

DALLA 1<sup>^</sup> PAGINA



**INTERVISTA ESCLUSIVA**

**Raul Gardini**  
*"Siamo noi i più forti"*



## AMERICA'S CUP

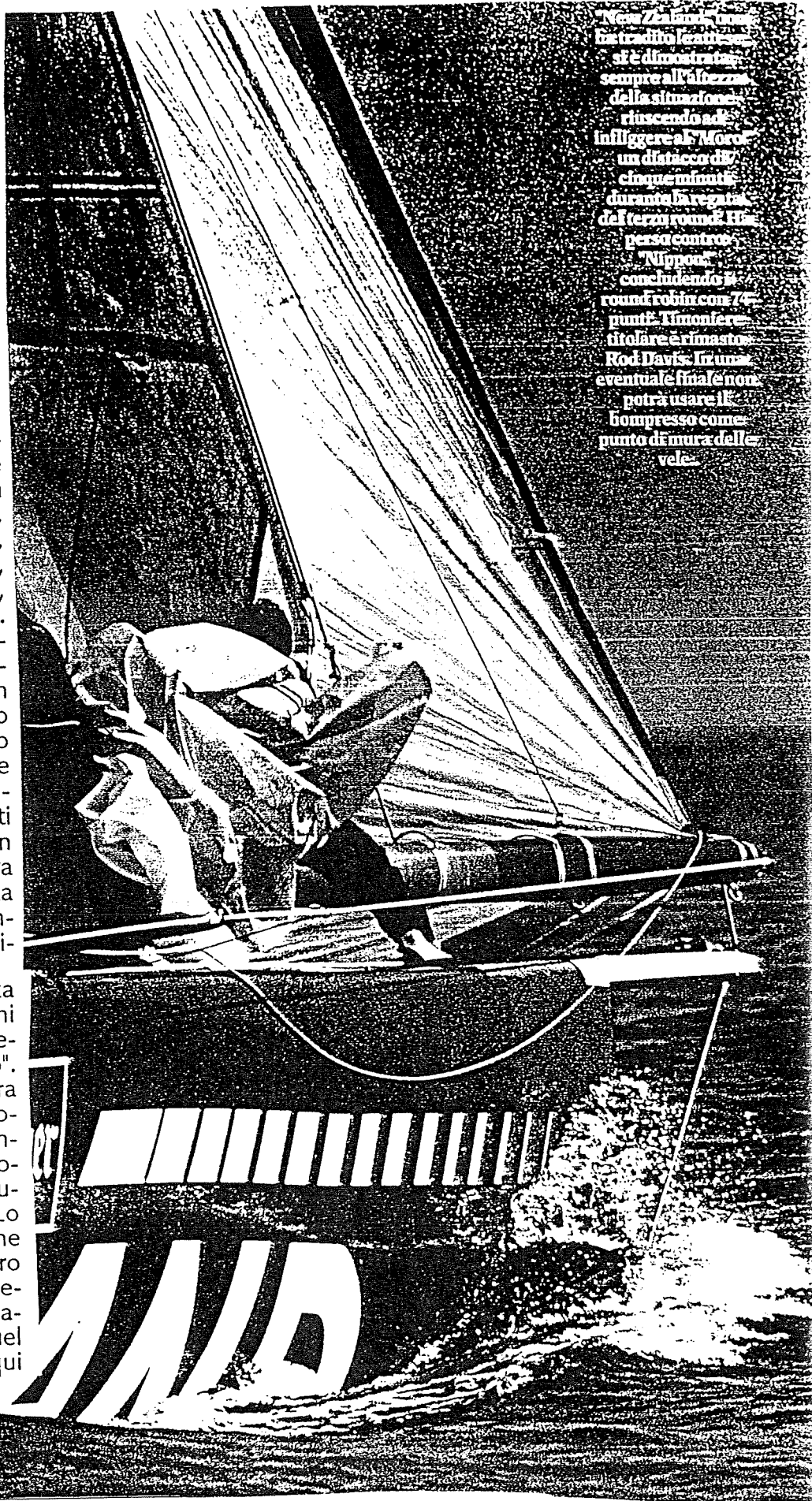
Le 4 barche entrate nella fase semifinale della Louis Vuitton Cup hanno prestazioni simili, a meno sorprese. Tocca ora a timonieri e tattici portarle a vincere: ci vuole mano salda, calma e sangue freddo.

foto e testo di Antonio Vettese

Corrente alternata, sussulti emozioni, sensazioni in altalena quelle regalate da "Il Moro" durante il secondo e il terzo Round Robin. Battuto da Kiwi, poi dai giapponesi, con sconfitte di misura che sembrano fatte apposta per allontanare il sospetto di essere davvero favorito nel gioco della Coppa. Un sospetto mai dichiarato per le solite

considerazioni a cavallo tra lo scaramantico e il prudente. Possibile che "Il Moro" non sia così forte come lo abbiamo sempre pensato? Il dubbio è legittimo. La sfida de "Il Moro" è riuscita, a parte le critiche avventate degli osservatori superficiali, con precisione e rigore, se non "scientifico" (parola che fa venire in mente cose più importanti che le barche, che forse non la meritano sino in fondo), almeno mai visto nel mondo delle regate. Dal varo in poi "Il Moro" ha sempre cercato il meglio in tutti i campi. E la ricerca del meglio è certamente uno dei sistemi per arrivare ad essere competitivi. Sono poche le voci che non siano state prese in considerazione da Raul Gardini, Italo Trapasso, Paul Cayard, German Frers, Laurent Esquier, Fernando Sena, Robert Hopkins, Tommaso ed Enrico Chieffi. Cayard ha anche voluto cominciare presto per colmare quel divario di esperienza che c'è tra un team "nuovo" (anche se formato da gente che la sa lunga) e uno che ha già fatto la Coppa, come potrebbe essere quello di Conner. I passi successivi sono stati sempre ponderati e coerenti con una filosofia generale che doveva portare "Il Moro" a crescere senza contraccolpi. Crescere per vincere. Le regate prima delle semi-

finali hanno messo in evidenza quattro barche dalle prestazioni molto simili: "Nippon", "New Zealand", "Ville de Paris", "Il Moro". Un fatto inatteso che dimostra come la progettazione si sia evoluta e forse che Il Moro tre andava effettivamente tenuto nascosto agli occhi degli avversari durante il mondiale di maggio. Lo hanno copiato i francesi, e anche i giapponesi, forse avrebbero copiato anche vedendolo in allenamento. Ma con Il Moro tre nascosto e non vincitore di quel mondiale forse non saremmo qui



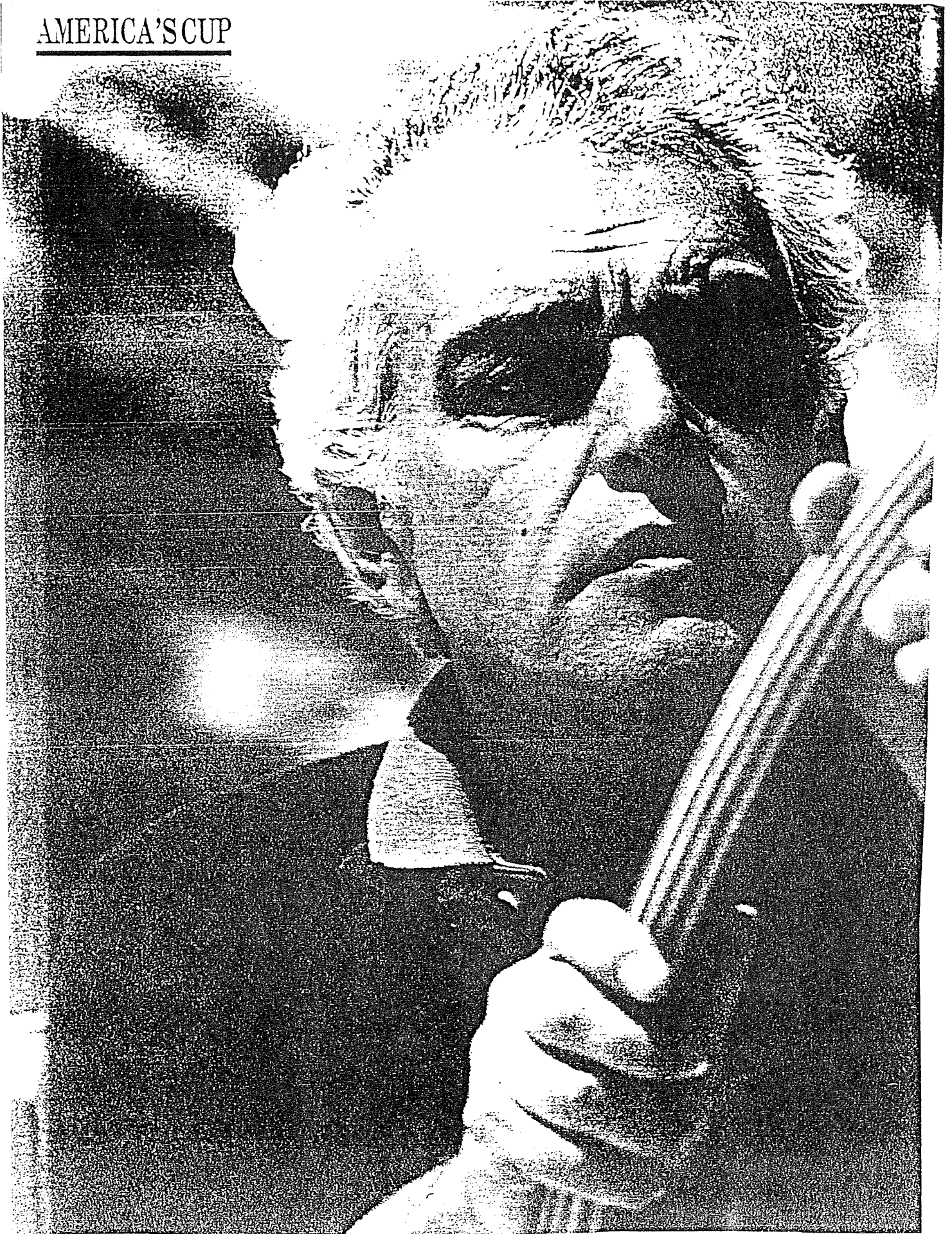
"New Zealand" ha  
 battuto le altre se-  
 si è dimostrata  
 sempre all'altezza  
 della situazione,  
 riuscendo ad  
 infliggere al Moro  
 un distacco di  
 cinque minuti  
 durante la regata  
 del terzo round. Ha  
 perso contro  
 "Nippon",  
 concludendo il  
 round robin con 74  
 punti. Il monfer-  
 titolare è rimasto  
 Rod Davis. In una  
 eventuale finale non  
 potrà usare il  
 bompresso come  
 punto di mira delle  
 vele.

a parlare di quella sfida italiana favorita, perché al momento di allontanamento di Raul Gardini dai vertici della Montedison quel risultato convincente è stato importante per la decisione di proseguire con i finanziamenti. Un motivo per vincere, o comunque per andare bene, è la serietà dimostrata da tutto il team, anche nei momenti difficili. un altro è di esser l'unica sfida a d aver realizzato cinque barche avendo esplorato tutto il regolamento. Uno per perdere è la stanchezza degli uomini, di cui ci siamo già occupati. Un altro risiede nella statistica, nel caso della Coppa molto particolare, e si sintetizza in una domanda: quante volte bisogna perdere per vincere? Chiedere a Lipton, a Sopwith, a Bond riuscito al terzo assalto. Michael Fay è al terzo assalto, Pajot al secondo, i giapponesi al terzo. Ma questa coppa è strana, lo dimostra anche la particolare situazione degli americani, con i valori al momento stravolti e Dennis Conner in difficoltà. Stanno regatando con regole elastiche e Bill Koch non sembra determinato a portare avanti il suo più cattivo progetto cioè di lasciare Conner senza possibilità di accesso alla finale dei defender, per il momento infatti accumula tutti i punti che può su uno "slot", destinandogli la barca migliore. Le loro regate sono più varie di quelle dei challenger con sistemi che funzionano anche ad allenamento. Ad esempio il percorso viene frazionato in tre parti, quindi con tre partenze separate, e si vince al meglio di due prove. Koch ha insistito con i suoi sistemi spionistici invadendo il campo con radar e laser dai quali non si

sa quali efficaci misure sia in grado di estrapolare. In più dopo l'uscita delle vele in carbonio ha "trombonato" che lui aveva quelle con polimeri a cristalli liquidi. Si è scoperto che era Spectra che anche la Allied Signal (Montedison) ha studiato a lungo da anni a questa parte. Quasi un autogol, se voleva far paura, che ne ha accresciuto il carattere di macchietta. " Se timonando personalmente dovesse trattenere la Coppa America", ha dichiarato con una battuta Raul Gardini in una intervista al Los Angeles Times "la prossima volta ci proverò anch'io". Torniamo a "Il Moro", "sarà dura", hanno detto a Morocity, consci delle difficoltà che dovranno superare. Sarebbe peccato, dopo tanto lavoro incappare in un risultato punitivo delle ambizioni più che giuste di chi ha lavorato a lungo e seriamente, che avrebbe l'unico effetto di dare il "la" ai detrattori, già impegnati ad affilare la lama. Hanno dimostrato fin dalle prime battute della faccenda una gran voglia di esercitare al meglio l'arte della demolizione. Quando "Il Moro" ha superato il terzo round robin incassando una sconfitta con "New Zealand", non molto importante, perché già messa in bilancio, ma certamente di un certo effetto visto che gli è toccato digerire un distacco di cinque minuti, è partito qualche colpo. "Giocheremo il terzo round robin di difesa" aveva detto Raul Gardini "non certo in attacco". Vogliamo vedere piuttosto che essere visti. ....

E dopo la sconfitta «Era previsto soffrire». La sorpresa del terzo round robin è stata "Nippon", uscito imbattuto dagli incontri più pericolosi. La sua arma migliore sembra essere il pozzetto. Con Chris Dickson lucidissimo e una navigazione decisa, che lo porta sempre dalla parte giusta. Anche nella regata contro "New Zealand" ha sfruttato al meglio un salto di vento durante la prima bolina per impedire poi in ogni modo il sorpasso. «I giapponesi mi sembrano drogati» ha detto Raul Gardini. Come dire che hanno espresso prestazioni al limite del consentito dalla barca. Fuori anche dalle previsioni. Con la fine del terzo Round Robin hanno fatto le valige le quattro squadre di serie "B", quelle che fin dalle prime regate si era capito non avrebbero avuto speranze. E non c'erano slavi e russi, che avevano minacciato la loro presenza. I migliori sono stati gli spagnoli, primi degli esclusi e finiti davanti a "Spirit of Australia" team che sulla carta aveva molte più chances di essere protagonista. Probabilmente non è un caso che "España 92", sfida che ha avuto a disposizione due barche e che ha partecipato al mondiale noleggiando uno scafo dai neozelandesi, sia finiti davanti a tutte le "one boat campaign" australiani compresi. Diciamo anzi che quello australiano è un vero crollo. Passi per Syd Fisher; che dopo "Advance" aveva trovato il suo momento di gloria con "Steak'n Kidney" ma che è sostanzialmente abituato a non eccellere: dopo aver suscitato perplessità la sua "Challenge of Australia" ha concluso la fase eliminatória in ultima posizione. Da Iain Murray e Peter Gilmour invece ci si aspettava molto, molto di più, soprattutto dopo le dichiarazioni della vigilia. Un equipaggio sulla carta fortissimo ha avuto per le mani una barca che solo a tratti è stata in grado di sviluppare una velocità sufficiente ad affrontare regate combattute. Murray per primo ha provato la chiglia ad U, cioè con due parti mobili, ma il risultato è stato insoddisfacente, molto meglio ha fatto Farr per New Zealand che si è presentata all'inizio del secondo round molto veloce in alcune condizioni. Onore al merito per gli svedesi, che sono riusciti a mantenere la penultima posizione dimostrando nelle regate con vento di non essere poi così indietro rispetto alle altre barche. Con la loro partenza da San Diego è rimasto un piccolo vuoto, ma anche la sensazione che una partecipazione "per esserci" non abbia senso. Soldi. Ecco la parola giusta: chi non aveva almeno 30 milioni di dollari non è mai stato in regata. E chi ha poco di più, francesi, ha faticato.

AMERICA'S CUP



# Gardini: e ora tocca a Cayard

**R**aul Gardini, la Coppa America e la Vela: gli astrologi direbbero un trigono, i teologi si spingerebbero a chiamarla trinità, i velologi (esiste questa parola?) una vera fortuna.

Fortuna come quella spesa per partecipare, per costruire una sfida forte. Ma poi: i soldi spesi per "Il Moro" sono davvero una "fortuna" come appare al primo esame? Abbaglia sapere che in totale l'investimento Montedison per l'operazione Coppa è stato vicino ai duecento miliardi di lire. Ma bisogna fare dei distinguo, perché la strategia a suo tempo impostata da Raul Gardini e da Italo Trapasso (vicepresidente Montedison) ha portato all'acquisizione di numerose società, e uomini, che hanno consentito l'ingresso di Montedison, attraverso il Tencara System, nel mercato mondiale dei materiali ad alta tecnologia. Un mercato con un movimento di denaro valutabile attorno ai 5000 miliardi di cui una parte interessante toccano proprio a Tencara System. La spesa "viva" per la sfida de Il Moro è stata calcolata in 42 milioni di dollari: per un avvenimento di risonanza internazionale non è molto, soprattutto se il messaggio legato alla tecnologia può essere così diretto ed evidente. È stato questo un utile preambolo a sfondo economico per aprire l'intervista a Raul Gardini non armatore ma presidente de "Il Moro" nella quale si parla di Coppa, uomini e vela. Molto meglio.

Vista finalmente con gli occhi del protagonista e sul campo la Coppa America è come la immaginava quando ha lanciato la sfida?

«In realtà la immaginavo

ricerca della velocità. Io ho avuto un'esperienza armatoriale in senso stretto, parlo di navi, e so cosa vuol dire essere comandante d'armamento, cosa significa delegare o amministrare un budget.

Questa esperienza solleva lo skipper da molti problemi, e soprattutto dall'affanno di andare a cercare i quattrini. In questa Coppa Dennis Conner e Marc Pajot hanno vissuto momenti drammatici per la copertura della loro impresa e Pajot ha

iniziato ad andare forte quando ha smesso di fare il presidente della sfida».

Quali differenze sente tra Lei, Bill Koch e Michael Fay i tre "armatori" della XVIII edizione della Coppa?

«Non conosco Michael Fay per poter esprimere un giudizio, anche se quello che fa mi sembra buono. Bill Koch cerca di timonare personalmente la barca e penso che questo sia un capriccio, ma non credo lo farà, se non per qualche minuto, durante le regate davvero importanti. Non sono più i tempi che lo consentono, quelli di Ted Turner che ha vinto vivendo da armatore e dilettante, seppur evoluto. Allora anch'io timonavo la mia barca, ma ho smesso nell'84 con Il Moro II, quando è arrivato Cayard. In effetti se volessi togliermi la voglia potrei farlo ancora in certi momenti della regata: quando non si riesce ad accumulare un numero sufficiente di errori tale da perderla».

Ha scelto per skipper de "Il Moro" Paul Cayard, un

**«Adesso è il timoniere  
il grande interprete della regata.  
Ho fiducia,  
il nostro è il team migliore  
per organizzare una sfida...  
e difendere la Coppa».**

così come la sto vivendo, perché fin dall'inizio abbiamo cominciato a lavorare seriamente, occupandoci di tutti gli aspetti e cercando di essere concreti protagonisti. Alcune nostre posizioni hanno avuto il loro peso in campo internazionale, come il dare forza alla parte europea e latina: prima c'era una sorta di lobbie dei paesi anglosassoni. Gli inglesi e gli australiani cercavano di avere una parte che non meritavano. I neozelandesi avevano la parte dei guastatori, anche se la loro azione è stata in definitiva positiva».

I team favoriti, hanno alle spalle un "armatore". È un merito della possibilità di aprire il portafoglio senza fare grandi riunioni o c'è dietro una precisa esperienza nell'organizzare le cose, una sorta di mestiere?

«È opportuno ci sia una figura esterna al team, che può essere un armatore o un presidente, che lo segue da vicino dandogli tutto quello che è necessario per lavorare tranquillamente per la

giovane che aveva la stoffa del campione ma che forse aveva ancora da dimostrare qualcosa. Cosa ha scoperto di lui, quali sono le sue caratteristiche migliori?

"Il nostro è stato in realtà un lungo percorso comune, iniziato da quando gli ho lasciato il timone del maxi "Il Moro II". Paul oltre ad essere un ottimo timoniere e skipper è colto, curioso, con lui posso parlare anche di come cambia il mondo, la società. Quando regatavamo con i

Maxi della classe Icaya ha mostrato di avere doti di organizzatore e di reggere il confronto con i grossi personaggi che gestivano le altre barche, talvolta con criteri vicini a quelli delle lobbies, per cui bisognava saper difendere le proprie tesi e cercare di non farsi prevaricare nella interpretazione delle regole. Già lì si discuteva come in Coppa America. Per organizzare ed amalgamare l'equipaggio Paul cerca di capire gli uomini che ha in barca, una piccola società che somiglia molto a quella che sta fuori, e perchè si comportano in un certo modo. Poi è anche merito suo se siamo riusciti a comporre un team internazionale: non è facile riuscire a convincere un americano che è giusto correre con una squadra europea. Questa operazione mi sembra riuscita, in realtà poteva essere imbarazzante, ma non lo è stato affatto. Tutto hanno accettato la sovranazionalità de Il Moro perché Paul e gli altri con la loro convinzione hanno dato modo a chi guardava di capire".

Per Paul Cayard si sente un padre, un amico, un fratello maggiore? "Non ho un grande sentimento paterno (il figlio Ivan è presente e sorride, ndr) anche nei confronti dei miei figli. Quando capisco le qualità delle persone e intuisco che con il mio aiuto possono dare molto.....

più che da sole, cerco un territorio comune in cui si è utili uno all'altro; poi per uscire dalla mischia si lavora insieme, con amicizia e con il piacere di dividere i risultati. Non è la posizione del mecenate: io collaboro, organizzo, voglio sapere».

Almeno altre due persone sono fondamentali per Il Moro, German Frers e Gabriele Rafanelli. Con loro è stato uguale?

«Molto simile. Con Ger-

faceva certe cose. È stato l'architetto per tutti i maxi, non solo i miei, e gli sono sempre stato fedele. Le cose sono andate in modo simile anche con Rafanelli, quando gli ho affidato la gestione de Il Moro III dopo averlo scoperto a Cowes».

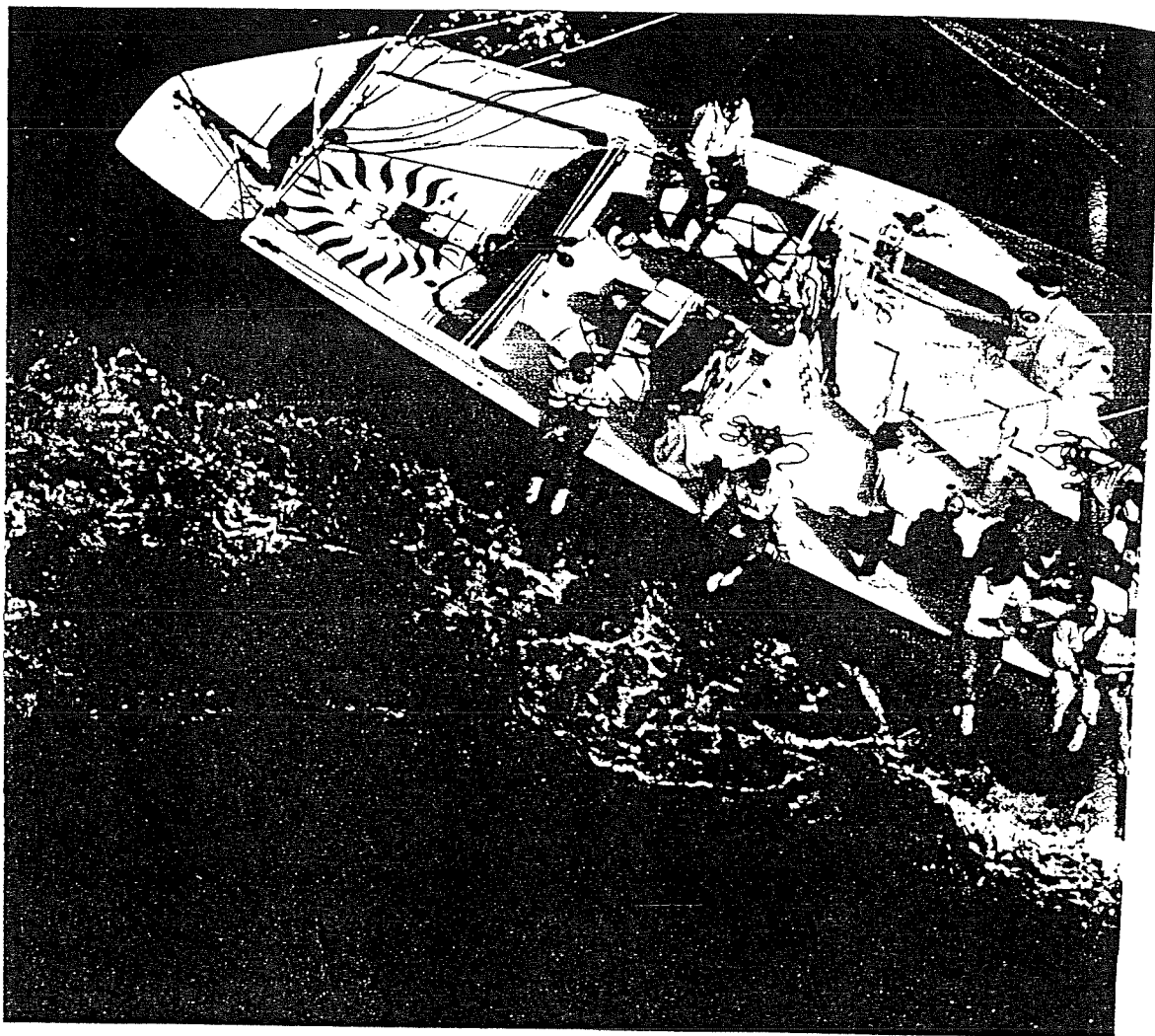
Torniamo alla Coppa: dopo questa edizione vede un cambiamento di tono, magari una modifica alla sostanza del Deed of Gift?

«Il carattere di duello che

nale regata».

Forse bisognerà fare qualcosa per limitare i costi e allargare la partecipazione.

«Questa prima versione con le barche Iacc è stata in effetti costosissima, perché i team di punta hanno fatto moltissima ricerca e sperimentazione per scoprire in che direzione andare nel progetto. Tutti insomma abbiamo fatto del nostro meglio per ottenere il massimo risultato ma al momento, se



man ho cominciato prima. Non so quanto ho dato lui in termini di possibilità di esprimere la sua professionalità e che contributo ho dato al suo successo di architetto, ma certamente da quando ho deciso che poteva essere il mio progettista un po' di merito l'ho avuto. Potevo chiedere disegni a chiunque altro: Sparkman, Gary Mull, Holland, altri. Ho scelto lui e poi ho cercato di capire chi era, perché

la aggancia alla tradizione è indispensabile: la Coppa appartiene a qualcuno e gli altri gliela devono "strappare" per cui non si potranno portare grandi modifiche al Deed of Gift senza snaturarla. Qualche passo per renderla più adatta ai tempi e agli sponsor e non di più. Vista adesso la lotta legale dell'88 è stata buonissima, perché ha riportato in alto la Coppa, mentre correva il rischio di diventare una ba-

contiamo le barche già costruite, ci sono tutte le opzioni possibili e consentite dal regolamento. Questo diventerà presto un patrimonio di dati ed esperienze comuni che si tradurrà in una grossa economia per tutti, come era successo con i dodici metri. Il grosso lavoro è stato fatto, ora si tratterà di guadagnare ancora pochi decimi o centesimi».

Dennis Conner sembra sul viale del tramonto, le spia-

ce? Per la storia della Coppa è meglio battere lui o Koch?

«Lo vorrei proprio vedere sul viale del tramonto: un'ombra piccola in mezzo agli alberi... Io non credo sia sul viale del tramonto».

Fino a che punto temete le invenzioni di Bruce Farr?

«Dopo il varo della loro barca i neozelandesi hanno affermato che era una rivoluzione e che avrebbe dominato la flotta. Personalmente non sono rimasto turba-

Da quanto tempo avevate deciso di usare le vele in carbonio? Saranno decisive?

«Ci stiamo lavorando da due anni, sono un dettaglio importante della nostra sfida che può dare un vantaggio percettibile. Praticamente sotto gli occhi di tutti le abbiamo provate lungamente a Ravenna, a Venezia, ad Antibes sul maxi Gitana che, attrezzato per la crociera, non da nell'occhio. A San Diego prima dell'uscita uffi-

stata una scelta precisa?

«Io non credo sia un grosso vantaggio avere tre timonieri equivalenti, anzi, con la guerra dura, la battaglia serrata può essere una cosa pericolosa e fonte di litigi. Noi abbiamo una figura carismatica e un equipaggio competente, che in occasione del mondiale ha dato prova della sua bravura con ben due barche. Abbiamo mostrato la corda in alcuni momenti ma in maniera così ingenua che non lo considero nemmeno un difetto».

Lei ha individuato una causa per questi errori, momenti di ingenuità dell'equipaggio del Moro?

«Prima del mondiale le due barche avevano fatto molte regate tra loro e l'equipaggio si era allenato al ritmo. Invece i mesi precedenti al primo round robin sono stati passati a fare speed test, che indubbiamente intontiscono. All'inizio della Coppa aveva perso l'abitudine a reagire di conseguenza alla regata. Ha contribuito la giuria che non si è dimostrata affidabile».

"Il Moro" contro "New Zealand" sarà il grande e atteso duello?

«Probabilmente saremo finalisti... "New Zealand" ha giocato tutto sulle intuizioni di Bruce Farr, la nostra sfida su Paul. Fin dall'inizio si è visto che sul campo di San Diego l'importante è non finire a destra quando si deve andare a sinistra. Con barche dalle prestazioni simili come ritengo siano le migliori di Coppa il grande interprete è il personaggio che sta al timone che da lì vede e gioca la sua partita. Sceglie il lato del campo prima del via. La partenza è determinante, un momento aggressivo, bisogna saper partire conquistando la posizione con cattiveria».

Lei viaggia molto, tra Italia, Francia, Stati Uniti e resto del mondo. Come viene vissuta la Coppa?

«Dipende molto dal comportamento dei media. In Francia è facile vedere tutto il paese dietro a "Ville de Paris": ne supporta ogni successo e minimizza ogni in-

successo. Negli Stati Uniti Dennis Conner è sempre alla ribalta e fa da sfondo alla Coppa. In Giappone le cose sono simili alla Francia. Sono contento di come è stata vissuta la nostra sfida in Italia. Non ne volevo fare un'epopea fin dall'inizio e mi faceva piacere che dopo il varo appariscente calasse il tono, così abbiamo potuto lavorare con calma».

Un paragone con il passato è doveroso, soprattutto con la vecchia "Azzurra".

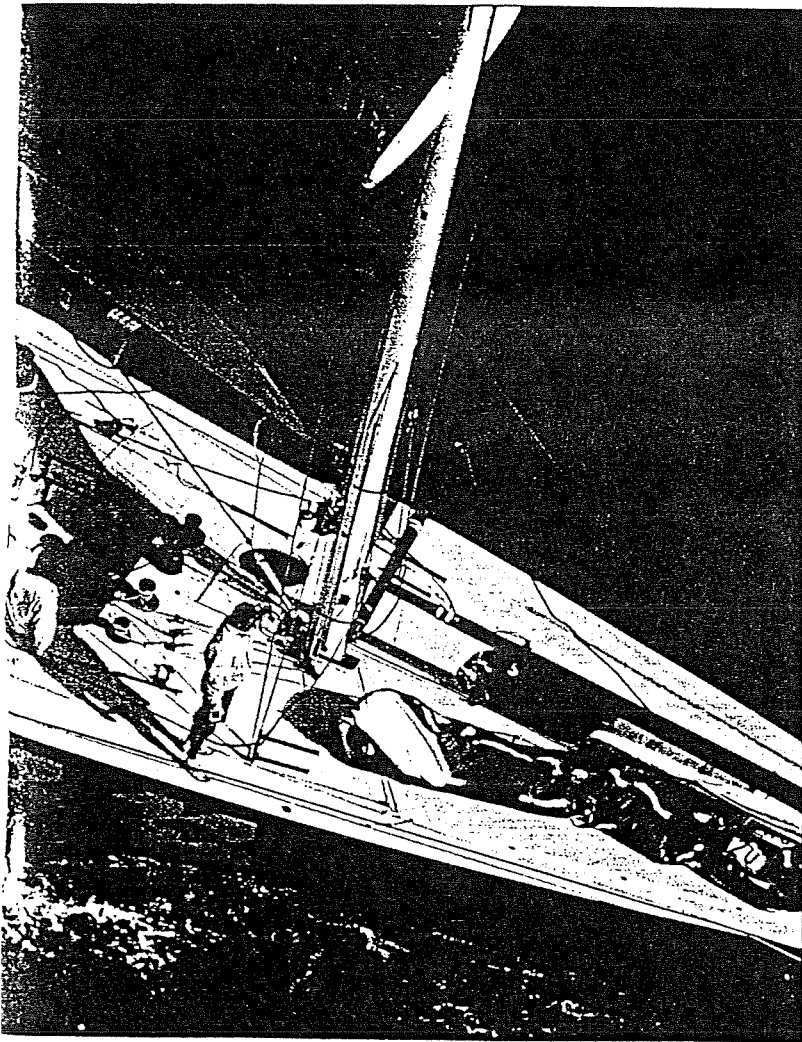
«La vecchia "Azzurra" ha avuto più ritorno di immagine e meno risultati di quello che meritava. Sia l'equipaggio sia gli sponsor non avevano la mentalità giusta e si accontentavano di partecipare. La Coppa America va vissuta come ho fatto io: con la convinzione di poter fare molto. Ai tempi mi chiesero se volevo far parte della sfida, ma appunto non avevo visto gli ingredienti giusti per arrivare in alto. Ma è stata una sfida importante, ha spianato il terreno a chi è venuto dopo».

Se non dovesse riuscire a conquistare la Coppa ci riproverà?

«Quella de Il Moro è attualmente l'organizzazione più efficiente per difendere o portare una nuova sfida di Coppa America e non credo che questo patrimonio andrà perso. Con La Compagnia della Vela ho un accordo, una sorta di diritto di prelazione per la prossima edizione che mi consentirà di decidere con libertà cosa fare in caso di vittoria».

E le fantasie di bandiera, di chi La vede alleato dei francesi?

«Il panorama cambia in caso di vittoria o di nuova sfida, diventa un problema di sponsorizzazione. Questa volta con Il Moro è stato facile: io ci credevo e ho deciso. La prossima sarà più complicata, articolata. Ma se vincerà un europeo, noi o anche i francesi, o gli spagnoli, avremo un dovere di difesa "europeo" più che nazionale. Credo si dovrà creare un movimento per la difesa della Coppa».



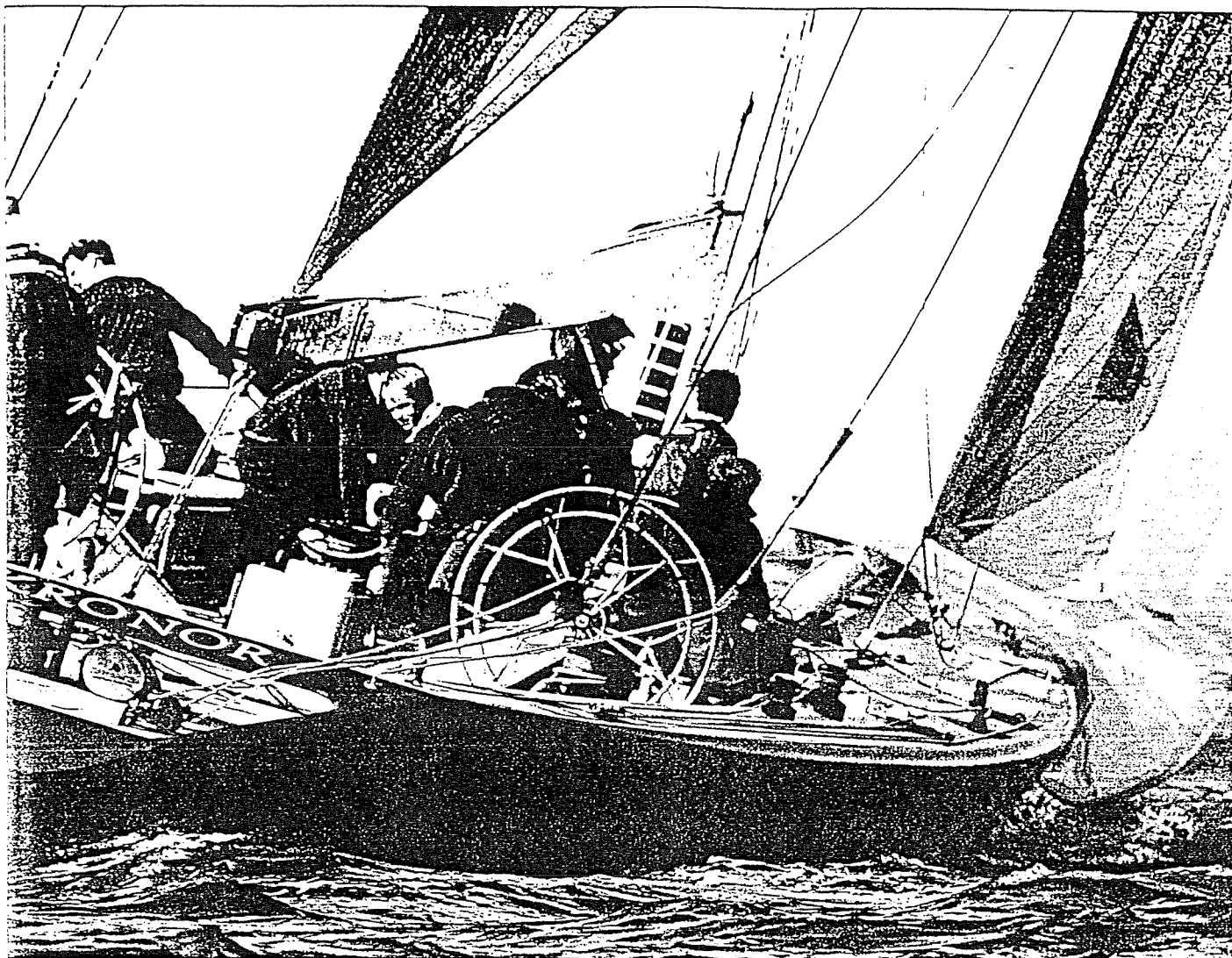
tissimo, penso che abbia le sue lacune e i suoi pregi. Noi abbiamo esplorato tutto l'arco della progettazione e Moro due era leggero e poco invelato come la loro. Alla nostra sfida può rimanere il rimpianto di non aver completato il programma facendo correre a "barca due" il campionato mondiale per apprezzare il suo comportamento contro più avversari. Di fatto però non ne eravamo convinti».

ciale le usavamo di notte».

Negli altri sport si usano dei premi "partita". Avete previsto premi per l'equipaggio?

«No, il premio era di poter partecipare. Non ci saranno aggiunte al piacere di aver preso parte a questa Coppa».

L'equipaggio neozelandese sulla carta è più ricco di talenti mentre quello de Il Moro è più giovane e ruota attorno a Paul Cayard. È



## Secondo round robin, le regate de Il Moro

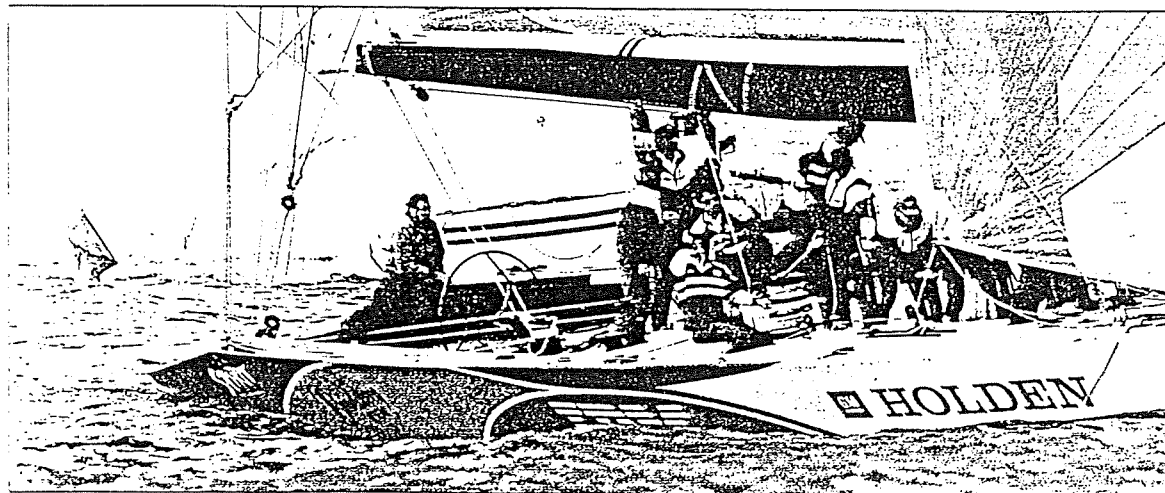
*Il giorno — Il round comincia facile: si incontra "Tre Kronor", la barca svedese che durante la corsa ha subito qualche piccolo aggiornamento. Gli svedesi devono ripetere la partenza e alla prima boa il loro distacco è già di oltre sette minuti. Cayard preme sul-*

*l'acceleratore e alla seconda boa porta il vantaggio de Il Moro fino a quattordici minuti. Ci si accontenta e alla fine della regata gli svedesi incassano 13' 32". L'incontro del giorno è tra "Nippon" e "Ville de Paris". Vincono i giapponesi con una regata di testa, ma per i tran-*

*salpini c'è una grande rimonta, dopo la seconda boa avevano oltre quattro minuti e concludono dietro di 1' 42". Senza storia gli altri incontri con "New Zealand" agile vincitore, con oltre dodici minuti, contro "Spirit of Australia" e "España 92" che batte senza problemi*

*"Challenge of Australia".*

*Il giorno — È il derby latino, "Il Moro" incontra "Ville de Paris" e dopo la partenza sembra di assistere alla fotocopia della regata del primo round. Più tattica, con meno virate e irruenza, ma con i*



Arrivederci... Sono quattro gli sfidanti senza fortuna. Grandi sconfitti gli australiani, a sinistra "Spirit" e a destra "Challenge", cui è stato negato l'accesso alla finale; simpatici gli svedesi. Sopra è ripresa "Tre Kronor".

francesi in testa a controllare dopo una partenza anticipata (la prima dall'inizio) di Cayard che supera la linea un secondo prima del colpo di cannone. "Il Moro" riparte con trenta secondi di ritardo e guadagna circa dieci secondi a lato portandosi a ridosso dei francesi che girano la ultima boa davanti di sette secondi. Questa volta il fiuto di Cayard è vincente e dopo un gybe set (sta diventando l'arma più usata de "Il Moro") i francesi hanno perso il controllo della regata, complice anche la apertura di un moschettone del gennaker. "Il Moro" vince per undici secondi. Negli altri incontri l'unica sorpresa è "Tre Kronor", che riesce a contenere il suo distacco da Nippon in "soli" 2'21", "New Zealand" batte "España", "Spirit of Australia" batte "Challenge".

III giorno — Regata tranquilla per "Il Moro" che ha vita facilissima contro "Challenge of Australia", che batte agevolmente con un vantaggio di 6'57". Potendo correre indisturbato segna il record sul giro del secondo round. Strano il match tra "New Zealand" e "Nippon". I kiwi partono fortissimo ma gli altri rimontano bene, fino a quando non riescono a effettuare due "doppiaggi" fermandosi. "New Zealand" conclude alla grande e il suo vantaggio sulla linea è di 2'21". "Ville de Paris" batte "Spirit" e "España" si aggiudica la regata, quando era già in testa, per il ritiro di "Tre Kronor".

IV giorno — "Il Moro" e "New Zealand" sono di fronte per il terzo incontro diretto (dopo la finale dei mondiali e quello del primo round): hanno sempre vinto gli italiani. "New Zealand" parte bene e dà l'impressione di poter guadagnare al vento grazie alla sua nuova chiglia ad U, la stessa che hanno provato Conner e Murray, che solo Farr riesce a far funzionare. In vira-

ta sia Davis, sia Barnes smettono sulle ruote concentriche per essere più rapidi. La mancanza del timone di poppa toglie infatti immediatezza alla manovra. Alla prima boa il distacco de "Il Moro" è di una decina di secondi, in poppa si avvicina ma con una strambata di troppo perde ancora. La seconda bolina non è favorevole al Moro costretto dalla parte sbagliata del campo durante uno shift di 20 gradi che avvantaggia i kiwi di una trentina di secondi. "New Zealand" allunga un po' nei laschi e porta il suo vantaggio, che resta invariato fino alla fine della regata, a 1'16". "Il Moro" perde l'unica regata del round. Senza storia le altre regate, unico momento di suspense la fermata di "Nippon": Dickson è costretto dalle alghe a buttare in mare due uomini che liberano la chiglia dalla "verdura". In quel frangente "Challenge" si trova a condurre e colta dal panico non sa bene come controllare (dicono i maligni) e quasi subito si ferma anche lei per aggancio di alghe dando via libera ai giapponesi. "Spirit" batte "Tre Kronor", "Ville de Paris" batte "España".

V giorno — "Il quinto giorno fu carbonio", così riportano le scritte di Coppa. In una giornata dal punto di vista agonistico nulla, o quasi, in cui tutte le quattro barche di serie A incontravano avversari di serie B "Il Moro" issa l'arma segreta cioè vele laminate con tessuto di carbonio. Lo fa prima del via e durante l'ultimo lato di bolina della regata contro "Spirit" che vince con un vantaggio di 7'48". "Nippon" batte "España", "New Zealand" con al timone Roussel Couvts, alla tattica Brad Butterworth e per ospite Peter Blake, batte "Tre Kronor", "Ville de Paris" batte "Challenge of Australia".

VI giorno — Per "Il Moro" una passeggiata di salute contro

"España 92", si vince per 13'48" dopo aver fermato la barca per liberare la chiglia dalle alghe, che cominciano a diventare un problema. È il preparatore atletico Andrea Madaffari a gettarsi nell'Oceano. Tutti i team cercano di escogitare un sistema che eviti "il bagno". Giornata drammatica per "New Zealand", che batte "Ville de Paris" per soli otto secondi. I kiwi dopo aver girato la ultima boa con 2'11" si trovano Pajot alle spalle: il vento nuovo che arriva gioca a favore dei francesi e inoltre a poche lunghezze dalla linea New Zealand rompe un gennaker tagliando il traguardo con la sola randa. "Nippon" batte "Spirit" e "Tre Kronor" vince contro "Challenge".

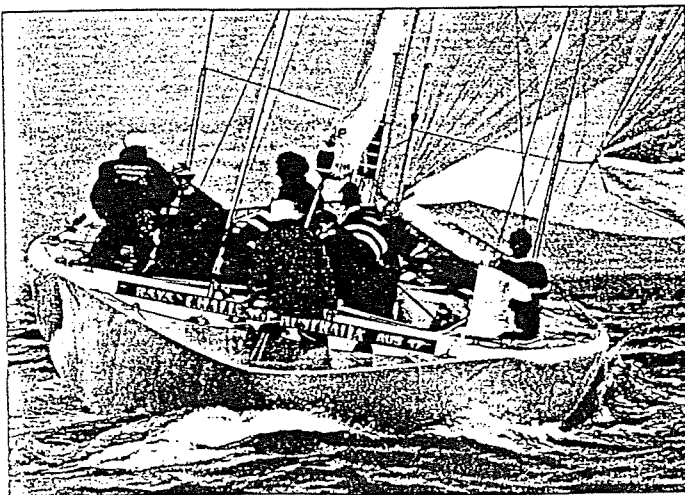
VII giorno — La regata del giorno è tra "Il Moro" e "Nippon", Cayard in partenza è molto aggressivo e cerca subito il duello ravvicinato con Dickson, che attende dopo la partenza per coprirlo al meglio durante la prima bolina. "Il Moro" resta al comando per tutta la regata con un vantaggio che non supera mai il minuto e taglia il traguardo davanti di undici secondi. Però c'è il fattaccio. La boa di poppa infatti, mal posta, si sposta durante il passaggio delle barche e costringe "Nippon", che protesta immediatamente, ad allungare il percorso di una ventina di metri. La giuria accoglie la protesta e si deve ripetere il match. Il giorno dopo il risultato è il medesimo, "Il Moro" è primo per 46" dopo aver condotto tutta la regata. Gli altri incontri della settimana giornata vedono vincitori "España" su "Spirit" per 1'25", "New Zealand" su "Challenge" per 6'46", "Ville de Paris" su "Tre Kronor" per 2'02".

Le proteste — La più interessante è naturalmente quella del settimo giorno, con la ripetizione dell'incontro tra "Il Moro" e i giapponesi. Il Comitato ha dato prova di incompetenza: è piuttosto ridicolo che il lavoro di anni venga messo in discussione per pochi metri di cima e pochi chili di cemento che servono a tenere ferma una boa. Comunque, il fatto accerato è che la boa si stava spostando e che ha costretto "Nippon" ad allungare il percorso portandosi in una posizione più sfavorevole, più sottovento, di quella che avrebbe occupato se la boa fosse stata ferma. La Giuria ha giudicato il danno subito da "Nippon" valutabile tra gli 8 e i 16 secondi, e avendo questo perso per 11" ha considerato l'accaduto influente per il risultato. Se insomma Il Moro avesse vinto per 40" probabilmente non ci sarebbe stata discussione e ripetizione.

## Vele: arriva il carbonio

Il quinto giorno del secondo round robin "Il Moro" ha finalmente issato le vele di carbonio. Un'arma tenuta accuratamente segreta fino al giorno prima. Solo pochi sapevano che «Il Moro avrebbe usato un'innovazione particolare». In realtà ci si stava lavorando da tempo, l'idea è di almeno due anni fa, quando i tecnici di Montedison e Tencara con Cayard, Frers e compagni hanno definito il "piano di battaglia", cioè lo sviluppo tecnico. È stato Giovanni Belgrano, da anni in forza alla Sp System che ha ideato un tessuto con fibre di carbonio che fosse adatto a un laminato per le vele. Il passo in effetti era simile a quello già fatto quanto si è impiegato il Kevlar, una decina di anni fa, dimostratosi una autentica rivoluzione. I problemi da risolvere erano legati alla possibilità di incollare il carbonio sul supporto di mylar e anche alla sua eccessiva rigidità nei tessuti tradizionali realizzati per la costruzione degli scafi. Per essere usato nelle vele il carbonio è stato tessuto in fibre molto sottili. La laminazione e l'accoppiamento con gli altri materiali è stata studiata con i tecnici della North Cloth (la fabbrica che produce i tessuti) che hanno prodotto laminati di vari pesi, tutti quelli che servivano per la realizzazione delle vele durante la Coppa.

I primi collaudi sono avvenuti sul maxi "Gianna" nelle acque di Ravenna, Venezia e Antibes. Nessuno si è accorto delle vele particolari, poi a San Diego sono state provate in condizioni reali navigando di notte, verso il Messico a trenta miglia dal campo di regata, con "Il Moro tre". Il guadagno di peso nei confronti delle vele in Kevlar, spiega Davide Innocenti direttore della veleria de Il Moro «si può calcolare attorno al trenta per cento. Ma sono convinto dei grandi vantaggi nella tenuta della forma anche al termine di una regata impegnativa nella quale si è virato molto deteriorando molto le vele. Con la maggiore stabilità dimensionale del carbonio sono molto ridotti anche i ritocchi della vela sempre necessari con il suo invecchiamento». I vantaggi del nuovo tessuto saranno importanti anche per le vele da crociera, che dopo una fase iniziale "per pochi" potranno avere una buona diffusione con prezzi presumibilmente molto vicini a quelli delle vele attuali e una durata superiore. Fin da ora le nuove vele non presentano problemi nell'uso, come la piegatura e la regolazione.



COPPIA AUSTRIACA



Il giorno. "Il Moro" incontra la entissima "Challenge of Australia", alla prima boa il vantaggio della barca targata Montreuil è già di 2'34" e si prosegue senza un crivido fino alla fine, quando "Il Moro" taglia con un vantaggio di 3'03". La regata del giorno è quella tra "Ville de Paris" e "New Zealand". Drammatica, vincono i francesi e "Il Moro" si trova in testa alla classifica. Al via entrambi i timonieri sono troppo irruenti e devono ripetere la partenza. Poi il ventoso trentino riesce a tenere dietro i kiwi girando la prima boa con 3" di vantaggio, nella poppa successiva costruisce poi il suo successo riuscendo a incrementare il vantaggio fino a una quarantina di secondi che bastano a controllare fino alla fine l'azione di Rod Davis.

## Le regate del terzo round robin, conferma giapponese

Al traguardo "Ville de Paris" ha un vantaggio di 1'21". "Nippon" batte "Scirit" con 4'45", "España 92" batte "Tre Kronor" per 4'39".

Il giorno. Per "Il Moro" è un giorno di sconfitta, perde per soli 5" nei confronti di "Nippon", che ha condotto con una certa autorevolezza tutta la regata. In partenza "Il Moro" semora decisamente in vantaggio, ma Dickson scegliendo di partire lentamente a sinistra fa la mossa giusta. Infatti gira la prima boa con un vantaggio di un minuto, grazie al vento "entrato" dal lato che ha scelto. In poppa "Nippon" rompe due spinnaker e

"Il Moro" si avvicina quasi a raggiungerlo. Il lato successivo è causa di un giallo: il Comitato cambia prova della solita improvvisazione segnata 230 ma la boa è per 280. A sbagliare è la "donna delle candiere", ma non importa: via come fosse l'interludio, dove, boa con molla, che anche se le boine diventano poppe non si cambia. La regata prosegue con vento molto irregolare (il report di fine regata recita 120-230 gradi) ma con i giapponesi sempre saldamente al comando. Nell'ultima poppa, "Il Moro" piomba sull'arrivo, mentre Dickson è finito in un buco a trecento metri dall'arrivo. Suspence,

ma "Nippon" è primo. Negli altri incontri pochissima storia tra "Ville de Paris" e "Tre Kronor" sconfitta per 22'32", tra "New Zealand" e "España 92" sconfitta per 17'46". Appena avvia il brivido nel deroy australiano dove Hugh Trahanne nuovo timoniere di "Challenge" riesce a battere Peter Gilmour su "Scirit" e a vincere l'unica regata della Louis Vuitton Cup.

Il giorno. Vento tra i dieci e i diciotto nodi, una delle prime giornate realmente ventose della Coppa, con "close racing", come dicono gli americani. Soprattutto tra "Nippon" e "Ville de Paris". I francesi sono perfetti alla partenza, Marc Bouvet taglia primo e davanti per 13", poi cede il timone e Pajot, come di consueto, per prendere il

neozelandese che guadagna inesorabile. All'arrivo i kiwi tagliano con 5'01" di vantaggio facendo fare al "Moro" la figura degli australiani... «È andato tutto storto» commenta laconico Cayard «Ho sbagliato la partenza quando avevo tutto sotto controllo». Negli altri incontri "Spirit" batte "Tre Kronor" di 6'42", "Nippon" batte "España 92" per 4'13", "Ville de Paris" batte "Challenge" per 12'44".

V giorno. È una delle giornate più avare di vento della Louis Vuitton Cup, tanto che quasi tutti rischiano di finire fuori tempo massimo, che viene calcolato boa per boa. "Il Moro" incontra "Ville de Paris" che pochi giorni prima era stata in grado di finire davanti ai kiwi. Cayard vince la partenza, ma durante la prima bolina Pajot passa e dopo aver pasticciato in prossimità della boa gira con 26" secondi di vantaggio. In poppa le barche si allontanano molto una dall'altra, "Il Moro" verso nord, "Ville" verso sud, al primo incrocio gli italiani sono davanti, Cayard si accontenta e mentre il vento sta morendo si mette tra l'avversario e la boa e ordina un cambio di genaker. Quelli più piccoli infatti restano più gonfi. Nella seconda bolina Cayard abbandona nuovamente i francesi per cercare vento, che trova, tanto che gira dopo la seconda bolina con un vantaggio di 5'18". Finalmente arriva un po' d'aria e non si corre più il rischio che la regata venga annullata. Al termine dei laschi il vantaggio de "Il Moro" è di 6'34". All'arrivo, dopo un tardivo recupero dei francesi, di 3'14". «Vorrei pensare che questo è il vero Moro» dice Cayard «gli ultimi giorni non mi erano piaciuti ed era difficile capire cosa stava succedendo. In queste condizioni la barca che è davanti può facilmente avvantaggiarsi». Dopo la regata Raul Gardini che è rimasto a terra per lasciare leggera la barca annunciando sostanziose modifiche: sono in arrivo un nuovo albero, nuova chiglia, nuovo timone e nuove vele. Gli altri incontri vedono "Spirit" davanti a "España 92" per 11'11", "New Zealand" davanti a "Challenge" per 42'38", e "Nippon" davanti a "Tre Kronor" per un'ora e quindici secondi: il più elevato ritardo della storia della Coppa America. Gli svedesi tornano a casa con un primato...

VI giorno. "Il Moro" incontra "España 92" issando una randa in carbonio. Per consentire dei test su barca tre e quattro, che vengono timonate da Enrico e Tommaso Chieffi, sale a bordo come tattico

Stefano Roberti, vecchio leone di "Azzurra". La regata ha poca storia, anche se "España 92" mostra interessanti spunti di velocità in poppa. All'arrivo il vantaggio de "Il Moro" è di 2'14". L'incontro del giorno è tra "Nippon" e "New Zealand": partenza pari, ma al primo incrocio Dickson costringe Davis a virare sottovento e guadagna due lunghezze. Alla prima boa "Nippon" ha 15" di vantaggio che crescono in poppa fino a 23". Nella seconda bolina, con il vento salito fino a 12 nodi, "Nippon" costruisce il suo successo sfoggiando una velocità impressionante. Durante i laschi i kiwi recuperano una ventina di secondi, ma non bastano, e nei due lati conclusivi la situazione resta stabile. All'arrivo "Nippon" ha un vantaggio di 1'02". "Tre Kronor" batte "Challenge" per 1'13", "Ville de Paris" batte "Spirit" per 3'13".

VII giorno. Storia brevissima: le quattro barche di serie A incontrano quelle di serie B e le "giustiziano" senza problemi. "Nippon" batte "Challenge" per 9'55", "New Zealand" batte "Tre Kronor" per 6'11", "Ville de Paris" batte "España 92" per 1'38" e "Il Moro" batte "Spirit" per 1'15". Per "Spirit" si tratta quasi di una giornata di gloria, perché mostra una velocità leggermente migliore del solito. Per i quattro team di serie B si tratta della regata di addio, gli spagnoli issano un enorme spinnaker, realizzato da tutto l'equipaggio, con scritto "we love america 1492-1992". A terra si comincia subito a fare le valigie.

Proteste. Durante la seconda regata un cambio di percorso con segnalazione errata (viene issato 230 invece che 280) provoca una protesta de "Il Moro" contro il Comitato. La protesta non viene accolta perché l'errore ha danneggiato in egual misura i due concorrenti, ma questo non fa che accrescere la sfiducia nel Comitato e nella Giuria che ancora una volta decide contro la barca italiana.

La giuria della Coppa America, diversa da quella della Louis Vuitton ha riconosciuto "illegale" il modo di utilizzare il bompresso-sulla barca neozelandese. Piccolo scandalo «metà barche del mondo sarebbero irregolari» dichiara Farr «anche il cat di Dennis». Di fatto "New Zealand" può continuare ad usare il bompresso come punto di mira delle vele durante la Louis Vuitton Cup, ma non potrà farlo in un eventuale regata contro gli americani dove potrà servire solo come sostegno per il caricabasso del tangone.

suo posto di tattico. "Nippon" riesce a sottrarsi al controllo dei francesi ed è piuttosto evidente che riesce a navigare con miglior angolo e più rapidamente dell'avversario, gira la prima boa con un vantaggio di 23". I francesi si rifanno sotto e girano la boa di poppa quasi insieme, per perdere nuovamente terreno in bolina. I giapponesi devono cambiare una volante e perdono un po' di acqua, i francesi per contro rompono la penna del genoa e impiegano molto tempo a sostituire la vela, dimostrano comunque una ottima velocità in poppa e perdono per "soli" 46". Regata facile per "Il Moro" che vince contro "Tre Kronor" per 4'57" risultando anche la barca più veloce. "España 92" batte "Challenge" che si ritira per la rot-

tura della randa, "New Zealand" batte "Spirit" per 8'10".

IV giorno. I riflettori sono puntati su "Il Moro" e "New Zealand" e nonostante alla vigilia alla base mostrassero grande prudenza in molti speravano in una affermazione italiana. Invece fin dalle prime battute si è scoperto che i kiwi, in quelle condizioni di vento leggero (5/8 nodi), in bolina erano piccoli missili. Qualcuno afferma almeno un decimo di nodo più veloci, altri giurano che Cayard stesse "rallentando". Di fatto "New Zealand" ha sempre guadagnato, il distacco era 1'20" dopo la prima bolina, di 2'21" dopo la seconda. Fin dal primo lato, che i kiwi affrontano sulla sinistra del campo, le raffiche sembrano essere tutte per la barca