

Ho letto il pezzo scritto da Roberto Perrone Capano del quale condivido pienamente i principi legati alla lealtà ed alla correttezza sportiva.

Avevo comunque già deciso di descrivere l'incidente e chiarire i fatti, pertanto accolgo con piacere l'invito alla replica in questa sede.

L'argomento legato alla determinazione del rating di una barca è delicato ed attuale, pertanto descrivere con cura quanto accaduto credo che possa essere utile in futuro sia agli armatori che a coloro che di stazza se ne occupano a livello professionale.

Innanzitutto mi presento sono Raffaele Giannetti l'armatore di Duende, il one off giallo orca citato.

Pur avendo una discreta esperienza di mare, sono nuovo al mondo delle regate, avendole cominciate a frequentare solo da quattro anni; questa barca nel 2007 fu da me, infatti, acquistata per un utilizzo prettamente crocieristico ed attrezzata per tale scopo.

Solo successivamente le mutate esigenze familiari ed conseguente il diminuito uso estivo, mi spinsero a partecipare a qualche regata.

Devo ulteriormente chiarire che i ragazzi dell'Aeronautica Militare, come peraltro gli altri ospiti a bordo non hanno nulla a che vedere con l'episodio di Palermo; le scelte tecniche relative all'imbarcazione sono mie e solo mie, a loro tocca la parte sportiva e pertanto nessuno ha il diritto di fare insinuazioni sulla loro correttezza.

Aggiungo ancora, che quanto dirò nel seguito, non vuol in alcun modo rappresentare una critica alla commissione di stazza, che ha operato evidentemente nell'ambito dei regolamenti e si è comportata verso di me con estrema cortesia, ma vuole unicamente offrire uno spunto di riflessione sulle metodologie di misurazione.

Con queste premesse vengo al fatto:

La barca ha effettuato l'ultima misurazione dei bordi liberi e del momento raddrizzante il 4 giugno del 2013, dopo tale data ha subito solo due modifiche importanti: l'eliminazione del rollafiocco e il montaggio di un bompresso, oltre alla manutenzione.

Come è facile comprendere delle modifiche una diminuisce il peso della barca e l'altra l'aumenta.

Queste modifiche sono state inserite nell'attuale certificato, senza però rifare la misurazione dei bordi liberi e del raddrizzamento, in quanto per inesperienza e per errore le ho ritenute marginalmente influenti al peso dell'imbarcazione, anche se esse non giustificano la differenza di peso ci fu addebitata.

In questa condizione ci siamo presentati al campionato italiano di Palermo.

Ad un controllo di stazza effettuato dopo la quarta regata che ci vedeva 2° over all del gruppo 0-2 e primi in classe crociera, del medesimo gruppo, ci veniva contestata una differenza dei

bordi liberi di 17mm a prua e 9mm a poppa , in base a tale differenza la barca sarebbe dovuta pesare 332kg meno.

La commissione controllò anche il peso dell' equipaggio che risultò essere circa 200kg inferiore a quello dichiarato , in questo caso stavamo "pagando". qualcosa che non utilizzavamo.

Questo dato combinato con le risultanze della prova di raddrizzamento, non considerando ,correttamente secondo regolamento, il minor peso dell' equipaggio, portava all' emissione di un nuovo certificato con un GPH di 525,7 sec/mg rispetto a quello con cui regatavamo, che era di 527,5 sec/mg ; pertanto la differenza di 1,8 sec/mg costituiva un incremento del rating del 0,34%, maggiore del fatidico 0,25% ,da cui scattano le penalizzazioni del 50%, che ci furono comminate.

Vediamo ora come si è arrivati alla determinazioni di queste misure :

A termine della seconda giornata di regate la commissione di stazza, al nostro rientro in porto si presentò in banchina avvisandoci del controllo , seguimmo le loro indicazioni svuotando completamente la barca e successivamente, sempre su loro indicazione, la trasferimmo sul molo della Capitaneria per effettuare le misurazioni .

Dopo vari tentativi la commissione desistette, in quanto il seppur minimo moto ondoso non consentiva di effettuare misurazioni affidabili.

Sempre su indicazioni della commissione spostammo l' imbarcazione all' interno del porto in acque tranquille.

Vennero quindi misurati i bordi liberi con i seguenti risultati 1,582mm prua 1,205mm cioè una differenza di 15mm a prua e 3mm a poppa.

Tale differenza portava ad un GPH di 526,2 sec/mg ed una differenza di peso di 213kg

La differenza percentuale di poco inferiore al 0,25% di tolleranza (0,246%) del nuovo GPH rispetto al vecchio indusse la commissione ad effettuare anche la prova di raddrizzamento , ma vista l' ora tarda fummo convocati per il mattino successivo alle 6 e 30

La mattina seguente la commissione effettuò la prova di raddrizzamento, nella medesima posizione della sera precedente e nelle stesse condizioni di calma di vento e mare, con il risultato di RM1 275kg/mt (inferiore a 285 kg/mt del certificato originario), con questo dato il GPH del nuovo certificato sarebbe ulteriormente aumentato con la conseguenza che la differenza percentuale sarebbe diminuita dunque saremmo stati ben dentro lo 0,25%.

La commissione misurò di nuovo i bordi liberi tre dei quali risultarono praticamente uguali alla sera precedente e uno differente e pertanto la barca durante la notte dimagrì di **119kg!!**

La commissione prese per buoni questi ultimi, come prescrive il regolamento che prevede che tutte le misurazioni vengano effettuate in un medesimo contesto spazio-temporale, emise dunque il nuovo certificato (senza il minor peso, ancora secondo regolamento, che ci avrebbe abbondantemente riportati nel 0,25%) e propose la penalizzazione che poi fu ratificata dalla commissione delle proteste.

Aggiungo per completezza di informazione che la misura dei bordi liberi fu effettuata dalla commissione determinando i "free board points" (specialmente quelli di poppa) secondo prassi consolidata.

Questa affermazione , con il massimo rispetto della professionalità di ciascuno, mi fa sorgere una domanda:

Perché la posizione dei free board point, essendo determinante ai fini della misurazione dei bordi liberi, non viene indelebilmente marcata sullo scafo, in modo da semplificare la loro identificazione e minimizzare le fonti di errore?

Questi sono i fatti ,che uniti alla mia inesperienza, per la quale non ho effettuato una più recente stazza dell' imbarcazione e non ho dichiarato in apertura delle regate il minor peso dell' equipaggio(cosa che ci avrebbe ricondotto nei margini di tolleranza dello 0,25% del GPH) hanno causato la nostra penalizzazione in un campionato che si stava rilevando per noi estremamente favorevole .

Come detto in apertura , quanto scritto non rappresenta una critica , bensì una riflessione sui metodi di misurazione.

La misurazione di una grandezza fisica , comporta immancabilmente l' introduzione di un errore .

Questo fatto è ben noto anche a chi ha realizzato il software per il calcolo del raddrizzamento, infatti la misura dello sbandamento è preso quattro volte per bordo ed il risultato finale è una media di tutti i valori , pertanto non è una misura fisica , ma un valore medio che per questo, intrinsecamente accetta il concetto di errore. .

Perché non si usa dunque un metodo simile anche per i bordi liberi?

A questo punto personalmente non so quale sia il peso reale della barca ,se sia corretto quello del certificato originale o quello riportato nel certificato della commissione di stazza o molto più probabilmente nessuno dei due , so solo che la barca comunque non pesa 332kg in meno di quando fu stazzata a giugno del 2013 in quanto le modifiche apportate non giustificano questa differenza.

A riprova di quanto sia difficile determinare con precisione il peso di un imbarcazione attraverso la misura dei bordi liberi vi illustro un altro frammento di storia della barca.

Nel 2012 , ad aprile fu emesso il primo certificato ORC international di Duende riportante un peso di 10.008 kg,

Poiché in quell' epoca avevo deciso di dedicare la barca anche ad un uso sportivo, decisi insieme al progettista di montare la chiglia con la quale era stata originariamente disegnata la barca , più profonda e leggera di quella installata , per garantire una maggior sicurezza, raddrizzamento e prestazioni.

Ovviamente prima della sostituzione pesai con la bilancia vecchia e nuova chiglia (anche perché pagavo quella nuova a peso e vendevo quella vecchia ancora a peso): la differenza di era di 420kg in meno .

Effettuai la sostituzione , la barca rimase in secco per parecchio tempo, rifeci il certificato ORC a giugno del 2013 : il peso era 9.777kg. La differenza di peso risultava di 231kg .

Gli stazzatori, peraltro persone molto scrupolose e precise, erano gli stessi , stesso anche il porto e le condizioni meteo-marine che non avendo limitazioni dovute all' urgenza, erano ottimali.

Ma allora dove erano finiti i 189kg di differenza?

La risposta per chiunque abbia un minimo di dimestichezza con i concetti di misurazione è semplice: nell'errore insito in ogni atto di determinazione quantitativa di una grandezza fisica, errore di cui andrebbe tenuto conto nella definizione del relativo valore.

La mia non è in alcun modo una critica al sistema ORC, di cui apprezzo trasparenza e solidità, del quale ho potuto verificare una sostanziale attendibilità nelle previsioni di velocità, ma solo una riflessione sui metodi di misurazione fisica delle grandezze e soprattutto di quelle prese in acqua.

Pensate solo se col gioco degli errori, nella misurazioni effettuate al campionato a Palermo mi fossero stati "restituiti" i 189 kg di cui sopra, il nostro scarto sarebbe stato di soli 143kg ampiamente dentro il noto 0,25% e forse il campionato stesso avrebbe avuto un'altra storia.

A questo proposito ho provveduto, infine, a ricalcolare i risultati delle prime quattro regate (quelle penalizzate) con il certificato proposto dalla commissione di stazza, verificando che le classifiche sarebbero rimaste sostanzialmente immutate.

Questo, unitamente a quanto detto dovrebbe contribuire a dare una luce corretta all'accaduto.

Prima di concludere vorrei porre due domande:

perché nella misurazione dei bordi liberi, così come per il raddrizzamento, non si inserisce il concetto di errore, attraverso l'applicazione di una metodologia complessivamente più rigorosa?

il sistema ORC prevede la suddetta tolleranza dello 0,25% sul GPH, perché non specializzare questa tolleranza al tipo di regata a cui si partecipa?

In altre parole, perché non applicare questa tolleranza al TOD (time on distance) inshore per le regate a bastone e al TOD offshore per le regate costiere e per quelle lunghe?

In questo modo l'eventuale infrazione verrebbe penalizzata con un'approssimazione migliore rispetto ai reali effetti sulle performances ed inoltre si eviterebbe il rischio seppur remoto che il ricalcolo del GPH faccia cambiare classe all'imbarcazione, con la conseguente impossibilità di rimodulare le classifiche.

Infine volendo essere ancora più equi si potrebbe considerare come tolleranza lo scostamento assoluto in sec/mg e non quello percentuale che penalizza maggiormente le barche con GPH e TOD più bassi, in fondo un secondo di miglioramento delle prestazioni ha lo stesso valore per ogni tipo di barca!

Tutto quanto ho scritto è documentabile ed i numeri sono custoditi nella banca dati ORC e nei documenti ufficiali della protesta di stazza del campionato.

Raffaele Giannetti

Allegato: classifiche ricalcolate classe 0 e Bewild