



Foto C. Borlenghi/Rolux

Sardinia Cup IL GIOCO DELLE PARTI

di Pietro Fiammenghi

Nell'ultima settimana di giugno si è disputata la Sardinia Cup ovvero l'ultima edizione del Campionato del Mondo a squadre riservato agli scafi d'altura. Cornice di questo storico evento - che un tempo si alternava negli anni pari all'ormai estinta Admiral's Cup - la raggiante e sempre ventosa Costa Smeralda e segnatamente lo splendido marina di Porto Cervo. A uno scenario tanto luminoso e paradisiaco, non ha fatto però seguito un altrettanto convincente organizzazione

dell'evento sportivo stesso. Le immancabili polemiche - scaturite questa volta da inspiegabili modifiche a una regola fondamentale dello stesso bando di regata a manifestazione già iniziata, cosa più unica che rara, unitamente ai leciti dubbi sollevati dagli osservatori specializzati sulla reale internazionalità dell'evento stesso - hanno gettato qualche ombra sullo spessore reale dell'intera manifestazione. La flotta, composta da venti yacht, di fatto proponeva l'aggregazione di scafi notoriamente battenti i colori italiani in improbabili



C. Borlenghi/Rolux



C. Borlenghi/Rolux

Sopra, la squadra spagnola in azione nelle acque della Costa Smeralda. Sotto, la premiazione con Sua Altezza Reale il re di Spagna Juan Carlos di Borbone al centro tra gli armatori

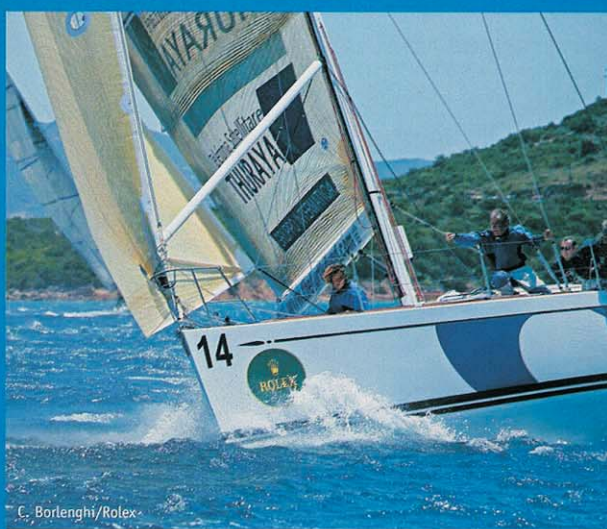


C. Borlenghi/Rolux



squadre estere, dando vita a un curioso carosello di nazionalità che ai più è apparso una maldestra autocertificazione di un'internazionalità di sola facciata. Tutte queste polemiche hanno accompagnato e in parte appannato, l'evento sportivo stesso, a partire dalle regate iniziali. A completare il quadro, vanno riportate le tecniche e obiettive dichiarazioni rilasciate al termine delle regate dal timoniere di "QQ8 Word Cargo", Riccardo Simoneschi: "restano le perplessità per la formula scelta dagli organizzatori per questa edizione della Sardinia Cup: la partenza unica, con la conseguenza di far correre assieme monotipi e scafi IMS, alcuni con prestazioni molto simili e altri con velocità completamente differenti date le diverse dimensioni, a mio avviso ha precluso lo spettacolo e la competizione stessa in quello che rimane uno degli appuntamenti più importanti per la vela d'altura internazionale. Le inevitabili tattiche di squadra adottate dai team in funzione della formula adottata, non hanno di fatto permesso ai singoli equipaggi di esprimere il loro reale potenziale, portando a inevitabili duelli tra IMS e monotipi, duelli assolutamente improbabili e impari sul piano delle prestazioni. Un vero peccato." Simoneschi con questa lapidaria

Sopra, il Farr 40 "TWT" dell'armatore italiano Marco Rodolfi che con Tiziano Nava alla tattica, ha vinto la classifica di classe. A lato, lo scafo statunitense "Talisman" ingaggiato con "X Prozac", per lo scafo americano la magra consolazione di aver vinto la propria classe. A lato, "Papastilla Thuraya" lo Swan 45 vincitore della sua categoria



dichiarazione ha obiettivamente fotografato nella sua interezza la situazione assolutamente anomala venutasi a creare anche in acqua. Una situazione culminata nell'ultima regata in programma, la settimana, in cui si è assistito a coperture accanite, contatti e proteste che hanno sostanzialmente finito per redigere la classifica finale, dando vita più a una parziale battaglia navale che a una regata tecnica tra professionisti. "Talisman" e "Prozac" - i due Botin rispettivamente di 58 e 56 piedi, ovvero le barche più grandi della flotta - si sono "nobilmente" dedicate alla causa sposata da un regolamento che consentendo a questi giganti di partire assieme agli scafi più piccoli, gli ha permesso di coprirla sistematicamente

danneggiando sapientemente proprio gli scafi migliori delle squadre avversarie. Il tutto, sfruttando una marcatura asfissiante che, francamente, più che rispettare il principio del corretto navigare, perorava l'assai meno nobile causa perfettamente espressa dalla frase "mors tua vita mea". Colui che ha goduto di questa anomala strategia è stato "Orlanda", il Farr di 53 piedi di Pirera che semplicemente navigando "liberi dagli avversari" - come il timoniere Tommaso Chieffi ha dichiarato - ha vinto l'ultima regata. Tra le sette squadre partecipanti, sei erano rappresentate dalle tre barche ammesse (uno scafo IMS, uno Swan 45 e un Farr 40), mentre la squadra argentina schierava due sole barche (gli



A lato, la collisione tra il Farr 40 "Madina Milano" e lo Swan 45 "DSK". I danni saranno talmente ingenti da costringere l'armatore dello Swan ad inviare la barca in Finlandia per effettuare la riparazione allo strallo di prua

mancava inspiegabilmente lo scafo IMS), confinandosi inesorabilmente all'ultimo posto dopo la modifica regolamentare che ammetteva tre prestazioni valide per nazione in luogo delle due iniziali.

Ma veniamo ai vincitori. Tra le sei squadre e mezzo presenti, ha vinto il team spagnolo costituito per due terzi da barche ed equipaggi italianissimi. "Bribon Telefonica" un Vrolijk di 46 piedi con SAR Juan Carlos de Borbone al timone, era la componente realmente iberica del team che vantava tra le sue fila anche lo Swan 45 "Vertigo" dell'armatore milanese Marco Salvi con il nostro Alberto Signorini alla ruota e il Farr 40 "Nerone" del romano Massimo Mezzaroma con Antonio Sodo Migliori al timone. Fuoriclasse titolati di livello internazionale ma certamente, eccetto il "Bribon Telefonica", di italica provenienza. Seconda, a quattro soli punti dalla Spagna, la squadra statunitense che, dopo aver comandato la classifica sino alla penultima giornata, ha lottato invano l'ultimo giorno per riconquistare la vittoria finale. "Talisman", lo splendido scafo grigio di Marco Birch schierato con il team a stelle e strisce, anche se ha nuovamente

dimostrato di possedere una velocità sorprendente aggiudicandosi ben quattro vittorie assolute che gli sono valse il primato nella classe IMS, è stato penalizzato nell'ultima decisiva regata per una collisione con il Farr 40 "Nerone"; sprofondando quindi in ultima posizione nella settima e decisiva regata. Alla fine, come al mondiale di Capri, la squadra statunitense si è dovuta accontentare del secondo posto in classifica generale tra rimpianti e polemiche meditando rivincite in quel di Palma in occasione dell'attesissima Coppa del Re. Terza classificata al termine delle sette prove disputate la sorprendente squadra svizzera che però, oltre all'armatore dello Swan 45 "Papastilla", Fabio Montauti, di elvetico aveva ben poco visto che l'equipaggio stesso era capitanato da Lorenzo Bressani e dai suoi fidi. Al biondo triestino e al suo giovane armatore-timoniere, va l'indubbio merito d'aver vinto la classifica di classe dominando tutte le prove con vento teso, vincendone ben tre. A completare la squadra scudo crociata erano inoltre schierati il Grand Soleil 56 "X Prozac" del team triestino capeggiato dai fratelli Furio e Gabriele

Benussi e il Farr 40 "Madina" dell'imprenditore lombardo Dario Ferrari. Proprio questo è stato vittima di una terrificante collisione con lo Swan 45 "DSK" che ha causato il ritiro di entrambe le barche e la successiva penalizzazione dello Swan. Quest'ultimo, oltretutto, ha riportato danni tali da consigliarne l'invio in Finlandia per la riparazione. Alle spalle di questi tre team, due squadre italiane, Italy Blu e Italy Red, quest'ultima con il vincitore della classe Farr 40, "TWT" di Marco Rodolfi forte delle intuizioni dell'esperto Tiziano Nava nel ruolo di tattico. Complessivamente, è stata una Sardinia tratteggiata da luci e ombre, esattamente come l'intera stagione IMS 2004. Una stagione intensa ma contraddittoria, in cui splendidi scenari e flotte numerose sono state parzialmente tradite da scelte improvvisate e decisioni superficiali. Una situazione equivocabile che richiama sempre più la necessità della creazione di un circuito professionistico capace di orchestrare le numerose potenzialità della vela agonistica, senza ricadere in stonature fastidiose e controproducenti.