

## Speciale San Diego 88

*Questa pazza pazza pazza America's Cup***Il reportage più succoso, divertente e completo sulla stravagante "regata dell'anno".**

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE ANDREA FILACCHIONI

"Read the deed", "I like the big boat", "Leggi l'atto", "Mi piace la barca grande". Ecco cosa si leggeva su adesivi appiccicati un pò ovunque a San Diego un mese fa. L'atto è il famosissimo e troppo vecchio sicuramente, Deed of Gift della Coppa America e la barca grande è l'immensa giunca neozelandese (come è stata definita da una delle "blue angels" di Bruno Troublé, ex timoniere di 12 metri ed ora sempre presente con le sue ragazze a gestire le sale stampa dei più importanti eventi velici mondiali). In effetti a vederla a distanza nelle acque del Pacifico con la sua enorme randa steccata arancione, ci sembrava di essere finiti poco più a Nord, di fronte a Hollywood per una riedizione della "Signora di Shanghai". Era realmente questa l'atmosfera che si respirava a largo di Point Loma: migliaia di barche di appassionati (pare fossero 4000), tenuti a bada dai mezzi della Coast Guard, si sforzavano di vedere qualcosa di questa edizione della Coppa che avrebbe dovuto rivoluzionare l'evento velico di più antica tradizione e che invece è riuscita ad annoiare tutti quanti; gli unici divertimenti erano, come vedremo, a terra.

Vista mezz'ora di regata si poteva dire di aver visto tutto. Il poco vento della zona non concedeva nulla allo spettacolo: la diversità delle due barche in lizza per la "brocca" non permetteva di apprezzare il "manico" dei timonieri. Solo nei primi minuti ci si illudeva di poter assistere ad una qualche battaglia, ma subito si scopriva che questa impressione era solo dovuta al fatto che Stars & Stripes, essendo un catamarano, con poco vento e vela rigida scivolava sull'acqua senza dare l'idea sulla sua reale velocità. New Zealand, invece, con le corse da un lato all'altro dei suoi mezzofondisti (era ben larga), con la randa che la faceva sbandare anche con un semplice alito d'aria, con i suoi rumori tipicamente velici (sciacquettio, schiocchi delle vele, urla dei grinder), sembrava un treno. Ma la superiorità della barca statunitense era tale che si permetteva di rispondere a tutte le virate di David Barnes: si era mai visto un multiscafo fare tante virate?

Come, allora, trascorrere le 5 ore della prima prova e le 3 e mezzo della seconda? Non che seguendo la regata in diretta alla televisione ci si divertisse di più, se non per gli spassosi spot

**Speciale San Diego 88**

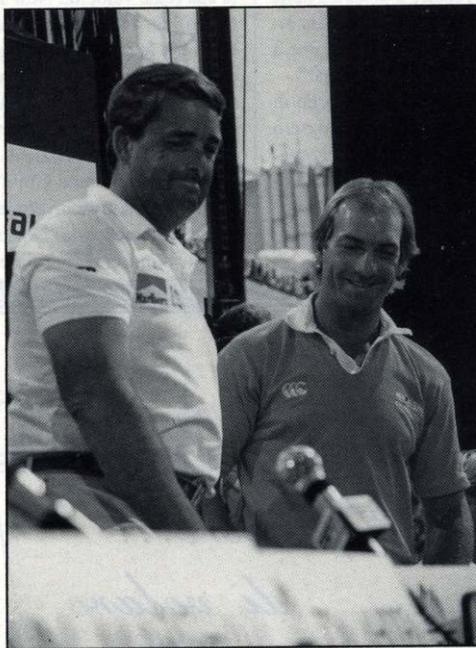
della Pepsi dove si vedeva un annoiato Dennis, grassoccio come sempre, a bordo del suo cat che sbadigliava sorpassando da sottovento New Zealand e sorseggiava la sua lattina preferita (si mormora nell'ambiente che nella lattina di Pepsi ci fosse piuttosto della più gradita birra). Ora, ci si chiedeva come fosse possibile che lo scafo neozelandese si fosse prestato a farsi riprendere mentre veniva sorpassato dal supersponsorizzato Dennis: lo spot era stato girato con il formula 40 usato dall'equipaggio americano in allenamento. E New Zealand non era altro che il vecchio Twelve Star & Stripes opportunamente ridipinto di bianco per l'occasione. La proporzione (o meglio, la sproporzione) tra i due corrispondeva a quella tra i due veri contendenti.

Molti erano i giornalisti che optavano per rimanere in sala stampa a seguire le regate. Grazie alle telecamere montate a bordo delle due barche era possibile vedere cose altrimenti solo immaginabili, tipo il salotto dello "speed team" su New Zealand (cioè il vasto pozzetto dove in cerchio erano seduti i vari Barnes, Farr, Fay, l'aristocrazia di bordo) o la sfacciata pubblicità abusiva che un membro dell'equipaggio di Stars & Stripes faceva ad una birra appoggiando la lattina proprio di fronte ad una delle piccole telecamere di bordo che sullo sfondo mostrava Conner al timone.

**"CHI LA FA L'ASPETTI"**

Viene subito da esclamare ripensando a come si è giunti a questa assurda sfida tra il gigante neozelandese superaffollato e superinvelato e l'avveniristico molto più piccolo catamarano americano con vela rigida e solo sette persone a bordo. E' certamente vero che Michael Fay è andato a cercarsi una risposta di questo tipo da parte degli americani, con i suoi ricorsi in tribunale (che non sono ancora finiti avendo presentato appello contro la decisione del tribunale di New York di delegare alla giuria IYRU l'accettazione o meno del catamarano), col precludere ai circa venti sindacati nati in tutto il mondo, pronti a sfidarsi con i, forse vecchi ma sempre simpatici, 12 metri, la possibilità di partecipare a questa edizione della Coppa. E' vero che Michael Fay è riuscito a far risultare, attraverso inchieste ed interviste, che la maggior parte dei cittadini di San Diego era convinta della scorrettezza di Conner nell'usare un catamarano contro il monoscafo (giudizio facilmente ottenibile se non si è a conoscenza di tutti i retroscena). Ma, purtroppo è anche vero che Fay s'è dimostrato sicuramente più educato di Conner & c.: infatti alla conferenza stampa immediatamente dopo la fine delle regate, Fay ha ringraziato la squisita ospitalità della popolazione locale e si è congratolato per la perfetta organizzazio-

zione generale. Mentre Conner dopo aver ripetutamente accusato Farr e gli altri progettisti di New Zealand di aver fatto una barca estremamente scarsa, nemmeno paragonabile ad un Maxi, alzandosi a farsi fotografare si è rivolto al progettista neozelandese apostrofandolo: "scendete dal palco voi perdenti", con un tono tutt'altro che scherzoso. Non crolli per questo, almeno non completamente il mito del grande Dennis Conner: all'indomani John Marshall, tra i progettisti della barca del San Diego Yacht Club, si è presentato da Farr e gli ha chiesto scusa a nome di tutto lo staff di Sail America. Questo esempio può far capire come le cose più interessanti e certamente più divertenti, accadessero durante le conferenze stampa. Se ne sono svolte una cinquantina in meno di 10 giorni, alcune improvvisate, in piena notte. Quelle dei neozelandesi erano tutte a ribadire che sarebbero andati in Appello al Tribunale di New York. Entusiasmante era vedere sempre una trentina di telecamere che riprendevano le conferenze, ancor più l'accendere la tv trovando quasi sempre un servizio o un'intervista, spesso in diretta, riguardante la coppa: entusiasmo soprattutto di noi italiani, abituati, a casa, a far le ore piccole per vedere in tv a tarda notte poche imma-



**CURIOSITA'**

*"Smettetela di girarci intorno e di frenare per non distaccarci troppo!". Era il velato, ma non troppo, messaggio che Michael Fay, boss della sfida neozelandese, indirizzava a Dennis Conner.*

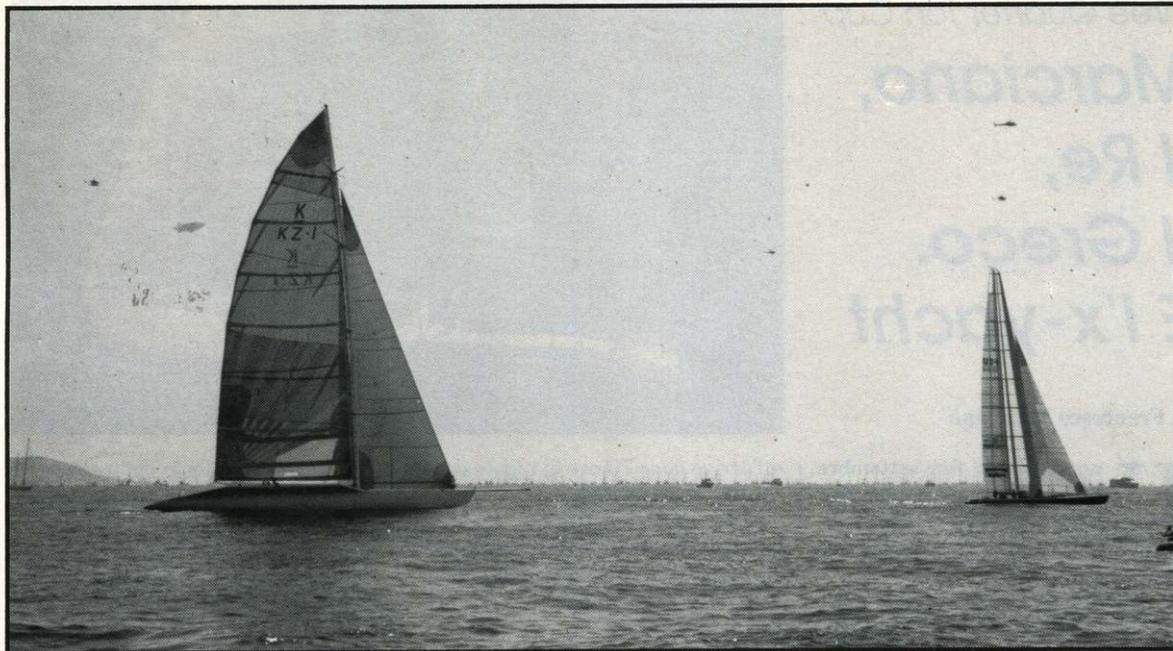
*La mitica Coppa veniva trasportata, da un evento sociale a un altro, in una volgare carriola dentro uno splendido e nobile contenitore realizzato appositamente dalla Luis Vitton, sponsor del Media Centre e ormai uno dei pochi mecenati della vela.*

*La consolazione di tutti i 900 giornalisti (tantissimi nonostante le concomitanze importanti) accreditati era la sala stampa, ricavata in meno di un mese dall'autorimessa della ex centrale di Polizia (sì, proprio quelle tipo "Sulle strade della California"), piena di scrivanie, tv, telefoni efficienti (le centraliniste dell'azienda telefonica USA sostituivano il "di-  
caaa" delle nostre signorine SIP con un dolce "May I help you?" e al termine lasciavano sconvolto più di un italiano, me compreso, con la frase "thank you for calling our company"), fotocopiatrici del futuro, fax, oltre naturalmente a svariati computer che seguivano in tempo reale lo svolgimento delle regate, con grafiche e animazioni, informazioni statistiche. Il bello era che l'intero sistema di elaborazione dati dell'evento che si svolgeva nella patria dei PC e dell'informatica, era "Made in Italy": Olivetti i computer e AFTER il software.*

*Un evento storico nella Coppa America! Quattro centri velici dell'URSS hanno chiesto ufficialmente di partecipare alla prossima edizione. Le clamorose sfide vengono da Tallin, Leningrado, Odessa e Poti. Dopo i successi nelle classi olimpiche, i sovietici vogliono cimentarsi con i 12 m., espressione del capitalismo velico più spinto! L'annuncio è stato fatto dallo stesso San Diego Y.C. insieme agli altri 11 (in tutto ben 15, sinora!) clubs sfidanti, tra i quali un italiano. Inutile ricordare a questo punto che FareVELA, intervistando Mankin pochi mesi fa, fu la prima a dare la notizia dell'imminente sfida russa.*

*Le foto del servizio sono di: Andrea Filacchioni e Bruno Troublè.*

## Speciale San Diego 88



Ecco i due protagonisti per la prima volta insieme: notate sullo sfondo gli oltre 4 mila scafi giunti a seguire l'evento. In cielo una nuvolada di elicotteri.

gini di regate, arrangiate alla meglio. Proprio alla tv abbiamo avuto il piacere di conoscere il simpatico Commodoro del Mercury Bay Boating Club (lo sfidante neozelandese): la rete ESPN ce lo ha mostrato mentre zappava nell'orto della sua casetta, con i suoi scarponcini, i pantaloni alla zuava e le gote arrossate, lontano mille miglia dagli sfarzi di altri, anche meno titolati, dirigenti di società veliche.

## Cronaca di una noia annunciata

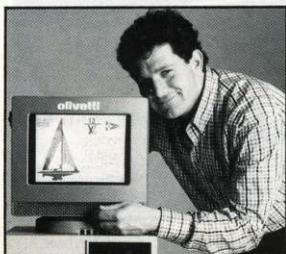
Fare una cronaca non è molto interessante. Cito solo alcune notizie.

La prima prova (7 settembre) si è svolta su un percorso a bastone (solo bolina e poppa) di 40 miglia con vento da sud con qualche salto a 200°, sempre tra i 6 e i 9 nodi, mare con piccole onde lunghe e cielo quasi sereno. Un vento raro per San Diego, che ha obbligato il Comitato a posizionare la bolina in acque territoriali messicane. Per la prima volta in tutta la sto-

ria della coppa, una regata si è corsa nelle acque di due diversi paesi. NZ taglia la linea 13" dopo il segnale, in vantaggio di 10" su Stars & Stripes. Conner passa subito in testa e gira la boa di bolina con 9 minuti e 4", che all'arrivo di poppa saranno 18'15", dopo 4 ore 53'54" di regata, ad una media di 8.17 nodi.

La seconda (9 settembre), un triangolo equilatero di 39 miglia, con vento che da 265° (Ovest) a 6 nodi passa, con un classico girasole, prima a 280° a 15 nodi e poi cala a 10 nodi da 295°. Mare calmo e poi increspato nel corso della regata. 43" dopo il segnale Conner taglia la linea, già in vantaggio di 29". Dopo 1/2 miglio sembra fermarsi lasciando avvicinare NZ che tenta addirittura un ingaggio. E' solo un attimo. Subito l'americano regola la vela rigida e schizza via verso la bolina, che taglia con 10' esatti di vantaggio. Nel primo lasco il distacco aumenta solo di 1'56", ma all'arrivo Conner taglia ben 21'10" avanti a Barnes e alla sua trentina di uomini-zavorra (velocità media sull'intero percorso 11.27 nodi e sull'ultimo lasco 16.89). Così si è chiusa la più rapida e contraddittoria America's Cup degli ultimi tempi. La terza prova non è più necessaria. Al banco informazioni del sindacato neozelandese senza una parola cominciano a smontare ogni cosa; come raramente accade, tutto si è svolto come previsto, un noioso e secco 2 a 0.

### L'AUTORE DELL'ARTICOLO



L'Autore dell'articolo, Andrea Filacchioni, fondatore della AFTER srl giudice di regata e istruttore di vela è stato il primo ad applicare l'informatica ad alto livello alla gestione di eventi sportivi. Il suo modo di mostrare col computer tutto quello che accade durante una regata lo ha reso famoso nel mondo. Della sua attività basterà citare: le ultime due edizioni dell'America's Cup, l'ultima Admiral's Cup, tre edizioni della Sardinia, mondiali Maxi e 12 metri, in totale più di duecento eventi in giro per il mondo. E' da un anno responsabile informatico per ITALIA '90 del sistema di accreditamento dei prossimi Campionati Mondiali di Calcio.