

## MATCH RACING, TEAM RACING, IL NUOVO MONDO DELLA VELA

Quando nel 1851, durante una tradizionale regata di flotta (la prima edizione della Coppa d'America), il comandante dello yacht reale inglese Victory & Albert, rivolgendosi alla regina e rispondendo ad una sua domanda, pronunciò la celebre frase *"Maestà, non c'è secondo"* lui certamente non si rendeva conto di aver battezzato inconsciamente una nuova forma di vela: il match race.



Luciano Giacomi



Alla Coppa America l'onore di aver scoperto questo mondo, di aver spinto alla lotta uno contro uno che rappresenta tattiche e tecniche diverse dalla tradizionale regata di flotta. Questo onore ora le è stato parzialmente tolto perché, in realtà, la Coppa America non è un match race. Perché? Per tante ragioni: le barche sono diverse una dall'altra, il timoniere cambia durante la serie e, addirittura, durante uno stesso match, la regata è troppo lunga, con percorso troppo aperto, che rende la scelta del bordeggio e la valutazione meteo troppo importante. Al "copro a corpo" viene lasciato troppo poco spazio. "Lei" va ovviamente avanti per la sua strada e continua a contribuire allo sviluppo della vela svizzerando (a talvolta creando) problemi di tecnologia, tattica, regole, giurisdizione e chi più ne ha più ne metta.

Scoperto, quindi, che il nostro favorito programma velico televisivo non è un vero match andiamo a cercare il primo di quelli "veri" e dove arriviamo? In Bermuda, 1937, la prima Gold Cup, la prima regata "uno contro uno" che ha usato imbarcazioni uguali tra loro. Questo non significa un'immediata copertura mondiale, la nascita naturale di un circuito, la messa in palio di un titolo ma è stato solo l'inizio.

Il gioco non era "televisivo", diventava noioso quando, dopo aver visto il vincitore tagliare il traguardo, ci volevano delle ore prima che la Giuria dirimesse le numerose ed inevitabili proteste. Che fare?

Non so chi abbia inventato l'arbitraggio. O meglio so solo chi ha perfezionato l'ultimo gradino: la nascita degli umpire. È stato l'americano Tom Ehman, arbitro internazionale di Hockey su ghiaccio, che ha pensato di trasferire nella vela un sistema di arbitraggio vero e proprio. Eppure, come dicevo, non do a lui l'onore dell'invenzione totale perché il sistema ha passato una lunga storia, iniziata nei Campionati Mondiali dei 12m con delle sommarie udienze fatte per radio.

Il circuito match race, con gli eventi graduati e tutto quanto connesso è nato prima dell'arbitraggio. Io stesso ho avuto modo di sedere in giurie internazionali di gradi 1 e farmi le due di notte ogni santo giorno, per discutere 20-30 proteste al giorno. Non era possibile andare avanti così. Dapprima si è accertato che la maggior parte dei problemi succedevano in partenza e si è risolto il problema ancorando la Giuria poco sottovento alla linea, da dove poteva controllare le evoluzioni in pre-partenza e rispondere immediatamente alle proteste. Poi il salto di qualità di Tom Ehman. Ricordo ancora con una certa emozione (visti i miei trascorsi di arbitro di basket e di pallamano) quando, durante uno dei meeting dell'ISAF (o forse ancora IYRU...) venne annunciata la nascita degli arbitri e vennero comunicati i nomi dei primi 8 arbitri internazionali, nominati d'ufficio senza seminari o esami.

Se Tom Ehman inventò l'arbitro, fu Henry van der Hat, olandese, colui che diffuse gli arbitri. Si viveva un momento di gran movimento: i primi esperimenti di match con il Soling, lo sviluppo dei gradi uno, la prima edizione della Nations Cup (poi abbandonata ed ora ripresa). Queste occasioni vennero usate per diffondere il sistema di arbitraggio, organizzando numerosissimi seminari per umpire.



Nations Cup a Trieste

## MATCH RACING, TEAM RACING, IL NUOVO MONDO DELLA VELA



Il primo arbitro internazionale italiano fu il compianto Jan Boogart, inviato dalla FIV al primo seminario per umpire, svolto a Medemblik. Io non ci andai perché si trattava di un momento difficile per il lavoro (fine anno scolastico) ma non persi l'occasione per il secondo seminario a Rovigno (Croazia), in occasione del locale grado uno. A quei tempi non esisteva la serie B: i nuovi colleghi non si rendono conto di che fortuna hanno di poter cominciare arbitrando i gradi 5 ed i campionati Juniores. Bisogna provare ad arbitrare Dickson contro Coutts il primo incontro della propria carriera, bisogna provare a veder

sventolare la prima chiamata di giusta rotta a guardarsi con il collega con due grossi punti interrogativi sul volto. Ma poi si prende coraggio: due mesi dopo Saint - Tropez, altro grado uno, tutto più facile, nuove facce, nuovi colleghi, nuove amicizie.

Da quel momento la storia scorre veloce: Nations Cup, istruttore ai primi seminari negli Stati Uniti, contributo allo sviluppo dei gradi 1 in Adriatico. Gli italiani cominciano a frequentare le regate in Slovenia e Croazia e si cominciano a chiedere come mai non se ne fanno in Italia. In quel momento il presidente del gruppo di lavoro Altomare (unico possibile riferimento) è Andrea Damiani. Qualche telefonata, qualche pressione finché ottengo il "Sì". Lignano Sabbiadoro, undici anni fa, primo campionato italiano Match Race, corso sulla flotta slovena e vinto da Benussi.

E gli arbitri? Non mancavano!!! Sloveni e Croati, perfetti organizzatori dei grossi eventi, mancavano, per nostra fortuna, proprio di questa materia prima, cosa che ci ha permesso di far nascere e crescere i nostri primi arbitri (Riccardo, Piero, Fabio, Mauro, Mario, Tullio e spero di non dimenticare nessuno).

Secondo Campionato Nazionale a Trieste, con le finali in piazza il giorno prima della Barcolana. Seconda sfontata di arbitri ... tanti .... Non faccio nomi per non dimenticarne qualcuno, ma certamente devo nominare Alfredo considerando dov'è arrivato ora. Lo conoscevo già, sì. Campionato militare a Gaeta. Un marinaio della Sezione Velica di Napoli mi chiede "posso venire con te sul gommone?" ... e sapete che io a richieste del genere vado in brodo di giuggiole.

Il resto è storia recente. Impossibile parlare nello stesso momento del match e del team racing. Una buona parte della storia è parallela e quasi incrociata.

Interessante notare come la regata a squadre abbia scoperto gli arbitri per il proprio conto, senza usare, all'inizio, l'esperienza del match. Curiosa la sua storia e casuale come io ci sia capitato in mezzo.

Siamo nel 1986, Campionato Mondiale di Optimist a Roses, Spagna. Passo di là l'ultimo giorno per raccogliere un collega e proseguire per Palma di Maiorca, One Ton Cup. Me la prendo comoda, sono in vacanza, ed arrivo a Roses nel pomeriggio quando il Mondiale Optimist non è ancora concluso. Mi catturano, mi chiudono in un container, e mi mettono sul tavolo una trentina di proteste. Al mio sguardo interrogativo mi rispondono: regata a squadre, ne abbiamo 140 da fare devi aiutarci. Finiamo a tarda notte, un ristorante impietosito ci aspetta e, durante la cena, ci chiediamo come risolvere il problema. L'anno dopo il campionato è in Olanda, tempi troppo corti per fare le riforme che arrivano nel 1988 in Francia, a La Rochelle.

Gerard Bossè, Patrick Bergman ed io scriviamo (come istruzione di regata) il primo testo di quella che ora è diventata l'appendice D. Prima volta nella storia dell'esperimento "un giro da solo due giri con l'arbitro".

Lo stesso anno il compianto Rino Regoli spinge per provare il primo campionato di Optimist a squadre: 31 squadre italiane ed una ungherese all'isola d'Elba. Vince la SVOC di Monfalcone e, anche per la regata a squadre, inizia la nuova era.

A livello internazionale il team racing ha un suo sviluppo parallelo, diventa lo sport velico dei College americani ed inglesi. E anche qui il resto è storia recente. Tra match e team il bisogno di arbitri in Italia si fa sentire e così pure la necessità di una struttura che organizzi e provveda allo sviluppo di queste specialità.

## MATCH RACING, TEAM RACING, IL NUOVO MONDO DELLA VELA

La match race a livello internazionale gode di fortune alterne, entra nelle Olimpiadi, vi rimane per 3 edizioni e poi viene cacciata sia per le resistenze di alcuni tradizionalisti, ma anche per qualche problema successo in Australia.

Anche in Italia non mancano le resistenze. Il gioco è caro da gestire, ha bisogno di flotte che non tutti i Circoli si possono permettere, 10 barche - 12 arbitri è un rapporto spesso incettabile con i costi, in rapporto a 100 barche 3 giudici. Questo drappello di "specialisti", che snocciolano numeri di regole come se fosse un rosario, non è certamente il benvenuto da parte degli altri colleghi abituati a sedere pieni di libri, a immaginare senza aver visto lo scenario della protesta e a fare giurisprudenza. Perfino qualche giornalista si lamenta di veder trasformato il "suo" campo di regata in un campo di calcio, ma si va avanti.

Il Presidente è, invece, lungimirante e con il suo solito sesto senso capisce qual è il gioco. Il primo gruppo di lavoro match race viene affidato a Guido Montefusco, consigliere dell'VIII zona, per passare poi a Walter Cavallucci cambiando il suo nome in "match race - team racing".

Campionato assoluto, campionato under 25, Coppa Italia, campionato giovanile, campionato femminile. Un primo boom di concorrenti poi le cose si stabilizzano, c'è una stasi di vocazioni, i campionati giovanili languono anche per il sormontarsi degli impegni e la mancanza di istruzione adeguata. E allora? Allora via ai raduni giovanili prima ed a quelli femminili subito dopo. Il gioco comincia a piacere. Si rivela una valvola di sfogo di chi, per peso, struttura fisica o altri problemi abbandona la deriva. Si rivela una raccolta di fondamentali elementi di regole e tattica da usare anche in regata di flotta. Alcuni dei "ragazzini" (ora non più tanto) nati dai raduni cominciano a



farsi sentire nei campionati assoluti. Una ragazzina finisce la sua ultima regata in Optimist e viene invitata ad un grado uno: finirà quarta in classifica finale dopo aver vinto il round robin! Il lavoro di base paga.

Nel frattempo l'ISAF fa crescere il team racing (ben diverso dalle regate a squadre in Optimist). L'Italia non usa partecipare a questo evento finché Walter non si accorge che quel giochino esiste. Mettere assieme i nostri equipaggi buoni di regate a squadre e di match giovanile sembra facile, ma all'atto pratico il gioco si rivela diverso da quello previsto. La preparazione di base, però, unita all'intelligenza dei nostri serve. Vengono premiati come miglior team emergente (intendendo come provenienza da Nazioni non use a questa disciplina). Non ne facciamo, però tesoro: premio in bacheca e via avanti come se nulla fosse successo.

Due anni dopo altro mondiale, altra squadra improvvisata, altra capocciata contro la parete, altra rimonta finale, altra crescita vorticoso in corso d'opera. Ma questa volta è diverso. Si fa tesoro dell'esperienza negativa e anche il team racing comincia ad avere i suoi raduni. Assieme al Campionato Nazionale team racing per zone essi avranno il compito di garantire una preparazione, per evitare di presentarsi un'altra volta al mondiale non preparati adeguatamente.

I raduni match e team piacciono ai ragazzi per le novità degli argomenti ma piacciono anche ai genitori perché (finalmente) ci si va senza barca! Mutino, salvagente e via, anche in treno. Novembre 2007, il regalo: la match femminile entra nelle Olimpiadi. Non si è investito male, quindi, e ci si aspetta un aumento di tale attività.

Si comincerà timidamente perché non si sa ancora quale sarà la barca optata, ma la tecnica di base e la conoscenza delle regole può iniziare. Ci aspettiamo tante fanciulle in più, soprattutto quelle che hanno investito sul 29er.

In mezzo alle polemiche l'ISAF va per la sua strada ed inventa la medal race. Anche qui l'impegno del gruppo di lavoro match si dimostra utile e anche qui rientrano in gioco gli arbitri per lavorare, alla pari con i giudici tradizionali, a questo tipo di regata.

Tanta carne sul fuoco quindi, tante belle soddisfazioni, in questo nuovo modo di vedere la vela.

*Luciano Giacomi*