

Tempo di sport

COPPA AMERICA

In mare da ieri le otto barche in rappresentanza di sette nazioni protagoniste della XXVIII edizione

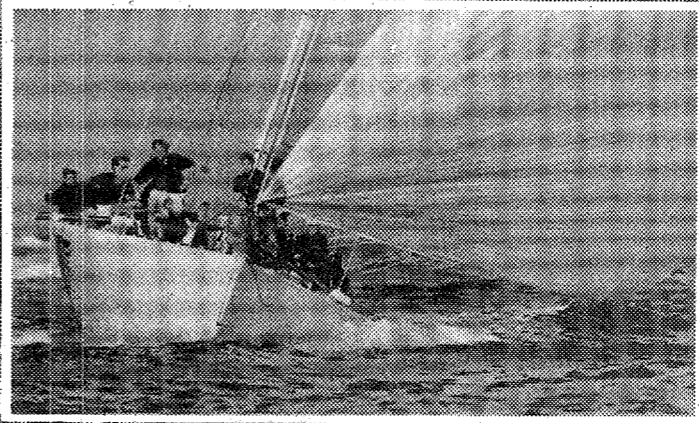
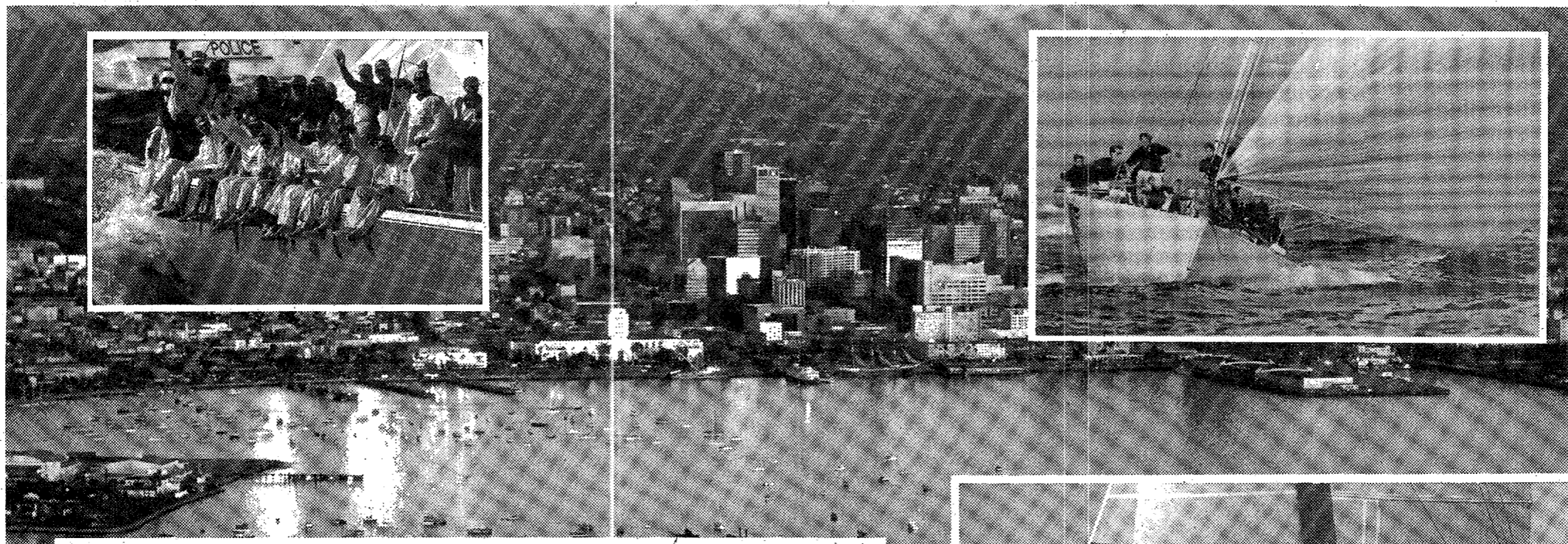
# San Diego a vele spiegate

di Stefano Roberti

Dopo tre anni di ricerca, sperimentazione, test, allenamenti, sono cominciate le regate degli sfidanti. Ieri a San Diego, alle 11 locali, è suonato il primo colpo di cannone della Louis Vuitton Cup, che determina lo sfidante ufficiale il San Diego Yacht Club alla 28ª Coppa America. Gli osservatori hanno già stilato le quotazioni, che vedono favoriti il Moro di Venezia e New Zealand Challenge seguiti, nell'ordine, da Nippon, Ville de Paris, Spirit of Australia, Espana '92, Challenge Australia e Swedish Challenge. Già in questi primi giorni il Moro di Venezia entra nel vivo della gara: in base al sorteggio avvenuto venerdì, nel primo girone (Round Robin 1) delle regate di selezione degli sfidanti il Moro di Venezia 5, l'ultima barca progettata dal consorzio italiano con la quale verranno affrontate le regate di selezione, deve incontrare una dopo l'altra la Spirit of Australia (la regata è avvenuta ieri), la New Zealand (oggi) e martedì Nippon, vera incognita di quest'anno. È infatti la prima volta che i giapponesi (forti però di ingenti finanziamenti e di una avanzatissima ricerca navale) partecipano alla Coppa America.

Per i due gruppi americani che si contendono il diritto di difendere la Coppa, invece, il primo Round Robin è terminato ieri. Defiant, una delle due barche del sindacato America² di Bill Koch, timonata dal fuoriclasse Buddy Melges, conduce la classifica davanti a Stars & Stripes di Dennis Conner, mentre al terzo posto c'è Jayhawk, l'altra barca di Koch che timona egli stesso. Se le cose vanno avanti così, Mr. Coppa America, come viene chiamato Conner, non ha molte chances di affermarsi sul rivale, soprattutto perché due nuove barche sono in arrivo alla base di America².

Bill Koch ha investito nell'impresa 35 milioni di dollari, altri 10 sono stati raccolti con fornitori e sponsors. E siccome gran parte dei soldi esce dalle sue tasche, il miliardario di Kansas City, collezionista d'arte, vuole timonare la barca sostenendo che il suo approccio alla Coppa è di tipo amatoriale. Di amatoriale in realtà c'è solo lui, tutto il resto del team è formato da superprofessionisti. Poco amato dal pubblico americano, Koch ha già due barche in acqua e due sono in arrivo. Infatti i difensori, a differenza degli sfidanti, possono cambiare barca durante le selezioni e scegliere quella con cui correre la Coppa la vi-



**Il Moro di Venezia.** Guidato da Paul Cayard, skipper e general manager, è il sindacato con il maggior numero di barche (cinque) e di ore trascorse in mare. Al Mondiale dello scorso anno ha impressionato tutti: le due barche iscritte si sono piazzate prima (il Moro 3) e terza (il Moro 1). Alle spalle ha la sponsorizzazione di Montedison che partecipa al progetto sia finanziariamente, con un budget di 45 milioni di dollari, sia tecnologicamente con un gruppo di aziende che operano nel settore dei materiali compositi avanzati, utilizzati nella costruzione delle barche. Rappresenta la Compagnia della Vela di Venezia. Anche il sindacato fosse subito competitivo, Raul Gardini, presidente e attivo promotore della sfida, ha formato un team con grande esperienza e ha affidato a German Frers la progettazione delle barche.

**New Zealand Challenge.** Alla terza sfida, il presidente sir Michael Fay, banchiere neozelandese nominato baronetto dalla regina Elisabetta proprio in seguito alle imprese di Coppa America, questa volta è deciso a portare la *Aviz* di Auckland. Ha quindi di assoldato alcuni tra i maggiori talenti velici del mondo: Peter Blake, vincitore della scorsa edizione della Whitbread-Regata intorno al mondo, è il general manager, Rod Davis, americano residente in Nuova Zelanda, è skipper e timoniere; Bruce Farr, considerato il progettista numero uno del momento, è a capo del design team. Hanno costruito

quattro barche. Il budget è di 40 milioni di dollari. **Nippon Challenge.** È la prima volta che il Giappone partecipa alla Coppa America e i giapponesi hanno messo nella sfida tutta la tecnologia e l'orgoglio nazionali. Nel progetto sono coinvolte le maggiori aziende nipponiche (30 sponsor principali e 70 fornitori) per un budget di 40 milioni di dollari, inoltre il gruppo si avvale delle strutture di ricerca navale del Paese, le più avanzate del mondo. Hanno tre barche costruite dalla Yamaha Motors. Lo

che, progettate da Philippe Briand. **Spirit of Australia.** Viene definita dal suo promotore, Ian Murray, «the people's challenge» in quanto per raccogliere fondi Murray ha coinvolto la gente comune con donazioni private (le adesioni sono state 15mila). La maggior parte del budget (intorno ai 12 milioni di dollari) è comunque fornita da tre sponsor principali. Ian Murray, che nella Coppa del 1987 era skipper del sindacato difensore Kookaburra, è anche il progettista dell'unica barca del sindacato ed è stato uno degli ideatori della nuova classe Coppa America. Skipper è l'australiano Peter Gilmour, uno dei timonieri più quotati.

**Challenge Australia.** Guida il sindacato Syd Fisher, che ha partecipato a diverse edizioni della Coppa. Il gruppo di progettazione è capeggiato dall'olandese Van Oossanen, inventore della famosa chiglia con le alette di Australia II. Hanno una barca e un budget di 10 milioni di dollari.

**Espana '92.** Gli spagnoli, al loro debutto in Coppa America, vogliono partecipare senza troppe ambizioni. Skipper è Pedro Camps. Hanno due barche e un budget di 30 milioni di dollari. Il progettista Diego Colon è un discendente di Cristoforo Colombo.

**Swedish Challenge** Anche per gli svedesi — con una sola barca e un budget di 15 milioni di dollari — conta di più essere presenti che essere competitivi.

## Otto sfidanti in mano ai sindacati

skipper è il neozelandese Chris Dickson, numero uno delle match-races.

**Ville de Paris.** Tra i primi ad aver varato una barca, i francesi si sono poi dovuti fermare per mancanza di fondi. Marc Pajot, skipper del sindacato alla sua seconda esperienza in Coppa America, ha poi ottenuto il supporto tecnologico della Dassault e quello finanziario della città di Parigi, grazie a Jacques Chirac, e di un altro sponsor, per un totale di 35 milioni di dollari. Hanno tre bar-

gilia della prima regata della finale. Nessuno comunque dà già per vinto Dennis Conner. Lo skipper più famoso della Coppa America ha fatto a trovare fondi: ha una sola barca e un budget di 15 milioni di dollari. Il suo team ha una grande

esperienza e può «permettersi» di essere in ritardo con la preparazione. Big Bad Dennis, un altro dei soprannomi di Conner, è un osso duro e sarà difficile batterlo nonostante gli manchino le risorse economiche. Inoltre nessuno cre-

de che non abbia una seconda barca in cantiere, nascosta da qualche parte, anche se lui continua a smentire. Di sicuro continuerà a modificare quella già esistente, cambiando tutto quello che gli è possibile cambiare.

Intanto la città della California meridionale che fino alla metà di maggio ospita uno degli avvenimenti sportivi più importanti del 1992, sta a guardare con un po' di diffidenza. Per gli abitanti di San Diego, la loro città è un'isola felice, e questa è una chiave fondamentale per capire il rapporto che questa città ha con la Coppa America, cioè con l'evento che l'ha strappata dal suo tranquillo tran-tran, proiettandola improvvisamente sotto le luci della ribalta.

San Diego è una città di provincia che non ha simboli forti in cui riconoscersi: le squadre di baseball e di football navigano sempre nelle retrovie, non ha monumenti particolarmente significativi, non ha musei importanti, né grandi industrie, né ha avuto un

ruolo formativo nella storia degli Stati Uniti. L'«uomo-simbolo», il cittadino più famoso di San Diego è probabilmente Dennis Conner, il velista che ha vinto ben quattro edizioni della Coppa America e che ha portato l'ambito trofeo qui, nella sua città natale, dopo averlo conquistato nel 1987 a Fremantle, in Australia. In qualsiasi altra città di provincia che venisse toccata da un avvenimento internazionale di tale portata, la gente fremerebbe per il suo idolo e seguirebbe le vicende della Coppa con entusiasmo.

Qui è diverso: tutti sanno che cos'è la Coppa America, tutti conoscono Dennis Conner, i giornali e le televisioni locali dedicano grandi spazi all'avvenimento, ma c'è un certo distacco che si spiega sia col fatto che DC - Dennis Conner, come viene chiamato da queste parti, in questo momento non gode i favori del pronostico. A una mentalità un po' conservatrice, si è aggiunta l'incapacità dell'America's Cup Organizing Committee — il comitato che organizza la Coppa per conto del San Diego Yacht Club, il circolo velico che detiene il tro-

La baia di San Diego. A sinistra, l'equipaggio della Stars & Stripes (1987). A destra, America² durante una regata la scorsa settimana. Sotto: il Moro 5.

feo — di collaborare con le forze politiche della città per integrare l'evento nel territorio.

Una delle ragioni del grande successo popolare che la Coppa aveva ottenuto a Fremantle o a Newport era il fatto che le basi operative di tutti i partecipanti erano state raggruppate nella stessa area; le autorità locali avevano creato delle strutture portuali per ospitare le basi, creando un villaggio della Coppa America cui la popolazione aveva libero accesso. La gente poteva quindi vedere l'attività delle basi e partecipare in modo diretto all'evento, tanto che durante i giorni di regata le banchine erano gremite di spettatori che assistevano all'uscita delle barche e tifavano per i propri beniamini. San Diego invece non ha organizzato nulla di simile; i vari partecipanti sono stati abbandonati a se stessi e le basi, che in molti casi distano alcuni chilometri l'una dall'altra, sono sparse lungo diversi punti della baia, o a Mission Bay, a nord del centro città.

Eppure la Coppa avrà un impatto enorme sull'economia della città. Un gruppo di economisti dell'Università di San Diego ha calcolato che l'evento genererà entrate per 900 milioni di dollari; il 40% di tali entrate verrà da tutte le attività collegate direttamente alla Coppa, come le spese logistiche dei sindacati, dei loro sponsor, dei media, ecc.; il restante 60% verrà generato dal turismo e dai visitatori che includeranno San Diego nei loro itinerari per venire a respirare «aria di Coppa». Cifre che nonostante la recessione non si discosteranno molto dalla realtà, considerato che la Coppa America del 1983 — un evento decisamente meno importante di quello attuale — fruttò a Newport qualcosa come 450 milioni di dollari.

In definitiva, la Coppa sarà un successo, anzi lo è già, nonostante gli organizzatori non abbiano fatto granché per meritarselo. E ora che lo spettacolo è cominciato, anche i più scettici si stanno appassionando.

Lo strapotere americano fu interrotto solo nell'83 da Australia2, la barca con le «ali»

## Un predominio lungo 132 anni

di Antonello Cherchi

«Chi è in testa?», domandò la regina Vittoria. «L'America, Vostra Maestà. Non vi è secondo», rispose un marinaio dello yacht reale Victoria and Albert, dal quale la prima donna d'Inghilterra seguiva le regate. Era il 22 agosto 1851 e la goletta America batteva, di fronte all'isola di Wight, l'élite della vela inglese, quindici tra gli scafi più veloci di tutto il canale del Solent. La Coppa delle cento ghinee, una sgraziata brocca alta 27 pollici e pesante 134 once, finiva dall'altra parte dell'Atlantico, in una bacheca del New York Yacht Club. Era iniziata la più avvincente sfida velica, quella che successivamente verrà battezzata Coppa America in onore della barca che per prima la vinse.

Il trofeo era stato messo in palio dal Royal Yacht Squadron, il più vecchio club velico inglese, in occasione della Grande esposizione di Londra del 1851. La regata doveva essere aperta a tutte le nazioni, ma solo la goletta America si presentò nelle acque della Manica. Con la «grua affiata come una lama di coltello» e ai fianchi che vanno arrotondandosi come una melax — così la

descrive un resoconto dell'epoca — lo scafo americano sbaragliò gli avversari. Per 19 anni la Coppa dormì sonni tranquilli. Soltanto nel 1870 arrivò la prima sfida inglese. La lanciò James Ashbury con lo yacht Cambria. Le regole erano poche. Certo era che il trofeo sarebbe andato allo yacht club vincitore e non al proprietario della barca e che il detentore avrebbe dovuto rimetterlo in palio. Il resto del regolamento venne deciso attraverso accese discussioni; si arrivò alla conclusione che Ashbury avrebbe gareggiato contro tutti i più forti yacht americani, così come aveva fatto America.

Non ci fu storia: lo scafo inglese finì decimo. Né miglior sorte toccò ad Ashbury nella seconda sfida, lanciata l'anno successivo. Il regolamento venne modificato e si stabilì che lo sfidante avrebbe regatato contro una sola barca per volta. Gli americani si riservarono, comunque, il diritto di cambiare difensore a seconda delle condizioni del tempo.

Per Livonia, la nuova barca inglese, ci fu poco da fare. Bisognerà attendere la sfida del 1885 per vedere ancora modificato il regolamento (nel frattempo la Coppa era stata «sindaciata» per due volte, nel 1876 e nel 1881, dai canadesi, ma

con scarso successo). Venne stabilito che il difensore doveva essere uno solo, ma allo stesso tempo venne ribadito che lo sfidante doveva raggiungere l'America con mezzi propri. Così fece sir Richard Sutton. Nell'estate del 1885 attraversò l'Atlantico con il suo Genesta per potersi scontrare con Puritan, «letto a difensore della Coppa».

Grande sportivo sir Richard. Avrebbe potuto «intascare» la prima prova della sfida grazie alla squallida del difensore americano per mancato rispetto delle regole di precedenza in un incrocio. Rifiutò la vittoria a tavolino: «Sono venuto per una regata —

disse —, non per una velleggiata». Ma la sportività non gli portò fortuna. Puritan vinse le altre prove e conservò la Coppa.

Nel 1899, dopo altre quattro edizioni tutte a favore degli americani, fu la volta di un altro sir: Thomas Lipton. Per la verità, Tea Tom — così lo chiamavano gli amici — di nobile aveva proprio poco. Anzi nulla. Era uno che si era fatto da solo commerciando in alimentari e irruppe con la forza del denaro in un mondo frequentato fino ad allora da gente di sangue blu. Qualcuno inorridì al pensiero di dover regatare «con un dro-

ghiere», ma era solo l'incapacità di capire che i tempi stavano cambiando anche in Coppa America.

Cinque sfide portarono la firma di Tommy Lipton e dei suoi Shamrock (dal 1899 al 1930), lanciate per conto del Royal Ulster Yacht Club. Purtroppo sulla sua strada Tea Tom incontrò Nat Herreshoff e Charlie Barr: il primo progettista geniale, disegnò quattro delle cinque barche che difesero il trofeo: l'altro si dimostrò il miglior timoniere in circolazione sulle due sponde dell'Atlantico. Niente da fare dunque per sir Lipton, ma le sue sfide segnarono un'epoca della Coppa

lungo le principali linee di carico della vela, mentre il mylar serve a dare resistenza in tutte le direzioni. Anche i pochi metalli rimasti a bordo sono sofisticati. I bozzelli, tutta la bulloneria e alcuni pezzi dell'albero, come gli attacchi delle sartie, sono fatti in lega di titanio, e per le sartie, in alternativa al kevlar, si utilizzano speciali leghe di acciaio e cobalto.

Le frequenti rotture e avarie, contrariamente a quanto si crede, non sono dovute alla fragilità dei materiali, bensì alla ricerca ossessiva della leggerezza, secondo il vecchio credo che recita: «se non si rompe, vuol dire che è troppo pesante». (Stefano Roberti)

## All'inseguimento della leggerezza

generati dalle onde e dal vento: minore l'inerzia con cui essa si muove negli elementi, maggiore la sua velocità. Per tale ragione la vela agonistica è stata sempre all'avanguardia nell'applicazione dei nuovi materiali, con grande anticipo su altri sport come la Formula 1.

Le fibre di carbonio preimpregnate di resina epossidica sono il materiale di base per lo scafo, l'albero, il timone e la deriva del-

le barche di Coppa America. L'uso di queste fibre è però limitato dal regolamento della classe, al fine di contenere i costi. Per esempio, per lo scafo vengono utilizzate le fibre di carbonio che sono fra quelle più economiche e, ovviamente, meno sofisticate. Quelle applicate sull'albero sono di migliore qualità, perché l'albero è sottoposto a maggiori sollecitazioni rispetto allo scafo. Le fibre applicate alla deriva sono ancora più avanzate in quanto questa

parte deve sorreggere il bulbo dorso e è concentrata tutta la zavorra, che pesa circa 16 tonnellate. Quando i manufatti sono completati, uno stazzone preleva dei campioni in vari punti, facendo dei piccoli buchi, e li analizza per controllare che tutto sia stato costruito secondo il regolamento.

Ma oltre che sullo scafo, i nuovi materiali vengono applicati in una ricerca estrema della leggerezza. Per il cordame, come le scotte e le drizze, si utilizzano cime di kevlar e di spetra. Lo spetra, in particolare, si è dimostrato molto efficace in quanto non soffre l'azione dei raggi del sole che invece indeboliscono il kevlar. Per le sartie e gli stralli che sorreggono l'albero si utilizzano speciali tendini di kevlar. Per le vele si usano tessuti di kevlar accoppiati a film di mylar (pellicola di poliestere): le fibre di kevlar vengono disposte



Le prove a Newport nel 1934

America. Tea Tom propose e ottenne, tra l'altro, di correre con Yacht della classe «J», dunque con barche inquadrate in un ben definito regolamento di stazza.

Con i «J class» tentò l'avventura anche sir Thomas Sopwith, industriale aeronautico e uno dei migliori timonieri dilettanti. I suoi Endeavour fallirono due volte il bersaglio (1934 e 1937), ma la prima barca — uscita perfetta dalla matita di Charles Nicholson — dovette arrendersi soltanto a un errore tattico durante la terza prova e a una discutibile decisione della giuria di fronte a una protesta inglese nel corso della quarta regata.