



Brandenburg an der Havel, semplicemente detta Brandeburgo è una città tedesca di circa 75.000 abitanti.

Nel medioevo diede il nome alla regione circostante, detta Marca di Brandeburgo, e successivamente al *Land* del Brandeburgo, a cui appartiene.

Anche la notissima Porta di Brandeburgo, a Berlino, prende nome dalla città.

Quando faceva parte della Germania Democratica era il centro di selezione della nazionale dell'allora DDR.



Venendo ai giorni nostri Brandeburgo è stata sede dal 25 al 28 giugno dei Campionati Europei di Velocità, o di Sprint, secondo la nuova terminologia adottata dall'I.C.F.

La mia avventura nei Campionati inizia il 23 perché sono stato messo nella squadra del controllo imbarcazioni, e quindi ho cominciato prima degli altri.

La designazione mi ha intimorito perché non sapevo bene cosa dovevo fare ma, appena arrivato il collega Ditmar Lowenstein, mi ha spiegato un po' di cose su come si devono fare i controlli sulle barche, in modo particolare nella prua, e dopo una mezza giornata di lezione mi ha buttato nella mischia e mi ha fatto controllare le barche di diverse nazioni (Russia, Ungheria, ecc.).



Ditmar ha ricontrollato a campione il lavoro fatto e mi ha segnalato che andava tutto bene. Ho tirato un bel sospiro. Tanto per conoscenza Ditmar era nel controllo imbarcazioni ai Mondiali di Duisburg nel 2007, che erano qualificazione Olimpica.

Mercoledì 24 c'è stata, direttamente sul campo di regata, la cerimonia di apertura, costituita dalla sfilata delle bandiere e dall'esibizione di alcuni gruppi di danza. Il tutto

è stato accompagnato da un vento che ha decisamente mosso il lago e piegato le tabelle segna corsia.



Finalmente il 25 iniziano le gare con un tempo tipicamente tedesco. Quando Stefania Cicali è andata in partenza alle 9 del mattino si è scatenato un temporale durato almeno mezz'ora. Nelle stesse condizioni meteo, qui da noi



avremmo sospeso le gare in attesa di miglioramento.



Nonostante il tempo in Germania sia molto variabile, per i Giudici di Percorso non era stata prevista, nella dotazione fornitaci dall'organizzazione, una cerata. I più fortunati avevano la cerata fornitagli lo scorso anno a Milano, gli altri si sono aggiustati facendo dei buchi in alcuni sacchi trasparenti. Quando il temporale è finito, ed è rimasta una leggera pioggia, sono arrivati dei poncho che nessuno ha messo, visto il colore, se non per fare una foto umoristica.





Ogni giorno al termine della gara si è tenuta una riunione tecnica dove il Chief Official Elly Muller ci aggiornava sulle situazioni che erano capitate nella giornata e ci chiedeva se nelle nostre postazioni andava tutto bene oppure se dovevano essere fatti dei cambiamenti. Dove ero io, ossia nel controllo identità al momento dell'imbarco, abbiamo fatto mettere delle transenne in modo da incanalare i concorrenti, altrimenti passavano da tutte le parti e addio controlli.



Al termine delle riunioni c'erano delle grandi bevute di birra che in Germania, e non solo, costa meno dell'acqua.

Le gare sono andate avanti nella "splendida" estate tedesca ed il risultato finale per la nostra squadra è stato un po' come il cielo. C'è da considerare il ricambio nell'anno post olimpico e il fatto che qualche nostro atleta non aveva ancora recuperato dagli infortuni. Comunque i nostri atleti sono andati in finale "A" ossia tra quelli che contano. Sempre per avere una pietra di paragone la Osipenko, che ha vinto la medaglia d'oro in K1 a Pechino, non ha disputato nessuna finale "A".



La novità dei Campionati Europei è stata [la staffetta 4 x 200](#). Infatti per la prima volta è stata disputata questa gara che ha visto anche protagonista l'Italia.

Infatti il sistema di partenza è stato costruito dalla ditta italiana costruttrice del sistema di Caccamo e non solo. Il sistema è stato oggetto di incidenti più o meno fortuiti, ma il costruttore, che era presente con la sua squadra per fornire assistenza, ha sempre risolto brillantemente i problemi ed i Campionati sono stati regolari.

Come per la staffetta Cadetti si parte dall'arrivo. La differenza è che noi facciamo la gara a corsie piene, ovvero in ogni corsia si fa sia l'andata che il ritorno, mentre ai Campionati hanno usato le corsie dispari per l'andata e le corsie pari per il ritorno. Per fare questo era necessario che il sistema di partenza fosse reso indipendente, ovvero ogni corsia avesse i suoi comandi per abbassare e rialzare il blocco. E così è stato fatto, ed il sistema ha funzionato perfettamente. L'ECA adesso dovrà studiare se i comandi dei blocchi di partenza dovranno essere dati agli starter, ma ne dovrebbero aumentare il numero da tre a quattro. Oppure coinvolgere i giudici d'arrivo per la partenza e per il cambio tra il secondo ed il terzo frazionista.



Il Comitato Organizzatore ci ha regalato una mini crociera sul fiume Havel, dove ho cercato di curare i rapporti con le colleghe e con i "boss" dell'E.C.A.



La collega greca



Il Chief Official Elly Muller



Il Presidente ECA Albert Woods

Il sabato sera è stata organizzata la cena delle nazioni dove ho cercato di tenere alto il nome dell'Italia ma, visto l'altezza della Miss, ho preferito gettarmi sulla torta.



La Domenica, al termine delle gare, è tornato il sole e, piuttosto stanco ma contento per la nuova esperienza fatta, sono tornato a casa dopo la consueta foto con la giuria.

