

La preparazione di un evento di alto livello – Autore Lamberto Cesari

Questo capitolo è il racconto dell'esperienza personale di preparazione ad un evento di alto livello come il Campionato del Mondo Formula 18, con un approccio "non professionistico ma altamente professionale". Cosa significa? Sulla definizione di vela corinthian e professionistica si potrebbero scrivere libri, e la nostra esperienza in quegli anni rimane strettamente quella di due persone che hanno avuto la fortuna di poter dedicare molto tempo alla vela lasciando che rimanesse semplicemente una passione, e come tale in secondo piano rispetto all'occupazione principale che al tempo era lo studio.

Il fatto però di regatare in una classe come la Formula 18, che ad alti livelli pone i dilettanti in competizione con i professionisti, ci ha obbligati a lavorare soprattutto sulla qualità del tempo dedicato alla vela, raggiungendo quindi un approccio – e qui torno alla definizione iniziale- altamente professionale.

Altra caratteristica della nostra preparazione il fatto di non aver mai avuto un allenatore. Che se da una parte all'inizio era sentito come uno svantaggio, perché rispetto ai nostri coetanei francesi eravamo abbandonati a noi stessi –dalla logistica alla tattica-, col tempo abbiamo capito che quello era diventato un nostro punto di forza, data la nostra abitudine di chiedere a tutti un'opinione per poi elaborarla con la nostra testa.

Procederò per punti per cercare di dare un approccio schematico al percorso.

Fissare l'obiettivo

La stagione 2009 aveva fissato chiaramente il nostro livello: avevamo vinto tutte le nazionali in Italia e dominato il Campionato Italiano in casa al Lago di Garda, ma stentavamo ancora ad emergere sulla scena internazionale: avevamo mal figurato al mondiale in Belgio, con una sola prova nei dieci, alcuni piazzamenti mediocri e un ritiro per danni da eccessivo nervosismo.

L'evento cardine della stagione 2010 sarebbe quindi stato il Campionato del Mondo Formula 18, dal 5 all'11 luglio. L'obiettivo era il titolo youth, particolarmente sentito perché il trofeo era dedicato a Pierre Sicouri e quello era il nostro ultimo anno nella categoria, e contemporaneamente un piazzamento nei primi 20 in classifica generale. Certamente traguardo ambizioso, ma visto il tasso di crescita degli ultimi anni eravamo certi che solo alzando l'asticella più alta di quello che ritenevamo possibile avremmo avuto lo stimolo per migliorarci.

Suddividere la preparazione

Nell'autunno 2009, programmando la stagione seguente, abbiamo individuato tre aspetti su cui era necessario concentrarsi in modo di arrivare nello stato di forma migliore possibile per l'anno seguente: allenamenti in acqua, sviluppo dei materiali e allenamenti a terra (preparazione atletica).

1. Allenamenti in acqua

Per quanto riguarda gli allenamenti in acqua, dopo aver sviluppato un'ottima velocità al lago con vento forte la nostra principale esigenza era di navigare al mare, con onda ed aria medio-leggera, da sempre il nostro punto debole. Ostacolo principale la distanza geografica, dal momento che fino a giugno io studiavo a Verona e Vittorio avrebbe studiato a Tolosa.

La soluzione si è proposta durante una regata a Marsiglia, quando abbiamo conosciuto due ragazzi francesi in cerca di uno sparring partner per gli allenamenti invernali di base a Bandol, un paesino a venti minuti da Tolone. La nostra fortuna è stata che loro avessero a disposizione un allenatore che ci seguiva in acqua, e un circolo con tutte le facilitazioni necessarie a svolgere allenamenti adeguati, con docce e sale per de briefing. Geograficamente si trovava a metà strada tra Verona e Tolosa, il che vuol dire intorno alle sei ore di viaggio per entrambi per raggiungere la meta di allenamento.

2. Sviluppo dei materiali

Per quanto riguarda la barca, il Wild Cat appena lanciato dalla Hobie Cat presentava grandi innovazioni rispetto al Tiger, ma necessitava di piccole modifiche alle varie manovre per renderlo davvero adatto alle nostre esigenze. Fortunatamente siamo sempre stati abituati a lavorare molto sulla messa a punto, attraverso il processo di osservazione-riproduzione-sperimentazione tipico della Formula 18.

Ma il lavoro più consistente è stato nello sviluppo delle vele, grazie al rapporto con Pablo Soldano che ci aveva negli anni istruiti sulla progettazione e produzione in particolare delle rande. In quel periodo siamo entrati a far parte della squadra di sviluppo vele Hobie Cat, e questo ci ha permesso un grande passo avanti nella qualità dei nostri allenamenti, affinando l'osservazione delle vele e l'attenzione alla reazione in ogni regolazione.

3. Preparazione a terra

Per quanto riguarda la preparazione a terra, mentre per Vittorio (il timoniere) si trattava di una generale attività fisica e l'incremento di massa muscolare per raggiungere l'obiettivo dei 150 kg in due ideali per la Formula 18, per me (prodire) si trattava di una preparazione specifica, essendo il ruolo del prodire cruciale specialmente in condizioni di vento forte, quando la condizione fisica può condizionare la velocità della barca in andatura e in manovra. Per fare questo mi sono avvalso della collaborazione instaurata qualche anno prima con la Facoltà di Scienze Motorie dell'Università di Verona, in particolare con un tecnico e un professore grazie ai quali abbiamo costruito un programma di allenamento fisico apposito per il ruolo di prodire di Formula 18, analizzando carichi e frequenze cardiache durante i vari momenti della regata. La mia esigenza era da una parte quella della resistenza, ovvero non accusare fatica dopo quattro prove giornaliere con vento sostenuto, e dall'altra quella del recupero: la capacità di recuperare una bassa frequenza dopo sforzi molto intensi come i giri di boa o le manovre.

Creare il calendario

Costruite le premesse e poste le basi logistiche, la scelta del calendario diventava estremamente importante. Fissato il Mondiale all'inizio di Luglio, con la prima metà di Giugno occupata dagli esami universitari e tutti i weekend di maggio occupati da regate, diventava chiaro che il termine della nostra preparazione avrebbe dovuto coincidere con il primo appuntamento internazionale della stagione: l'Eurocat a Carnac a fine aprile. In questa data avevamo programmato che lo sviluppo delle vele e la preparazione fisica avrebbe dovuto essere al culmine, perché da quel momento in poi si sarebbe trattato solo di regatare, quindi mantenimento e piccole rifiniture.

Nell'inverno-primavera 2010 si sono quindi concentrati i nostri sforzi maggiori. La prima uscita il 30-31 gennaio a Hyeres in una limpida giornata di Maestrale per riprendere confidenza con la barca e le manovre, una pausa di due settimane per volare a Valencia a vedere l'epica sfida tra il trimarano di Oracle e il catamarano di Alinghi, e forti di quella ispirazione abbiamo cominciato ad allenarci a regime a Bandol con gli amici francesi.

Personalmente non posso dire che sia stato facile, salire in macchina il venerdì alle 17 sapendo di avere sei ore di guida da solo davanti, e ripercorrere la strada inversa alla domenica sera. Ma la soddisfazione di poter andare in barca d'inverno, fare allenamenti strutturati che davano frutti sensibili di giorno in giorno, registrare ogni piccola modifica e miglioramento per poi riflettere durante la settimana e progettare l'allenamento del weekend dopo, ripagava di tutte le fatiche.

Contemporaneamente continuava lo sviluppo delle vele tramite contatti costanti con Pablo Soldano, e la mia preparazione atletica con un ritmo di tre-quattro volte a settimana, tracciando i miglioramenti ogni weekend grazie a un utilissimo Garmin con cardiofrequenzimetro con il quale potevo analizzare le mie prestazioni fisiche in ogni momento dell'allenamento.

Verso la fine di Marzo abbiamo cominciato a partecipare a regate zonali tra la Costa Azzurra e la Camargue, non tanto per il livello ma tanto per riprendere confidenza con le regate tra le boe in mezzo alle altre barche, e questo ha cominciato a darci i primi riscontri positivi a livello di strategia e tattica, ovvero quegli elementi che allenandosi in due-tre barche si fatica a sviluppare. A metà aprile siamo tornati in Italia, al lago di Como, per una sessione di test vele con Pablo Soldano, e riassumere il lavoro invernale fatto a distanza. A quel punto sentivamo di essere pronti per il primo appuntamento internazionale, forti dell'esperienza dell'anno prima e di tutta la preparazione invernale.

Carnac 2010 per noi è stato un successo. La prima regata importante in cui siamo riusciti a regatare sempre al nostro livello, senza intoppi o rotture, e sempre davanti in una flotta di un livello mai visto prima. Finiamo decimi con i parziali di 49-17-9-7- 10-4-17-13, e questo il commento di Vittorio nel resoconto finale

"Per la prima volta ci troviamo a confrontarci di passo con i più forti al mondo e il risultato è davvero confortante, di bolina fino ai 15 nodi siamo assolutamente competitivi, soffrendo solo un poco quando saliva ulteriormente. Di lasco sempre veloci al pari o più di quelli che avevamo intorno, cioè di De Koenig, di Mourniac, Besson, Larsen, Backes e tutti gli altri. Gli unici che forse hanno ancora qualcosa in più sono Mischa, Bundock e Mitch con vento forte. Soprattutto ci manca ancora quell'intelligenza tattica per attaccare al centro senza scegliersi sempre i corner, la lucidità di non commettere errori, la capacità di partire sempre liberi e dove vogliamo. Aspettando di mettere a posto alcune cose ancora per il mondiale il morale è sicuramente alto, la strada è quella giusta."

In mezzo a due nazionali in Italia a maggio, un altro risultato rassicurante arriva dal Campionato Francese F18, dove chiudiamo quarti, primi youth e con un primo di giornata che è anche la nostra prima prova davanti a nomi del calibro di Backers, Lagarrigue, Besson. Come avevamo provato sulla nostra pelle in Italia, il passo tra fare dei bei piazzamenti e vincere sembra piccolo ma in realtà è enorme, presuppone un atteggiamento mentale completamente diverso. Che noi pian piano stavamo cominciando ad annusare.

A giugno l'obiettivo principale era mantenere la forma fisica nonostante il periodo di studio e memori dell'errore dell'anno precedente in cui siamo arrivati al mondiale due giorni prima dell'inizio e completamente sconcentrati, abbiamo forzato la mano con gli esami per darci la possibilità di salire in Bretagna almeno una settimana prima.

L'EVENTO

Dal racconto di quel campionato:

Se forse, senza eccessi di superbia, possiamo riconoscerci qualche merito tra i motivi che ci hanno portato fin qui, credo che uno di questi sia la capacità di imparare dai nostri errori. L'anno scorso di sbagli ne avevamo commessi tanti: a causa degli esami eravamo arrivati al Mondiale nervosi, stressati, poco concentrati, senza allenamento nel breve periodo precedente, e con una barca non totalmente efficiente. Quest'anno abbiamo fatto di tutto per rimediare, e grazie anche a un pizzico di fortuna (o tenacia, che dir si voglia) ci siamo riusciti. Appena possibile siamo partiti alla volta di Erquy, delizioso paesino sulla costa Bretonne che si affaccia sul limite occidentale dell'Inghilterra e porge un fianco all'impetuoso atlantico. Il meteo, in questo

periodo dell'anno, può essere estremamente variabile: allertati dai racconti di chi dieci anni prima aveva corso qui il primo mondiale F18 eravamo pronti a freddo, onde gigantesche e vento forte senza soluzione di continuità. Ma come spesso accade, le previsioni si rivelano errate o addirittura opposte, e infatti siamo andati incontro a due settimane di alta pressione, sole cocente e brezze termiche. Questo ci ha obbligato la settimana precedente al campionato ad allenarci con quelle ariette con cui mai avevamo realmente preso confidenza, ma come diceva Gunnar Larsen "se sei forte il tuo risultato non dipende dalle condizioni del vento che trovi, gli obiettivi devono rimanere gli stessi". E il confronto con i vari big che pian piano cominciavano ad arrivare ci ha aiutato molto, soprattutto per i molti spunti di navigazione con poca aria. Le giornate trascorrevano tra lavoretti alla barca, allenamenti intensi in acqua a provare e riprovare manovre e passo, preparazione atletica la sera per recuperare la forma perduta durante la sessione d' esami, e laute cene per non perdere energie. (...)

I buoni segnali si vedono già alla pesa con un'accoppiata peso equipaggio/peso barca da campioni del mondo: sfoderiamo rispettivamente un 150.0 e un 179.9 dato per buono per un piccolo diverbio sulla presenza o meno della cima di traino. Decidiamo incredibilmente di mettere un chiletto in più per l'equipaggio in vista di eventuali perdite di peso durante la giornata, dal momento che i controlli sarebbero stati casuali e immediati a fine regate (non siamo più quelli di una volta!). Le previsioni di piatta lasciano spazio a dei venti termici piuttosto irregolari in intensità e rotazione, ma che regalano ogni giorno almeno una prova al doppio trapezio e altre seduti in barca, caratterizzando un campionato assolutamente vario e difficile. Veniamo divisi per le qualifiche in 4 gruppi che si scontrano in continuazione su un unico campo a trapezio, il primo volo girando sul bastone esterno e il secondo su quello centrale: formula intelligente che ha funzionato per tutto il campionato e regalava un traversone strategicamente molto complesso.

Il primo giorno corriamo però con aria forte e stabile sui 15-20 kt, piazziamo subito due prove nei dieci (9-9) e ci rammarichiamo di doverne "sprecare" una per una brutta partenza e una collisione con i compagni di allenamento francesi (finiamo 34, sarà il nostro scarto delle qualifiche). Questo però ci mette subito in guardia di come sia difficile recuperare da una brutta partenza: tutti corrono, e sono solo le qualificazioni! A complicare le cose un Comitato di Regata particolarmente statico nel posizionamento della linea: partenze molto favorevoli in barca facevano sì che tutta la flotta cercasse di partire nel primo quarto di linea! Il secondo giorno acquistiamo regolarità (19-18-5), chiudiamo l'ultima prova tra i primissimi e entriamo in gold carichi da 23°, a soli 4 punti dal 17°...era chiaro che l'indomani sarebbe stata una lotta spietata. E così il giorno dopo è stato: vento sui 12-15 kt, e una linea di partenza talmente favorevole in boa che mure a dritta nemmeno si usciva dalla linea. Mettete tutto questo nella gold fleet di un mondiale e il risultato è fatto: partenza mure a sinistra di metà flotta in mezzo all'altra metà mure a dritta, slalom millimetrici al cardiopalma, epiche collisioni, proteste, e il rischio di "pestare merde", tra brutte posizioni e bfd, è altissimo. E' stato il giorno di svolta del campionato, noi l'abbiamo aggredito con due partenze mure a sinistra e ne siamo usciti vincitori: 10-32-30, con tutti i big che hanno fatto almeno una prova malissimo, siamo 16° a fine giornata. Consci che lo scarto dovesse ancora entrare ma fiduciosi della nostra regolarità, in ogni caso il giorno dopo ci negarono il gps...farabutti! La cosa incredibile di questa regata era come, ad eccezione dei primi tre, tutti gli altri capitava sempre che finissero qualche prova intorno alla trentesima posizione o peggio, non essendo facile nemmeno per loro risalire dopo una brutta partenza o addirittura partire bene. Il giorno dopo è forse per noi il peggiore del campionato: vento sostenuto e campo cortissimo.

Alla prima boa in meno di un minuto passano tutte e 80 le barche della flotta gold: pensate come sia frustrante partire liberi, navigare veloci per una bolina intera senza esagerati salti di vento a sfavore e trovarsi 30esimi! Chiudiamo la giornata amaramente con un 31 e un 39 causato da una rottura e un volo in acqua nel traversone a 20 kt da un bastone all'altro. Precipitiamo al 24° posto, la sera ripariamo tutto e siamo pronti per la giornata finale. Intanto arrivano dall'Italia per sostenerci il buon Mauri, Rachele, genitori, e Raphi con Marcela, i quali si imbarcano su un gommone per godersi lo spettacolo dell'ultimo giorno (non il nostro!) da vicino.

Venerdì scendiamo in acqua carichi e determinati. Il vento è poco, a malapena si esce al trapezio, ma questo non ci scoraggia né ci preoccupa più: sappiamo di avere il passo dei primi in qualunque condizione e in qualunque andatura; si tratta solo di partire liberi, regatare meglio, essere più furbi, leggere il campo più velocemente. Siamo ansiosi di partire, sappiamo che non abbiamo nulla da perdere, il nostro scarto è il migliore di tutti. La prima prova partiamo in barca e viriamo subito, giriamo la bolina intorno al 35°, recuperiamo tutti i bordi successivi e chiudiamo 20°, con alcuni avversari diretti nelle retrovie. La seconda prova il vento cala e ruota, crediamo nella sinistra assieme ai fratelli Sach (ex campioni del mondo 2006). Viriamo il lay a 30 metri di distanza, loro entrano primi, noi decimi. Perdiamo qualcosa ma chiudiamo 15°, va bene lo stesso (fino alla penultima boa di bolina avevamo tenuto dietro Bundock, ma poi di lasco è scappato, peccato).

*Il vento cala, e il comitato sospende le operazioni, per cominciarle due minuti prima dell'ultimo tempo limite. L'ultima prova per noi una fotocopia, partenza liberi sul controstarter, lay di sinistra, regata in recupero e controllo: chiudiamo 19°, mettendo tante barche tra noi e chi ci precedeva in classifica. Rientriamo a terra con il morale alto, contenti di aver dimostrato a noi stessi di saper reagire e attaccare in una situazione pericolosa anche con poca aria, mantenendo freddezza e lucidità, e i risultati che confermano le nostre speranze: **16°, e primi youth con margine.***

(...) e poi vincere il trofeo Pierre Sicouri, sognato, desiderato da oltre un anno, visto scappare l'anno scorso nelle mani di un francese, e finalmente conquistato. Le parole e il ricordo commosso di Raf, e l'abbraccio, infinito, di tutti e tre. C'era tutta la famiglia lì in mezzo. Ora su quella coppa, sotto il nome di Pierre, verranno incisi i nostri, e rimarranno per sempre, anche quando la coppa finirà in numerose altre mani.