



COPPA AMERICA

INTERVISTA CON GRANT SIMMER

Direttore Generale e Coordinatore del Team Progettuale di Alinghi



Alinghi — Bob Grieser Photos

Alinghi: Struttura Gestionale Orientata al Gioco di Squadra

Siamo in gioco dal 2000 e siamo piuttosto maturi in termini di esperienza nell'ambito del team. Le persone in ogni reparto conoscono le proprie mansioni e ciò che devono fare. Abbiamo riunioni regolari di coordinamento fra reparti, ma sono abbastanza autonomi nell'esecuzione. Tutti hanno il chiaro obiettivo di vincere la Coppa America e come team siamo contenti e fiduciosi.

Sistemi di Winch Sulla Barca Vincitrice della Coppa America 2007

I sistemi di winch che abbiamo sulle barche sono complessi, con overdrive, frizioni e piedistalli collegati insieme. Avere la quantità giusta di potenza su ogni winch è un fattore critico per la riuscita delle manovre. La differenza nell'esecuzione delle manovre (strambare, virare, issare e ammainare le vele) si è dimostrata un elemento decisivo nelle regate più combattute. Ci serve un sistema di winch con la massima flessibilità possibile, per poter regolare sia i rapporti che la quantità di potenza sulla campana in qualsiasi momento. I grinder devono essere incredibilmente forti ed in ottima forma, ma anche capaci di pianificare e selezionare l'attrezzatura giusta al momento giusto. Il funzionamento corretto di questi sistemi è assolutamente critico per il modo in cui manovriamo queste barche.

Efficienza del Sistema Harken

Il fattore più importante su cui stiamo lavorando con Harken ed il nostro "winch team" è il miglioramento dell'efficienza del sistema, lavorando sodo sulle installazioni, integrandole nella struttura della barca. Quando si naviga su SUI 91 e 100, rispetto a SUI 64*, anche per un tipo "smilzo" come me è incredibile la differenza di potenza che si ottiene dalle campane a causa del miglioramento dell'efficienza in tutto il sistema dei winch. Questo miglioramento è dovuto al lavoro che ha svolto Harken, ma anche il nostro "winch team" ha fatto un lavoro veramente ottimo con la loro integrazione nella struttura della barca.

In un programma di queste dimensioni, si sviluppa un rapporto con le persone con cui collabori. Abbiamo passato moltissimo tempo allo stabilimento Harken in Italia ed abbiamo un ottimo rapporto con le persone che ci lavorano. È stato molto positivo per noi.

Uno Sguardo al Futuro

I winch non diventeranno più complicati di adesso, in termine dei sistemi a bordo delle barche. Guardando avanti alla prossima Coppa America, le due cose che desidero sono l'efficienza e la riduzione del peso.

Primo o poi, ritengo che sarà necessario modificare le regole relative all'accumulo di energia nelle regate di Coppa America, con più sistemi con controllo per mezzo di leve, sia in termini di cambi di attrezzatura che di virate. Penso che si installeranno sistemi in cui si potrà virare e il carrello del fiocco si sposterà automaticamente per poi tornare nella stessa posizione. Si possono fare tante cose se si ha un po' di riserva di energia a bordo.

Abbiamo provato con tutte le forze a farlo nella Coppa 2003. Avevamo un sistema di controllo sofisticato, abbiamo installato alcuni impianti idraulici nella barca, ma la regola sull'accumulo di energia ci ha fermati. Per la Coppa 2007, la regola in realtà è stata modificata in modo da limitare l'accumulo di energia sulla barca alle funi elastiche e cose di quel genere. Penso che a lungo termine dovremo consentire la presenza di sistemi di accumulo di energia a bordo. So che non è coerente con l'affermazione che dovrebbe essere una regata di tipo fisico. La Coppa America dovrebbe comunque essere una prova fisica perché è considerato un evento sportivo con i grinder e questo fa parte dell'attrazione per il pubblico. Penso che togliere questa caratteristica sarebbe un errore.

Questa IACC è talmente sviluppata che è ora di sviluppare una nuova classe. Le barche saranno più grandi, più veloci e richiederanno molta più forza fisica per manovrarle. La Coppa è sempre stata incentrata sulla tecnologia e non possiamo perdere questo elemento e introdurre una nuova classe significa stimolare la tecnologia.

*SUI 91 - Prima delle due barche sviluppate per la campagna per la 32a Coppa America
SUI 100 - Defender vittoriosa della Coppa America 32
SUI 64 - Challenger vittoriosa per la 31a Coppa America

Grant Simmer

La carriera di Grant Simmer nella Coppa America è iniziata nel 1983, quando il ventisettenne ingegnere meccanico divenne il navigatore a bordo di *Australia II*. Il challenger australiano entrò nella storia delle regate, mettendo fine a 132 anni di supremazia nella Coppa America e alla serie di vittorie più lunga della storia dello sport. "Come esordiente, una delle cose che ho imparato sull'appartenenza ad un team — anche un team piccolo come *Australia II* — è stata la necessità di concentrarmi sulle mie responsabilità", ha affermato Simmer. Dopo quella storica vittoria, Simmer ha avuto vari ruoli e responsabilità in cinque sfide per la Coppa America.



Nel 2000, Simmer rinunciò al suo lungo sodalizio con North Sails Australia per potersi concentrare completamente sulla sua nuova posizione come coordinatore del team di progettazione per il challenger svizzero, *Alinghi*. Dopo una sfida coronata dalla vittoria contro il Team New Zealand nel 2003, Simmer ha assunto la posizione di direttore generale e coordinatore del team di progettazione di Alinghi.

SIMMER E HARKEN

Quando si naviga su SUI 91 e 100, rispetto a SUI 64, anche per un tipo "smilzo" come me è incredibile la differenza di potenza che si ottiene dalle campane a causa del miglioramento dell'efficienza in tutto il sistema dei winch. Questo miglioramento è dovuto al lavoro che ha svolto Harken, ma anche il nostro "winch team" ha fatto un lavoro veramente ottimo con la loro integrazione nella struttura della barca. Abbiamo passato moltissimo tempo allo stabilimento Harken in Italia ed abbiamo un ottimo rapporto con le persone che ci lavorano.

