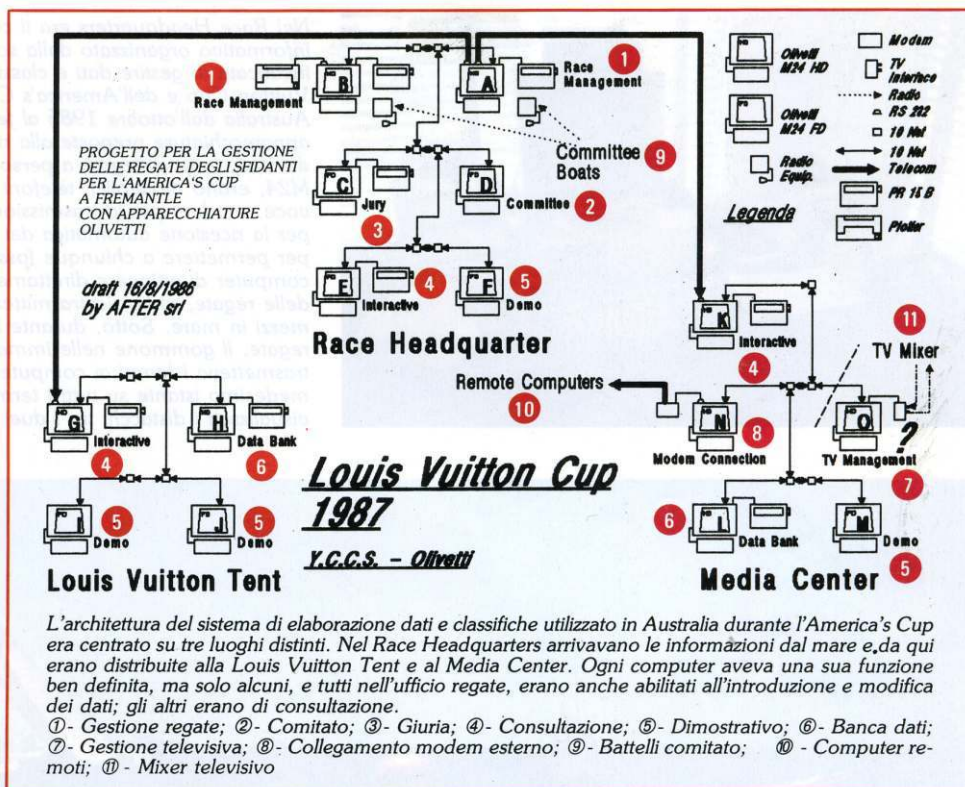
hanno a cuore soprattutto una cosa: che la manifestazione a cui è legato il loro nome abbia una buona riuscita.

Ecco quindi la necessità di avere un sistema di elaborazione dati e classifiche completo, elastico, possibilmente dotato di grafica, magari strutturato con terminali in vari punti, ad uso di stampa, pubblico e giurie.

Per organizzare tutto ciò, oggi non bisogna ricorrere a grossi sistemi di calcolatori, ma sono sufficienti gli ormai diffusissimi personal computer; si potrebbe anche arrivare ad usare un semplice home computer (quelli che purtroppo si usano solo quasi esclusivamente per i video-giochi): certo in questo caso bisognerebbe rinunciare a qualcosa come i collegamenti o la grafica ad alto livello, ma si arriverebbe ugualmente a dei risultati soddisfacenti per tutta una serie di regate minori.

Cerchiamo ora di capire meglio come si organizza e si gestisce tutto ciò; per farlo ci aiuteremo con degli esempi reali, tratti da esperienze fatte in giro per il mondo a gestire, con la società After di Roma, gli eventi velici più disparati e quindi con diverse problematiche: dai Campionati Mondiali 470 all'America's Cup, dagli spettacolari circuiti di multiscafi della Formula 40 alle classiche prove dell'Admiral's Cup.

Come anche in altre situazioni, a monte di ogni manifestazione velica ci sono riunioni e riunioni tra le più diverse componenti. Una di queste riunioni si è svolta a Londra negli uffici del Royal Ocean Racing Club: era il culmine di tutta una serie di proposte e idee, che già da mesi venivano scambiate coll'intento di definire un sistema informatico per l'Admiral's Cup. Dalla riunione dovevano essere definiti l'architettura del sistema, i computer da usare e i collegamenti da attivare, i dati e le informazioni da rendere disponibili ai diversi utenti del sistema e soprattutto, cosa questa a cui gli organizzatori tenevano in modo particolare, tutta l'organizzazione per la sicurezza a mare, soprattutto in vista della durissima regata del Fastnet di oltre 600 miglia, a cui avrebbero



partecipato più di 150 imbarcazioni.

Si decise di utilizzare personal computer con grafica a colori ad alta definizione, collegando via modem telefonici l'ufficio regate alla sala stampa e ad una tenda ad uso del pubblico; all'interno di ogni luogo i computer sarebbero stati collegati tra loro in rete locale così da permettere di operare e visualizzare i dati in numerosi punti contempora-

neamente. In tutto furono installati 7 computer Olivetti M24 a Cowes, dove si sarebbero svolte le prime 4 prove, e 5 altri a Plymouth, dove sarebbe stato l'arrivo del Fastnet e la conclusione della manifestazione.

Per la sicurezza si definì tutta un'organizzazione di rilevamento delle posizioni delle barche durante le regate d'altura: queste ad orari predefiniti avrebbe-

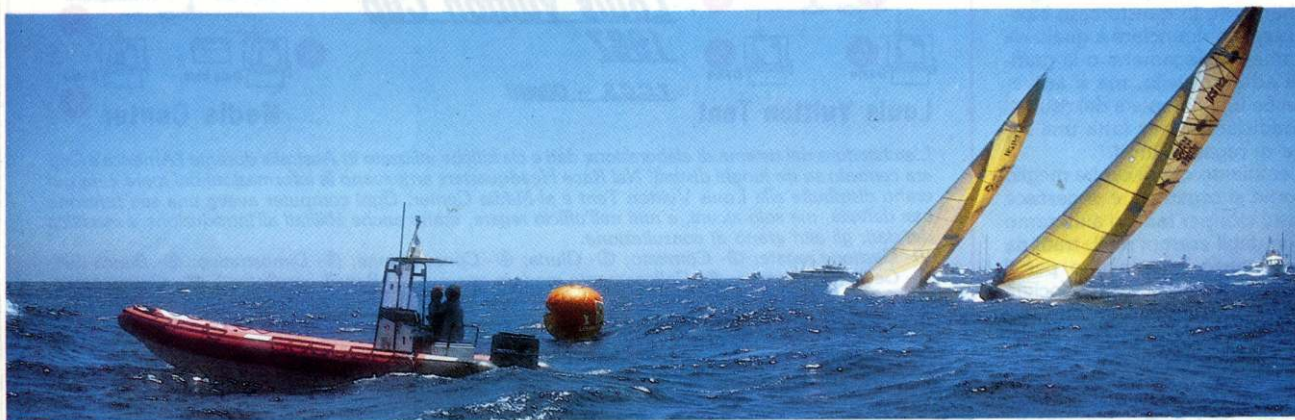
Nel Media Center centinaia di giornalisti, durante l'America's Cup 1987 in Australia, potevano attingere notizie su quanto accadeva in mare. I numerosi computer presenti analizzavano l'evoluzione delle regate, visualizzando e stampando in continuazione i più disparati dati statistici.

ro trasmesso la posizione in latitudine e longitudine. Il computer immediatamente avrebbe dovuto elaborare questi dati producendo tabulati con tutte le informazioni relative alle velocità delle barche e agli orari stimati di arrivo alla prossima isola o punto da doppiare, nonché qualsiasi informazione che potesse, in caso di pericolo, aiutare le operazioni di soccorso: inoltre sarebbe dovuta essere

INFORMATICA E REGATE



Nel Race Headquarters era il cuore del sistema informativo organizzato dalla società After di Roma, incaricata di gestire dati e classifiche della Louis Vuitton Cup e dell'America's Cup, svoltesi in Australia dall'ottobre 1986 al febbraio 1987. Le apparecchiature preposte alla ricezione e trasmissione dei dati, tutte collegate a personal computer Olivetti M24, erano molteplici: telefoni per i collegamenti a voce, modem per la trasmissione dei dati, modem per la ricezione automatica dei dati dal mare, modem per permettere a chiunque fosse in possesso di un computer di attingere direttamente alla banca dati delle regate, radio ricetrasmittenti collegate con tutti i mezzi in mare. Sotto, durante la partenza delle regate, il gommone nelle immediate vicinanze trasmetteva i tempi ai computer a terra: nel medesimo istante su tutti i terminali venivano visualizzati i distacchi tra i due 12 metri.



stampata una carta nautica con evidenziate rotte e posizioni, al momento, di tutte le barche. Definiti anche i dati che sarebbero stati disponibili per ogni barca insieme alle iscrizioni, la riunione si conclude. A questo punto cominciava il lavoro preparatorio: si trattava di digitalizzare, cioè trasformare in modo comprensibile al computer, le carte nautiche della costa meridionale dell'Inghilterra fino all'Irlanda e il luogo dell'evento, che sarebbe poi comparso in videate e stampe, di preparare tutta la modulistica che sarebbe stata poi utilizzata da Comitati e Giurie per il rilevamento dei tempi dei passaggi alle boe, degli arrivi, delle eventuali infrazioni. Nondimeno bisognava adattare il software, già sviluppato ed usato in precedenza per eventi simili, come la Sardinia Cup, alle nuove specifiche venute dagli organizzatori.

E così si arriva all'ultima settimana di luglio. Ci si trasferisce all'Isola di Wight e si comincia l'installazione dei computer nei vari luoghi. Poi, mentre qualcuno comincia ad introdurre i dati che man mano arrivano dalle barche e dalle squadre partecipanti, si testano le linee e i modem. Da questo momento fino all'inizio delle regate, ogni giorno si uscirà con liste degli iscritti sempre più complete di dati, con statistiche di ogni tipo, con grafici che ne fanno risaltare i risultati, con liste degli equipaggi. La sala stampa comincia ad essere sempre più frequentata ed i giornalisti cominciano a familiarizzare con i terminali. Fra qualche giorno qui ci sarà la ressa: giornalisti al telefono o al telex, computer che sputeranno fuori a ripetizione informazioni, classifiche, grafici, fotocopiatrici che li riprodurranno, macchine telecopiatrici che li invieranno in tut-

to il mondo.

Si svolgono le ultime riunioni con gli organizzatori per definire le procedure di trasmissione dei tempi e delle informazioni dal mare. Si userà il telefono, a pile naturalmente, poiché la rete telefonica inglese copre anche tutto il canale della Manica. Fino alla partenza la sala computer nell'Ufficio Regate, il cuore di tutto il sistema, parlerà direttamente con il Comitato di Regata che fornirà informazioni relative a intensità e direzione del vento, eventuali differimenti della partenza, segnalazioni particolari. Poi ci si collegherà direttamente con i mezzi alle boe, che trasmetteranno in diretta la sequenza dei passaggi con i relativi orari. In caso di definizione di nuove direttrici per la boa al vento o di particolari comunicazioni sarà di nuovo il Comitato di Regata ad intervenire. Infine in arrivo oltre a numeri

velici e orari verranno comunicate eventuali bandiere di protesta rilevate. Chiaramente tutte queste informazioni, immediatamente digitate sulle tastiere dei computer, ed elaborate in molteplici modi, saranno a disposizione di tutti gli utenti del sistema informativo.

Questo sistema di trasmissione dei dati dal mare via telefono o via radio è solo uno dei vari possibili, anche se il più usato. Più comodo sicuramente era quello usato in Australia per l'America's Cup: sui mezzi del Comitato alle boe vi erano particolari apparecchiature in grado di trasmettere direttamente ai computer a terra l'orario di passaggio, con la sola pressione del tasto corrispondente all'imbarcazione in transito. A differenza del sistema vocale, qui non era necessario alcun intervento umano sui computer che automaticamente si aggiornavano,

visualizzando anche graficamente i vari passaggi: addirittura sui monitor era possibile vedere piccole barchette disegnate che, oltre ad essere a distanza proporzionale all'effettivo distacco, mostravano i cambiamenti di andature e vele.

Un sistema ancora più evoluto che presto useremo, chiamato Minisealoc, si basa su dei piccoli e leggerissimi trasmettitori a bordo delle barche, che permetteranno di ricevere costantemente e su tutta l'estensione del percorso la posizione delle barche, che potranno quindi essere visualizzate in pianta. Chi sarà a terra, o un eventuale commentatore televisivo, potrà fare previsioni sugli incroci, ingrandire parti del percorso per avere il dettaglio di un incidente (pensate anche all'utilizzo possibile per le giurie!), o rivedere l'intera regata a velocità accelerata: naturalmente tutto verrà anche stampato.

In alcune situazioni, purtroppo, non ci sono i mezzi per organizzare trasmissioni in diretta; si aspetterà allora il ritorno a terra dei mezzi appoggio, si raccoglieranno i fogli con i tempi, si digiterà tutto e poi si produrranno i soliti tabulati: un po' in ritardo, ma sempre moltissimo prima di quanto era possibile, se lo era, in passato e manualmente.

Ma torniamo alla nostra Admiral's Cup. La prima prova sta per iniziare: si tratta di una regata nel canale del Solent tra le numerosissime boe fisse presenti nella zona. Appena il Comitato di Regata definisce il percorso, lo trasmette alla sala computer. In pochi secondi il computer lo rappresenta su tutti i terminali in giro. Alcuni giornalisti apprezzano il fatto di sapere subito dove poter andare a vedere da terra alcuni passaggi, altri stampano il percorso e lo trasmettono ai loro giornali. Se il percorso fosse stato un triangolo, come poi avverrà in seguito, ugualmente il computer lo avrebbe mostrato, visualizzando anche lo spostamento di boe, nel caso si verificassero salti di vento.

Il vento non è costante, si rinvia la regata. Sui computer è possibile avere continui aggiornamenti sulla situazione meteo-

rologica finché non viene definita l'ora di partenza.

Da questo momento tutto il sistema di elaborazione è sotto pressione: vengono comunicati alcuni richiami; il vento è aumentato; arrivano i tempi del primo passaggio di boa e vengono calcolati i tempi compensati; immediatamente in sala stampa si distribuisce la classifica al primo passaggio, come poi a tutti gli altri, con tutta una serie di calcoli statistici su velocità, medie e prestazioni; si susseguono a ritmo serrato i passaggi che è possibile seguire anche su un computer messo in una vetrina della via centrale di Cowes; cominciano gli arrivi e man mano vengono stampate classifiche provvisorie individuali e di squadra; finita la regata si stampano le classifiche, sempre provvisorie a causa di alcune bandiere di protesta annodate dal Comitato di Regata, alcuni

tabulati di riassunto delle velocità medie e sui singoli lati ottenute dalle imbarcazioni, tutta una serie di grafici statistici di immediata comprensione, che permettono anche ai non addetti ai lavori di rivivere quel che è successo in mare.

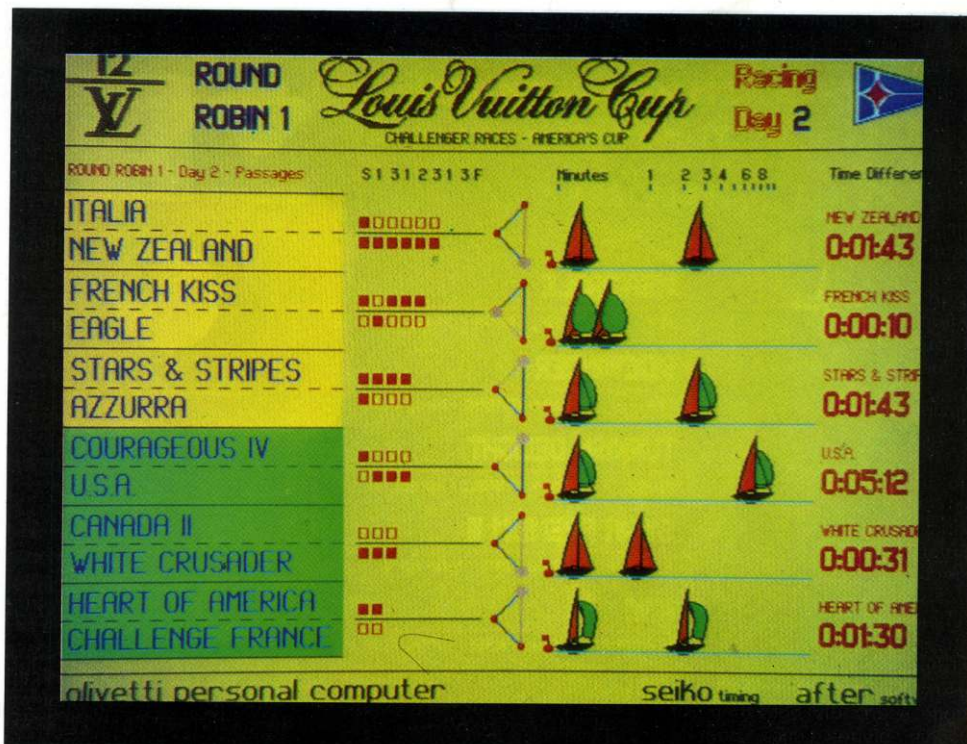
Una dopo l'altra, intervallate da alcuni giorni di riposo, le prime quattro prove vengono effettuate e si giunge all'ultima prova: la regata del Fastnet.

Questa volta non sarà possibile usare il telefono per avere informazioni dal mare. Le barche dovranno comunicare la loro posizione due volte al giorno ad una stazione radio costiera che, farà ponte con l'Ufficio Regate. Quest'ultimo, subito dopo la partenza della regata da Cowes verrà trasferito a Plymouth, dove sarà la centrale operativa e il centro computer.

A questa regata partecipano anche barche di tutte le classi

I.O.R. escluse le due minori; questo fatto creerà grandi distacchi tra i primi e gli ultimi, e quindi gli arrivi si protrarranno per diversi giorni. Le partenze sono regolari anche se un po' in ritardo. Presto si avrà il primo collegamento per ricevere le posizioni dei regatanti. La nuova sala stampa a Plymouth ancora non è molto frequentata, ben sapendo i giornalisti che, per i primi due giorni non ci sarà granché da seguire; ugualmente i computer sono già in funzione visualizzando una sequenza di immagini che riassume tutto quel che è successo nelle prime 4 prove.

Dopo il primo collegamento altri ne seguono, ed ogni volta dalle stampanti escono tabulati che, fino a qualche anno fa sarebbero stati fantascienza: dalle posizioni espresse in latitudine e longitudine il computer calcola una ipotetica classifica in tempo



Su tutti i terminali della rete di computer presenti in Australia era possibile, durante le regate di selezione per l'America's Cup 1987, seguire l'evolversi dei passaggi di boa e notare il modificarsi della velatura a seconda dell'andatura.

CHAMPAGNE MUMM ADMIRAL'S CUP 1987
ROYAL OCEAN RACING CLUB ROYAL YACHT SQUADRON
COWES - Plymouth

CMAC 1987

Event Name : CHAMPAGNE MUMM ADMIRAL'S CUP 1987
Organizing Club : R.O.R.C. - R.Y.S. - R.Lym.Y.C. - R.W.Y.C.
Place : COWES-PLYMOUTH Dates : 27/07-14/08/1987

race	course	date	time	next point
5	FASTNET RACE	11/08/87	08:00	Bishop Rock

POSITION ANALYSIS
RACE No.5

Cl.	Yacht Name	Team	Range	Bearing	Speed	Real Time	Corr.Time	Est.Sp.	Est.Time to Point
1	MARISA - KONICA	ITALY	18.6	130.3	6.90	69:51:30	74:26:27	6.90	11/08/87 10:41:24
2	SIDEWINDER	U.S.A.	17.9	124.0	6.91	69:45:24	74:33:47	6.91	11/08/87 10:35:08
3	ORIGINAL BECKMANN PLETJERNER	DENMARK	20.2	130.1	6.87	70:05:52	74:34:12	6.87	11/08/87 10:56:08
4	PINTA	AUSTRIA	23.6	132.7	6.82	70:36:27	74:52:46	6.82	11/08/87 11:27:32
5	PROPAGANDA	NEW ZEALAND	42.8	136.4	6.55	73:36:21	75:04:41	6.55	11/08/87 14:32:09
6	SWAN PREMIUM III	AUSTRALIA	25.1	129.7	6.80	70:49:33	75:11:20	6.80	11/08/87 11:40:59
7	IRISHINDEPENDENTPELT	IRELAND	44.1	134.6	6.53	73:49:34	75:12:51	6.53	11/08/87 14:45:43
8	KIWI	NEW ZEALAND	25.1	129.7	6.80	70:49:33	75:18:33	6.80	11/08/87 11:40:59
9	JAMARELLA	UNITED KINGDOM	44.6	134.0	6.52	73:54:05	75:20:06	6.52	11/08/87 14:50:21
10	SAUDADE	GERMANY	44.6	134.0	6.52	73:54:05	75:20:33	6.52	11/08/87 14:50:21
11	JUNO	UNITED KINGDOM	45.7	129.4	6.50	74:04:40	75:28:40	6.50	11/08/87 15:01:12
12	XERYUS	FRANCE	47.4	134.2	6.48	74:21:30	75:31:06	6.48	11/08/87 15:18:29
13	VENTO	SPAIN	45.8	137.9	6.50	74:06:29	75:32:45	6.50	11/08/87 15:03:04
14	BLUE YANKEE	U.S.A.	28.7	134.2	6.75	71:22:36	75:41:16	6.75	11/08/87 12:14:53
15	C.G.I.	BELGIUM	47.8	138.9	6.47	74:25:32	75:48:35	6.47	11/08/87 15:22:37
16	INDULGENCE	UNITED KINGDOM	28.1	138.4	6.76	71:17:00	75:50:18	6.76	11/08/87 12:09:08
17	TURKISH DELIGHT	IRELAND	29.6	132.5	6.74	71:31:13	75:50:50	6.74	11/08/87 12:23:43
18	I PUNKT	AUSTRIA	48.1	135.0	6.47	74:28:29	75:52:56	6.47	11/08/87 15:25:38
19	SWAN PREMIUM II	AUSTRALIA	47.9	137.0	6.47	74:26:44	75:53:50	6.47	11/08/87 15:23:50
20	GOLDCORP	NEW ZEALAND	49.1	130.7	6.46	74:38:29	76:07:09	6.46	11/08/87 15:35:54
21	SWAN PREMIUM I	AUSTRALIA	49.4	128.9	6.45	74:42:00	76:09:24	6.45	11/08/87 15:39:21
22	ANQUIN'S TOO	SPAIN	32.4	123.7	6.70	71:57:27	76:19:06	6.70	11/08/87 12:50:39
23	MEAN MACHINE	HOLLAND	50.8	132.0	6.43	74:56:35	76:24:16	6.43	11/08/87 15:54:28
24	MEROPE	ITALY	51.6	140.8	6.42	75:04:33	76:32:23	6.42	11/08/87 16:02:39
25	DIVA	GERMANY	34.6	123.3	6.67	72:17:41	76:50:06	6.67	11/08/87 13:11:25
26	STOCKBROKER LEIF JENSEN & CO	DENMARK	53.6	126.7	6.39	75:24:14	76:52:27	6.39	11/08/87 16:22:51
27	MANDRAKE - KRIZIA	ITALY	35.7	126.0	6.65	72:28:22	77:09:42	6.65	11/08/87 13:22:23
28	ANDELSBANKE	DENMARK	55.9	135.7	6.36	75:48:23	77:17:04	6.36	11/08/87 16:47:38
29	ROYAL BLUE	SWEDEN	12.6	142.3	6.98	69:00:00	77:20:56	6.98	11/08/87 9:48:33
30	CATMAN	HOLLAND	36.9	128.5	6.63	72:39:48	77:25:48	6.63	11/08/87 13:34:07
31	PRO-MOTION V	HOLLAND	18.0	116.4	6.91	69:46:22	78:04:58	6.91	11/08/87 10:36:08
32	INSATIABLE	U.S.A.	39.8	130.8	6.59	73:07:31	78:19:02	6.59	11/08/87 14:02:34

27/07-14/08/1987 - COWES-PLYMOUTH

CMAC 5:R / 1

olivetti personal computer

software by AFTER srl - 87

***** olivetti personal computer *****
ROYAL LYMINGTON YACHT CLUB ROYAL WESTERN YACHT CLUB

Questo tabulato veniva periodicamente stampato dopo aver ricevuto via radio la posizione delle barche in regata. È presente tutta una serie di dati elaborati dal computer che arriva, partendo dalle semplici latitudine e longitudine, ad ipotizzare la classifica in tempo compensato delle barche sparse in un ampio tratto di mare.
Cl. = Posizione in classifica - Yacht Name = Nome imbarcazione - Team = Squadra nazionale - Range = Distanza dal prossimo punto - Bearing = Rotta per il prossimo punto - Speed = Velocità media fino al momento - Real Time = Tempo reale - Corr.Time = Tempo compensato - Est.Speed = Velocità futura stimata in base alle previsioni meteo - Est.Time to Point = Ora stimata di arrivo al prossimo punto

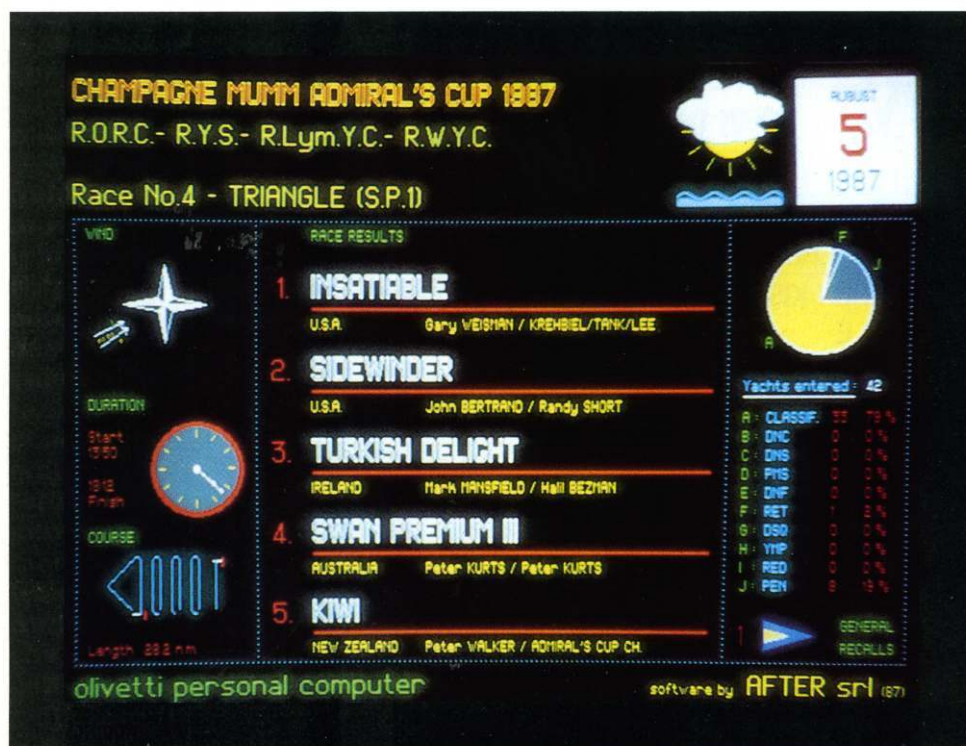
compensato con tanto di distacchi e medie, mostra la rotta che ogni imbarcazione dovrebbe tenere per dirigere direttamente sul prossimo punto di rilievo e la relativa distanza, e infine, considerando anche le previsioni meteo, stima un'ora di passaggio allo scoglio del Fastnet o di arrivo a Plymouth. Proprio da uno di questi tabulati ci arriva la notizia che l'imbarcazione italiana Marisa è prima a metà del ritorno verso Plymouth: purtroppo dopo poco sui terminali della sala stampa apparirà la notizia che Marisa ha disalterato; unica consolazione per l'equipaggio il poter leggere il tabulato che li mostrava 7 minuti in compensato davanti a Sidewinder alle 8 di mattina dell'11 agosto.

Sui monitor è possibile vedere in pianta dove si trova esattamente ciascuna imbarcazione, seguire le rotte fatte e, azzardare una spiegazione per la posizione arretrata del proprio beniamino. Cominciano gli arrivi, che si protrarranno per 2 giorni, ma la classifica non aspetta: ad ogni barca che passa la linea di arrivo si stampa un aggiornamento sia individuale che a squadre, offrendo anche, per le imbarcazioni ancora in regata, ipotesi relazionate ai rilevamenti precedenti.

Anche l'ultima imbarcazione è arrivata e si conclude questa edizione dell'Admiral's Cup. Ma per il centro di calcolo c'è ancora un piccolo sforzo: si stampa un fascicolo che raccoglie tutti i dati, tutte le classifiche, tutti i grafici di queste regate. Giornalisti, concorrenti, giudici e personalità troveranno, in questo prodotto della scienza esatta dell'informatica, così differente dall'imprevedibilità di una barca a vela, un diario di tutto quel che è successo in questi 15 giorni di regate, potranno analizzare i dati e forse progettare tattiche per il futuro.

Per concludere, non dimentichiamoci che, come è stato l'uomo ad inventare la vela, così è sempre l'uomo che ha costruito i computer, ed è ancora lui che li programma, li istruisce ad aiutarlo in tutto quel che fa, anche nell'andare per mare. ■

INFORMATICA E REGATE



La comprensione è più immediata e più facile se tutti i dati relativi ad una prova possono essere mostrati in un'unica immagine grafica. Sole, nuvole, onde ci mostrano la variabilità del tempo; una rosa dei venti ci fa comprendere l'intensità e le direzioni del vento; uno schema del percorso, un orologio che segna la durata della prova, un diagramma a torta che analizza la regolarità della regata, l'evidenziazione dei primi classificati sono in grado di farci cogliere al volo l'essenza dell'avvenimento.



Inconfondibile è il profilo della costa inglese in Cornovaglia: siamo all'ultima regata dell'Admiral's Cup, il Fastnet. È sempre sul computer che possiamo seguire l'evolversi delle rotte e rilevare le posizioni delle barche durante tutte le 600 miglia del percorso.