

TATTICA E STRATEGIA DI REGATA

Appunti di Alessandro Alberti

-parte seconda- TATTICA

A questo punto dovremmo aver formulato una strategia di regata, abbiamo il nostro piano. Non ci resta che cercare di attuarlo tenendo presente che le altre barche non ci renderanno la vita facile e noi non dovremo renderla facile a loro.

E' qui che conoscenza ed esperienza si fondono dando origine a tutte quelle mosse e contromosse che rendono questo sport così affascinante.

Quali fattori incidono sulla nostra tattica?

- Regolamento di regata
- Regolamento di classe
- Bando di regata
- Istruzioni di regata
- Prescrizioni dell'autorità nazionale.
- Tipo di imbarcazione e di regata.
- Percorso
- Livello del timoniere e dell'equipaggio; livello della flotta.
- Scambio di informazioni a bordo.
- Tattica di partenza.
- Marcamento dell'avversario.
- Tattica di bolina.
- Approccio alla boa di bolina.
- Tattica di poppa.
- Approccio alla boa di poppa.

Regolamenti.

Non si può partecipare a nessun gioco, sport, manifestazione, se prima non si studiano e quindi si accettano le regole.

Le regole principali del nostro sport sono contenute nel Regolamento di regata dell'ISAF il quale non solo va studiato praticamente a memoria ma soprattutto va interpretato nella maniera corretta. Ai massimi livelli i regatanti hanno una tale conoscenza del regolamento da integrarlo totalmente nella loro tattica.

Esistono diversi libri che si propongono di illustrare le regole di rotta con disegni che prendono in considerazione le varie situazioni che si possono presentare nella realtà, ma trovo in assoluto il migliore il metodo delle regole animate del Dott. Ezio Fonda, arbitro e giudice nazionale della FIV, il quale propone lo studio delle regole di regata con una serie di quiz e di animazioni molto valide ed esaustive.

Una buona conoscenza del regolamento di regata ci permette anche di gestire al meglio una protesta; non è molto bello ma si possono vincere importanti manifestazioni anche nella sala della giuria.

Ma il regolamento di regata non è l'unico documento che dobbiamo studiare. Ogni manifestazione è pubblicizzata con un Bando di regata che possiamo definire un vero e proprio invito e nel quale vengono riportate le principali notizie riguardo la manifestazione stessa.

All'atto dell'iscrizione ci verranno poi consegnate le Istruzioni di regata le quali contengono:

- Composizione del comitato di regata
- Membri della giuria
- Elenco stazzatori
- Programma dettagliato delle regate
- Ubicazione dell'albo ufficiale
- Regole per l'esposizione di pubblicità
- Identificazione dell'area di regata
- Tipi di percorso previsti e segnali per la loro identificazione
- Colore e forma delle boe di percorso
- Elenco dei segnali a terra ed in mare
- Definizioni di partenza ed arrivo
- Possibili modificazioni al regolamento di regata
- Tempo limite per presentare le proteste
- Restrizioni particolari imposte dalle autorità nazionali competenti
- Zone interdette alla navigazione
- Classificazioni e premi
- Elenco eventi sociali
- Programma premiazione

E' importante leggerle approfonditamente e non con sufficienza. Spesso si ha la sensazione che dicano sempre le stesse cose, fino a quando un punto diverge. Non bisogna perderselo.

Ricordarsi sempre di andare a leggere i comunicati prima di uscire in mare.

Il regolamento di classe è un altro documento che va studiato a fondo e ci dice per la nostra categoria, quello che è ammesso e quello che non lo è, relativamente a vele, attrezzatura, peso scafo, ecc..

Nei monotipi le regole di classe sono molto sintetiche e restrittive.

Tipo di imbarcazione e di regata.

Regatare ad handicap o in tempo reale, con imbarcazioni monotipo oppure classi open, richiede un approccio diverso alla gestione tattica della regata.

Tornando alla tattica, nelle flotte monotipo gli spazi sono molto ristretti, in special modo in partenza ed ai giri di boa, di conseguenza serviranno riflessi prontissimi ed idee molto chiare per posizionarsi in modo vantaggioso rispetto gli avversari.

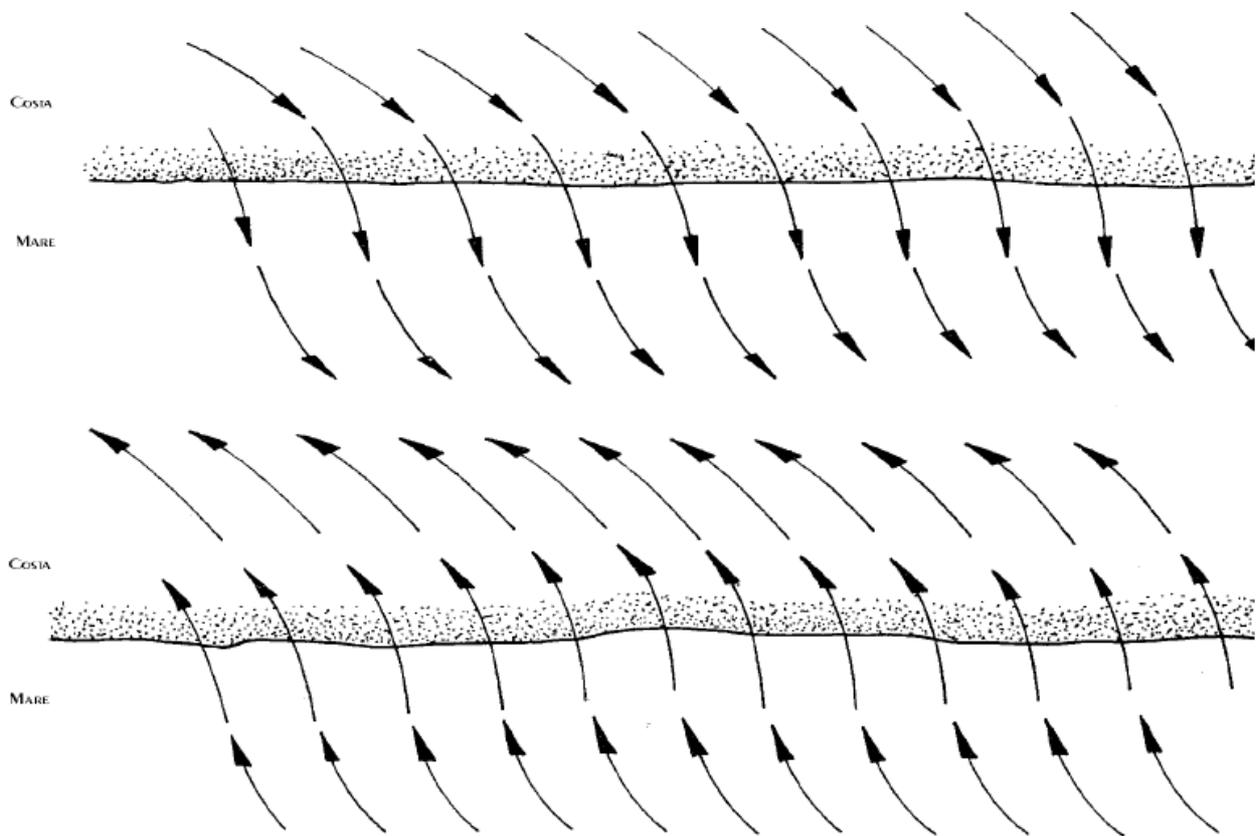
In partenza, a meno che non ci sia un deciso vantaggio su uno degli estremi, è meglio partire al centro per tenersi aperte tutte le possibilità tattiche; c'è inoltre la possibilità di sfruttare la concavità naturale della linea che si forma al centro e quindi anticipare di un po' le barche che ci circondano correndo meno rischi di trovarsi OCS.

Vedremo più avanti come portarsi alla lay-line e come comportarsi ai giri di boa.

Regate vicino alla costa

E' proprio la vicinanza della costa che rende la tattica più difficile in quanto si sa che vicino a terra si hanno spesso condizioni variabili di direzione ed intensità del vento in relazione, soprattutto, all'orografia.

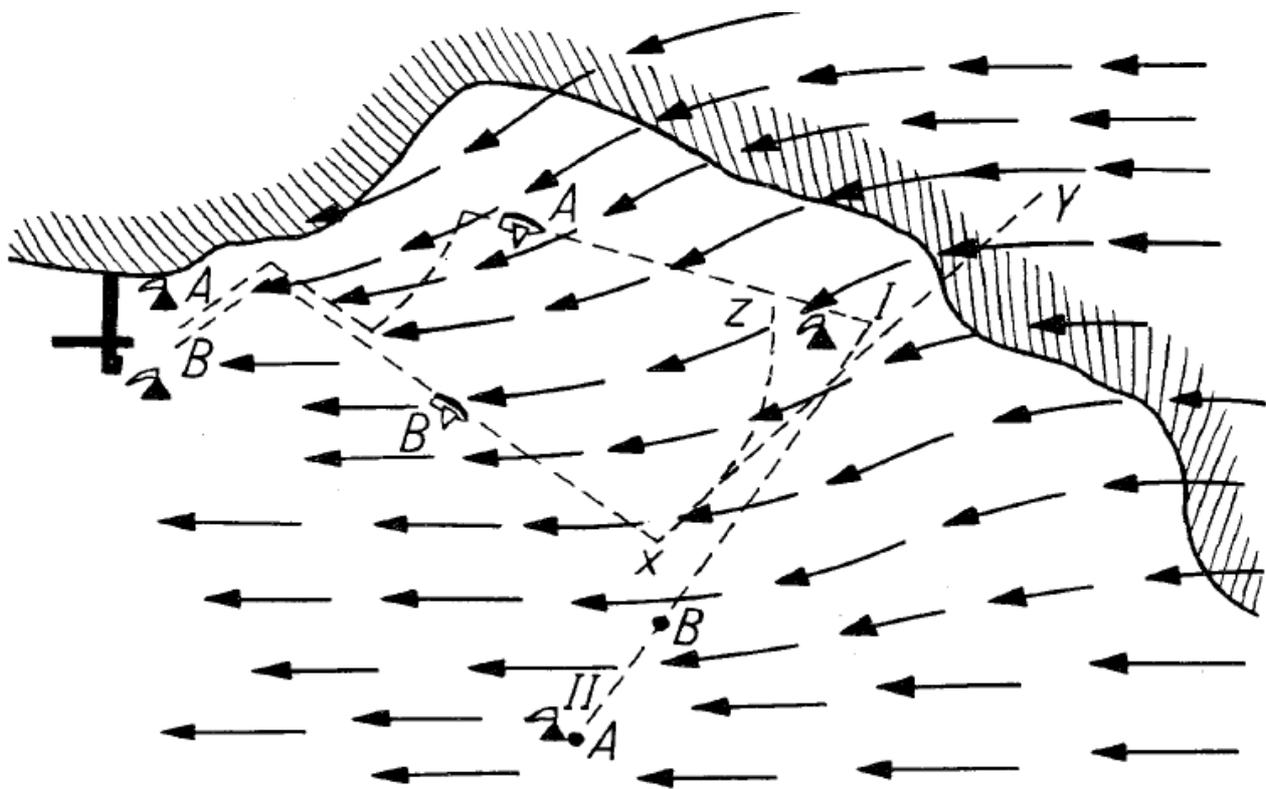
Una regola generale, che tutti abbiamo sperimentato, è che il vento, a causa del maggior attrito a cui è soggetto sulla terra, sarà sempre deviato a sinistra nelle immediate vicinanze della costa, ma ivi sarà anche leggermente (o a volte anche notevolmente, se la costa è molto alta) rallentato. Questa è una conseguenza diretta della forza deviante di Coriolis.



(figura 9)

Il tattico sfrutterà la sua esperienza, le previsioni di cui dispone, l'osservazione dello stato del mare e l'intuito, per decidere se effettuare il bordeggio tutto in costa o se tenersi più al largo.

Vediamo un esempio. In figura 10. le due barche A e B devono raggiungere la boa I, lasciarla a dritta e navigare verso la boa II. La barca A decide di fare il bordo in costa per sfruttare il sinistro causato dalla stessa; B sceglie di navigare in mare fino alla lay-line (punto x). Una volta preso il sinistro, A vira e si porta in boa; B che credeva di trovarsi in lay-line, ben presto entra anche lui nel sinistro e deve fare un ulteriore bordo per prendere la boa.



(figura 10)

Livello timoniere, equipaggio e flotta.

Il bravo tattico è quello che riesce a tarare la propria tattica sulle capacità del timoniere e dell'equipaggio, evitando di mettere tutti in situazioni difficili da gestire, che non si è mai avuto modo di provare e discutere, che potrebbero portare a perdite ben maggiori del guadagno auspicabile, se non, addirittura, alla squalifica.

Le fasi critiche sono, ovviamente, la partenza, gli incroci ed i giri di boa.

Anche il livello della flotta va tenuto in considerazione.

Se stiamo regatando in competizioni ad alto livello (campionati mondiali, europei, regate internazionali, campionati monotipo...), sono sicuramente da evitare i colpi al limite del regolamento perché è difficile che ce la facciano passare liscia, ma nel contempo si ha la serenità di navigare in mezzo a barche, timonieri e tattici che sanno districarsi anche nelle situazioni difficili.

Comunicazione a bordo.

Un buon tattico cercherà di coinvolgere l'equipaggio nella raccolta di informazioni e nella loro diffusione.

L'importante è che ci sia una uniformità di linguaggio; dare sempre lo stesso nome alla stessa manovra, usare sempre la nostra barca come riferimento per le indicazioni delle velocità e degli angoli (es: "più veloci ma più bassi"), chiamare le distanze in lunghezze

di scafo, chiamare le raffiche con di seguito le lunghezze di distanza (“raffica tra due <lunghezze>, in scarso”).

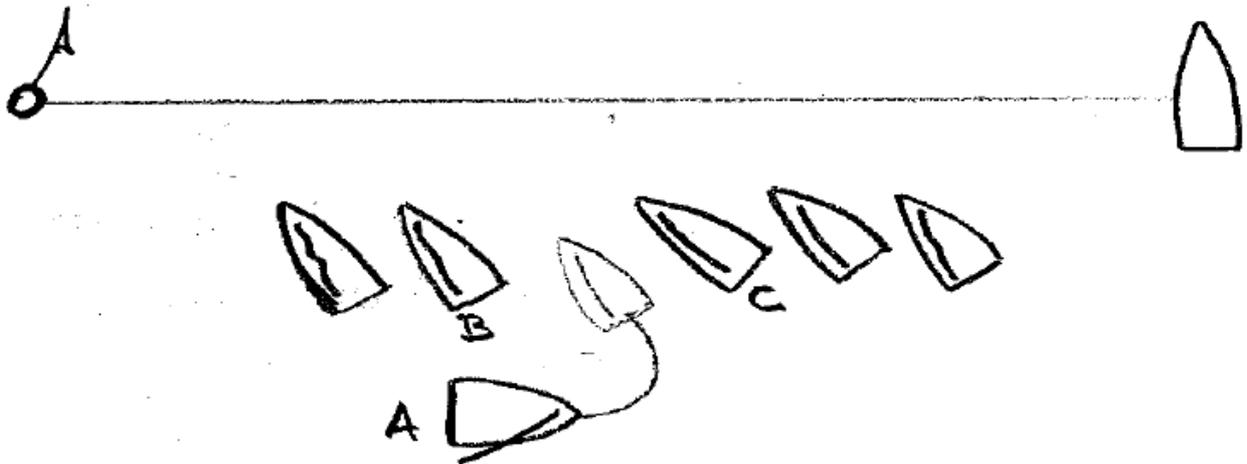
Da parte dell’equipaggio è importante limitarsi a dare le informazioni utili, evitando commenti catastrofici (es: “ci passano da tutte le parti”, “siamo i più lenti della flotta”, ecc...) e le discussioni da bar. Potreste togliere concentrazione al tattico oltre che farlo innervosire.

Tattica di partenza.

Esistono fondamentalmente due tipi di approccio per collocarsi sulla linea di partenza; avvicinarsi presto alla linea e cercare di tenere la posizione, oppure posizionarsi all’ultimo minuto.

Nel primo approccio, ci si colloca subito dai 4 minuti, nel gruppo di barche che si portano sul lato prescelto. La tempistica dipende ovviamente dal tipo di barca e dalle condizioni del vento. Come già detto il gioco è quello di muoversi con il gruppo cercando di mantenere più spazio possibile sottovento per poter accelerare quando si desidera farlo e, contemporaneamente, chiudere lo spazio alla barca sopravvento per impedirle di essere più veloce di noi allo start.

Attenzione!!! Se creiamo troppo spazio sottovento c’è il reale pericolo che un’altra barca si infili rovinandoci la partenza. Il tattico deve controllare che ciò non accada ordinando una forte poggia per chiudere lo spazio in eccesso se vede arrivare un concorrente che intende sfruttarlo.



(figura 12)

In figura 12. vediamo che la barca C ha fatto inizialmente un buon lavoro mantenendosi ben discosto da B e chiudendo tutto lo spazio con le barche sopravvento, ma non si è accorta del sopraggiungere di A che approfitta dello spazio tra B e C per virare ed

infilarsi. C avrebbe dovuto poggiare immediatamente per chiudere la porta in faccia ad A che a quel punto non avrebbe più potuto infilarsi senza infrangere la regola 12 (stesse mure, non ingaggiate) oppure la 13 (mentre si sta virando); meglio rimetterci un po' del prezioso spazio sottovento che perderlo del tutto.

Questa tattica si attua quando la linea è molto corta in relazione al numero di barche, quindi arrivando in ritardo, si correrebbe il rischio di partire in seconda o terza fila. Essa richiede una buona confidenza del timoniere con la propria barca ed equipaggio; infatti gli servirà tutto l'aiuto possibile per accelerare e rallentare la barca, orzare e poggiare continuamente per mantenere la posizione ideale.

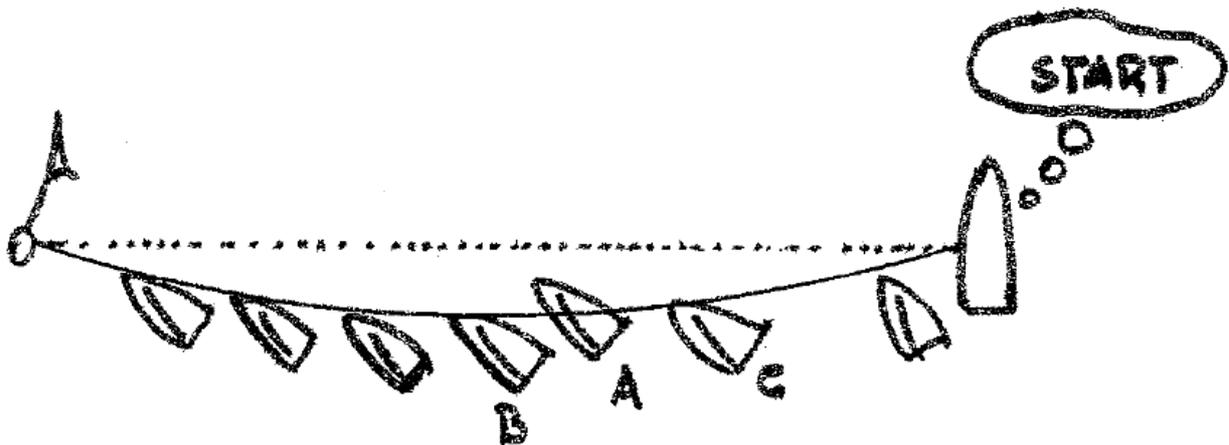
L'altro tipo di approccio consiste nell'avvicinarsi alla linea di partenza con le mure a sinistra uno o due minuti prima dello start. Si sfila la flotta finché non si trova uno spazio tra due barche sufficiente per infilarsi tra loro virando, come ha fatto la barca A di figura 12.

Se strategicamente vogliamo partire in boa, dobbiamo virare sottovento alla prima barca della flotta.

Questa soluzione è certamente più dinamica e ci permette di cambiare strategia anche negli ultimi secondi; attenzione però a trovare lo spazio per partire con flotte molto compatte. Ricordatevi che siete mure a sinistra e dovete dare la precedenza a tutte le barche che costeggiano la linea mure a dritta.

E' certamente una partenza da tentare quando la linea è molto favorevole a sinistra.

Vale la pena ricordare che al centro dell'allineamento, anche ad alto livello, si ha sempre la sensazione di essere più vicini alla linea di quanto non sia in realtà (le barche si dispongono su un arco invece che su una linea), per cui è più difficile prendersi un OCS da quella posizione, tanto più che spesso si è coperti sia allo starter che al controstarter.



(figura 13)

Tecniche di marcamento.

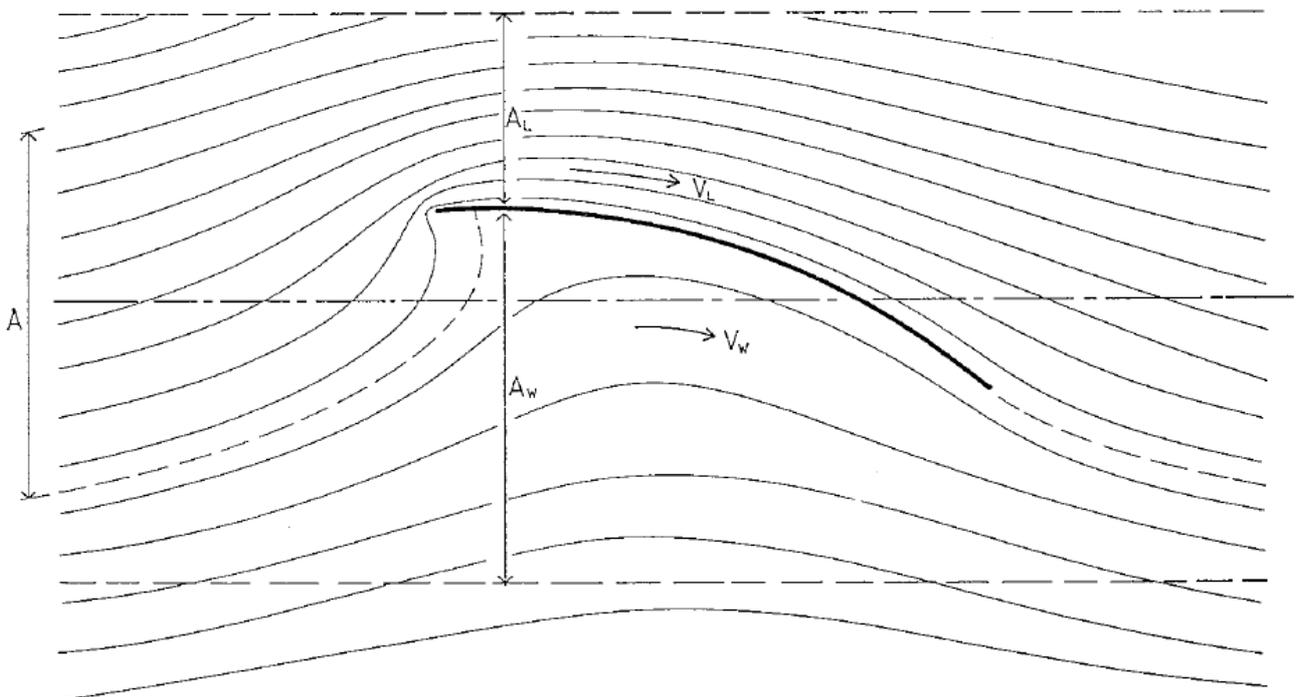
La marcatura dell'avversario o della flotta, rappresenta l'arma con la quale cercheremo di mantenere la nostra posizione.

Esistono varie forme di marcatura; vedremo quella che si adatta meglio alla nostra strategia, alla nostra posizione in regata, alla posizione in classifica generale.

Vedremo inoltre, cosa non meno importante, come difenderci da una marcatura avversaria.

Devo aprire una breve parentesi che aiuterà a capire meglio quanto verrà esposto.

Analizziamo per un attimo l'effetto che produce una vela sul flusso d'aria nei suoi dintorni.

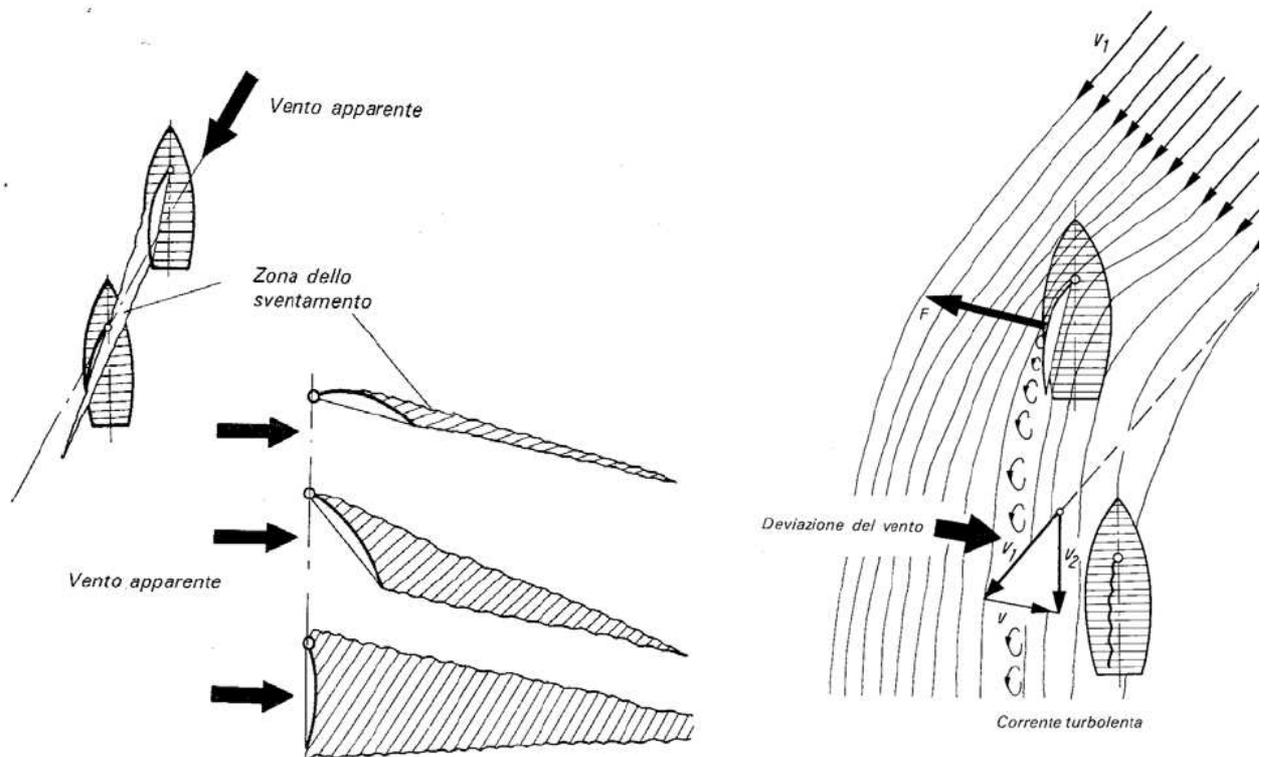


La figura 14 rappresenta le linee di flusso, che indicano il percorso che compiono le molecole d'aria, attorno ad una vela che genera portanza; vediamo che il flusso d'aria in uscita dalla vela viene notevolmente deviato verso destra, mentre nella zona d'ingresso notiamo una rotazione a sinistra prima ancora di incontrare la vela. Questo fenomeno, noto col termine inglese 'upwash', è molto importante per sfruttare il marcamento dalla posizione sottovento.

Osservando le linee di flusso, notiamo che esse sono molto più concentrate sulla faccia sottovento della vela rispetto quella sopravvento, nella zona dell'infieritura. Più vicine sono le linee di flusso e maggiore è la velocità delle particelle e, per il principio di Bernoulli (Daniel Bernoulli 1700-1782), minore è la pressione, quindi nella faccia sottovento della vela si genera una forte depressione mentre in quella sopravvento abbiamo una leggera pressione. Il contributo maggiore alla portanza lo dà il flusso d'aria che scorre sottovento alla vela. Le velocità, che sull'infieritura della vela hanno valori molto diversi, tendono ad equilibrarsi mano a mano che si arriva in zona balumina ed

anzi, in uscita avremo che la velocità delle particelle sopravento è esattamente uguale a quella delle particelle sottovento (condizione di Kutta per la generazione della portanza). Riassumendo quanto visto in figura 14, possiamo dire che nella zona prodiera sottovento alla vela abbiamo un'intensità di vento maggiore con un angolo più favorevole; nella zona sopravento della vela abbiamo un'intensità del vento più debole con una direzione sfavorevole che ci costringe a poggiare per mantenere il nostro angolo col vento apparente.

In scia alla vela, abbiamo un angolo del vento decisamente sfavorevole; in scia e sottovento siamo in una zona turbolenta dove è difficile avere le condizioni laminari per generare portanza, il cosiddetto cono di copertura.



(figura 15)

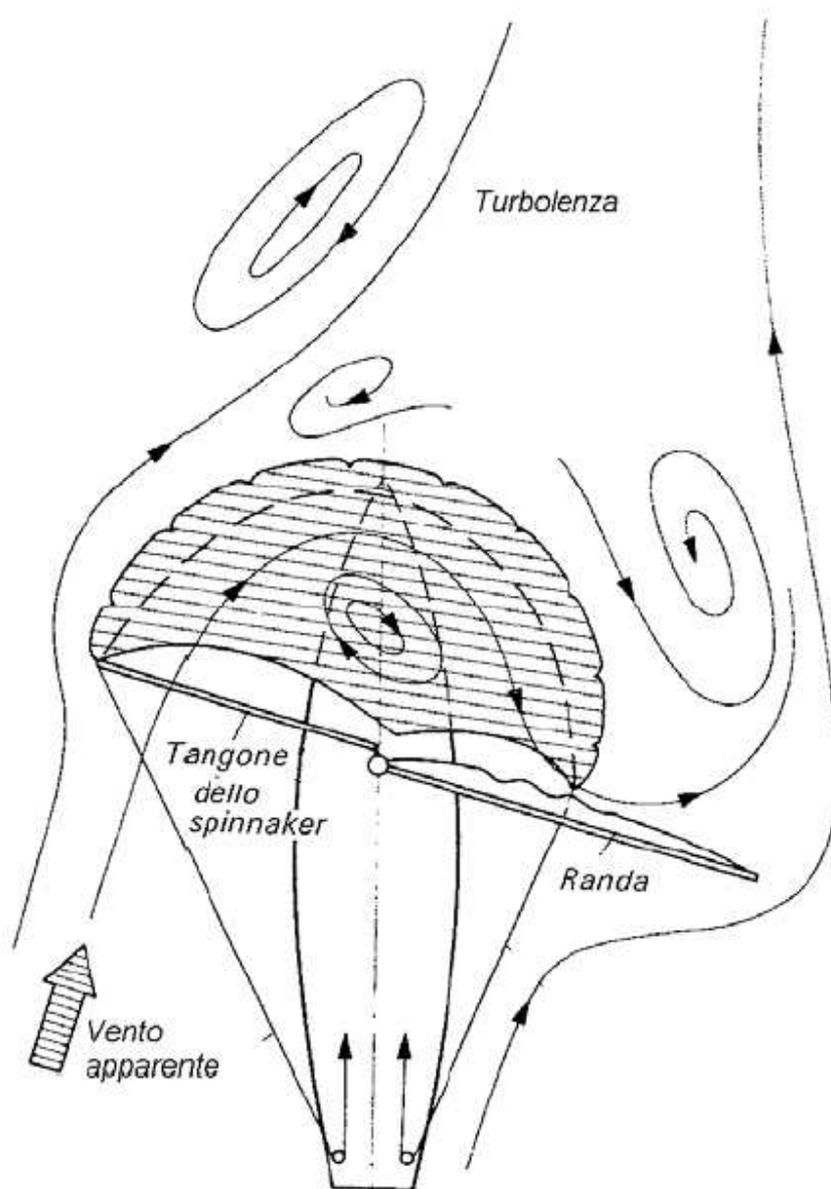
Questa turbolenza, che non era evidenziata nella figura 14, può insorgere per cause diverse che differenziano la realtà dallo studio in galleria del vento, quali:

- Rollio della barca;
- Beccheggio della barca;
- Variazione dell'angolo d'incidenza della vela cazzando o lasciando la scotta.

Come si vede in figura 15, aumentando l'angolo d'incidenza tra la vela ed il vento apparente, aumenta notevolmente la zona turbolenta sottovento e nel contempo diminuisce la portanza.

In poppa più che di portanza dobbiamo parlare di resistenza che il nostro piano velico oppone al flusso d'aria, e questa è proporzionale alla superficie esposta. Come evidenziato in figura 16, la massima esposizione dello spinnaker si ha portando il tangone perpendicolare alla direzione del vento apparente. Seppur per la randa dovrebbe valere lo stesso discorso, a causa delle correnti in uscita dalla balumina sottovento dello spinnaker, il boma va portato più cazzato. Nella zona sottovento le vele si crea una forte turbolenza che si estende più o meno nella direzione del vento apparente. Questo è il cono di copertura.

L'estensione di tale zona è proporzionale alla larghezza delle vele e si esaurisce circa a sette volte tale valore. Prove in galleria del vento hanno evidenziato che la massima copertura si ha 1,5 larghezze di vela; a quella distanza invece di una spinta si ha un risucchio.



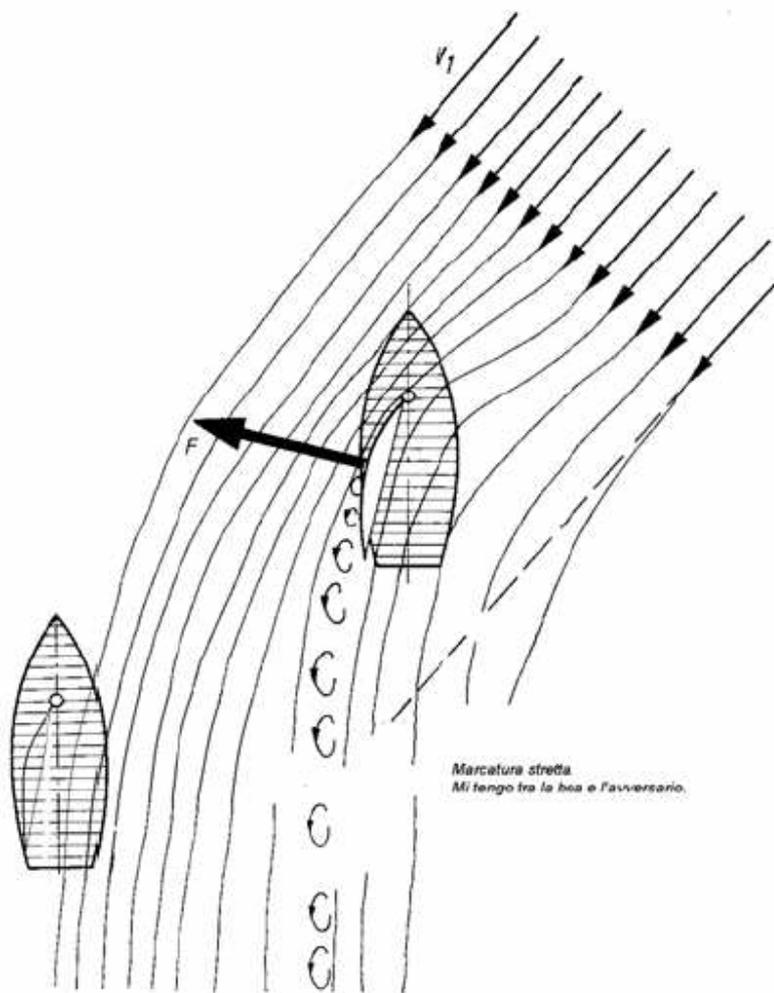
(figura 16)

Ora possiamo ritornare a parlare di marcature.

Operiamo subito una distinzione tra marcatura stretta e marcatura lenta o di controllo.

La marcatura stretta di bolina, consiste nel porsi sopravvento ed avanti all'avversario, rimanendo sempre tra lui e la boa e costringendolo a navigare in una zona di vento sfavorevolmente deviato (figura 17).

E' ovvio aspettarsi che l'altra barca non rimanga a lungo in questa posizione e quindi inizierà un duello di virate.



(figura 17)

Questa marcatura è molto usata nei match-race, dove avendo un solo avversario da controllare, si possono fare quante virate si vogliono.

In regate di flotta, a meno che la classifica non ci permetta di concentrarci su un solo avversario, ingaggiare un duello di virate potrebbe essere deleterio e farci perdere molte imbarcazioni; è importante che ambedue i tattici valutino bene la situazione. Il tattico della barca che segue potrebbe, alla prima occasione favorevole, decidere di poggiare un po' fino a trovare vento libero ed interrompere così le virate. Il tattico della barca davanti, potrebbe interrompere il marcamento lasciando andare l'avversario dalla parte ritenuta sfavorita.

Il duello, in ogni caso, termina quando le due barche arrivano in lay-line; a questo punto per la barca che segue si aprono tre prospettive tutte sfavorevoli:

- poggiare per sfilarsi dalla copertura e rischiare di dover fare ulteriori due virate per prendere la boa; si tenta nel caso sia prevedibile una rotazione del vento a sinistra;

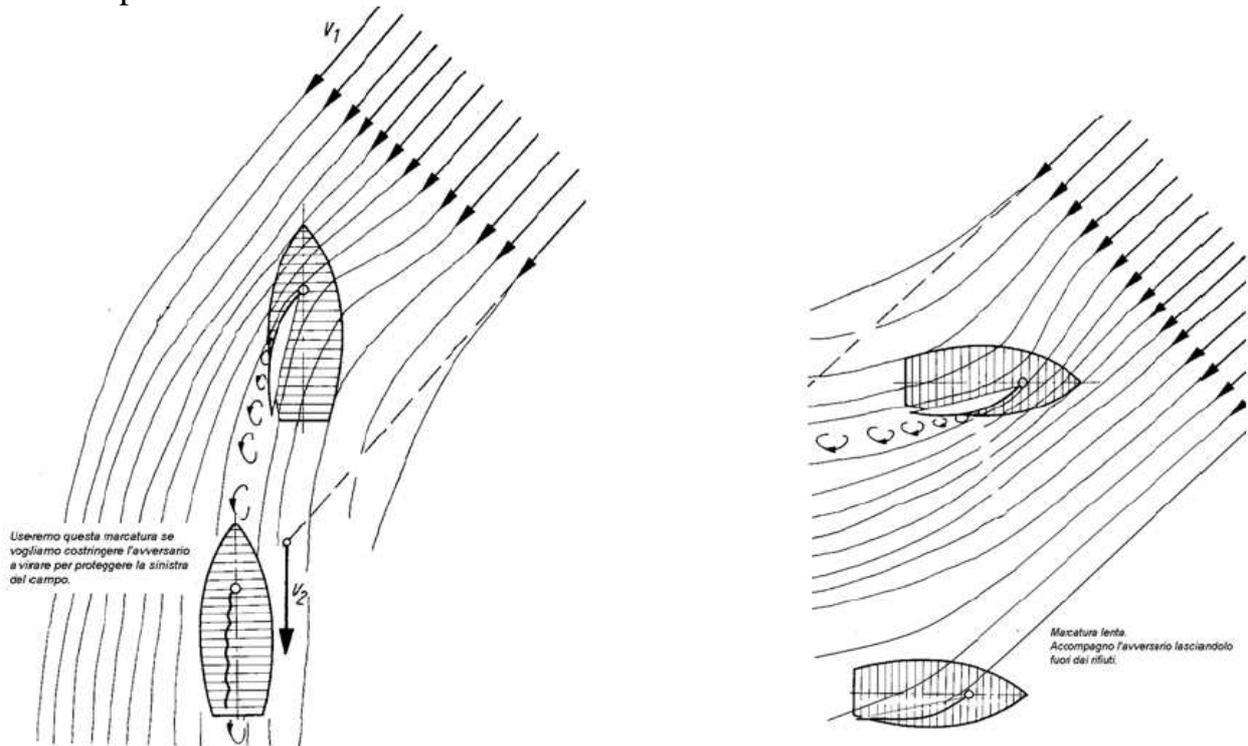
- fare subito due virate per liberarsi dal marcamento e portarsi sopra alla lay-line;
- continuare nei rifiuti se la boa è vicina.

Possiamo quindi affermare che:

E' molto importante per la barca marcata, arrivare in lay-line il più tardi possibile.

La barca che marca, deve cercare di portare l'avversario sulla lay-line il più velocemente possibile.

Questo lo può tentare facendo una marcatura stretta su un bordo e lenta sull'altro.



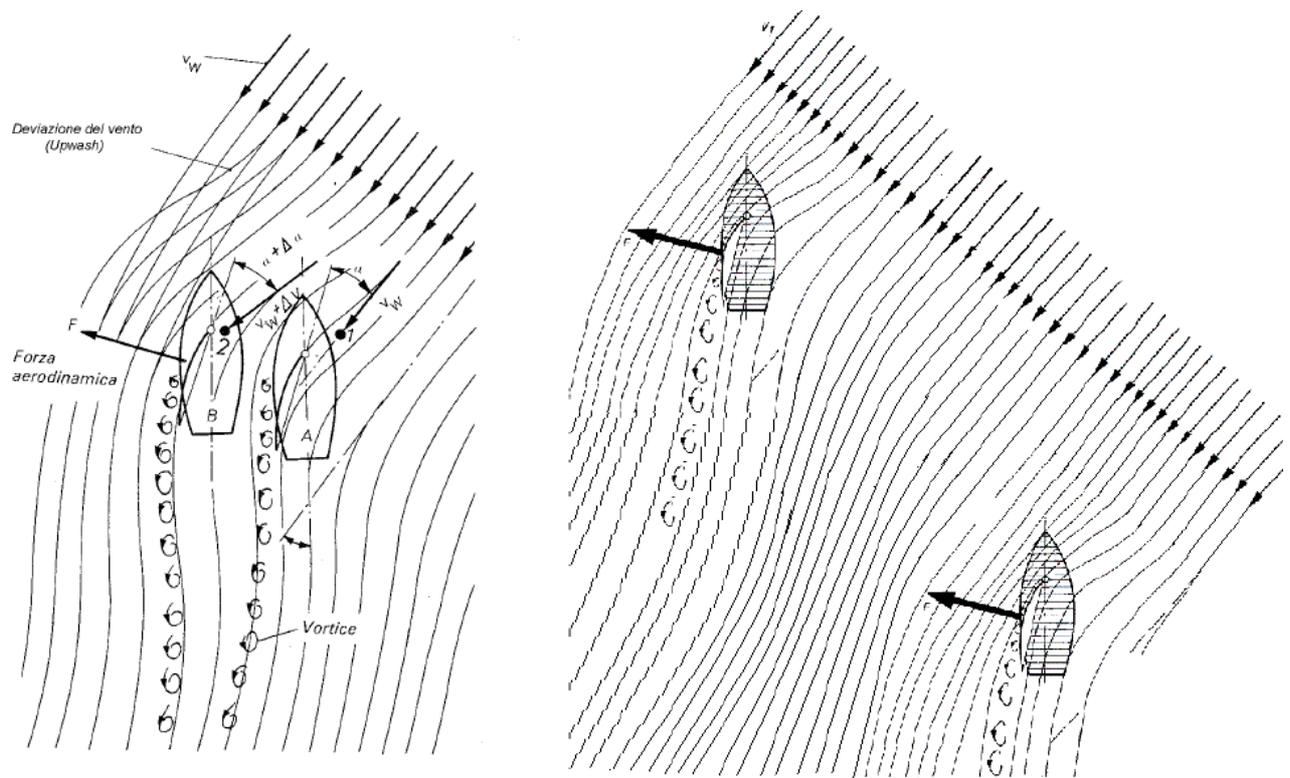
(figura 18)

La marcatura lenta, quindi, serve per controllare l'avversario senza disturbarlo, accompagnandolo verso la lay-line o nella zona del campo che riteniamo favorevole.

Come si gestiscono gli incroci?

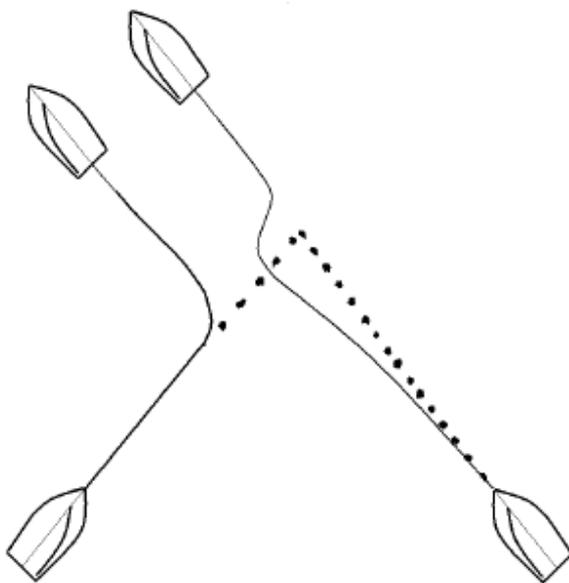
Se all'approssimarsi di un incrocio, il tattico valuta che non c'è abbastanza spazio per marcare passando in prua, può ricorrere al marcamento dalla posizione sicura sottovento.

Se vorrà costringere l'avversario a virare si posizionerà molto vicino (figura 19 sinistra), se invece, tatticamente, preferirà accompagnarlo e controllare la sinistra del campo, anticiperà un po' la virata lasciandolo relativamente libero da disturbi (figura 19 destra).



(figura 19)

Un astuzia che si può adottare in un incrocio di questo tipo, è quella di poggiare leggermente prima che l'avversario viri; in questo modo lo costringiamo ad anticipare la virata, e possiamo sfruttare la piccola accelerazione per orzare immediatamente, quando l'altro inizia a virare, fino a far sventare per qualche istante il fiocco, creandoci più spazio sottovento per provare a resistere.



Attenzione al regolamento, soprattutto quando si è molto vicini all'avversario; ricordo che siamo soggetti sempre alla regola 13 <mentre si sta virando> oltre che alla 10 <su mure differenti>, alla 14 <evitare contatti>, alla 15 <acquisire diritto dirotta> ed alla 16.2 <cambiamento di rotta>.

Come ci si difende da una marcatura stretta?

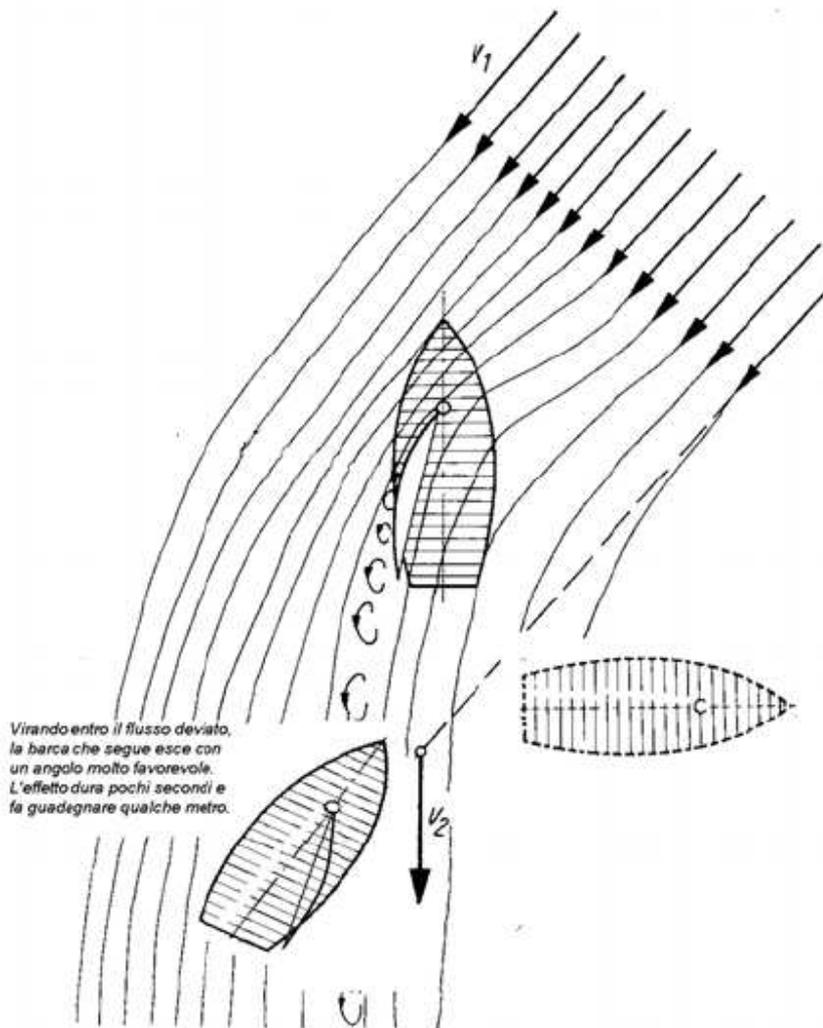
Se si è instaurato un duello di virate, l'unica via di fuga consiste nel riuscire a spaiare le virate con l'avversario. In un match-race la cosa non è facile; si ricorre talvolta alle false virate che comunque costano molto in termini di velocità della barca. Nelle regate di flotta si possono usare favorevolmente gli incroci con altre barche, virando quando il nostro avversario è nell'impossibilità di farlo.

Una volta riusciti nel nostro intento, cercheremo di sfruttare il marcamento per trarne addirittura del vantaggio. Come?

Quando una barca ci vira in prua come nell'esempio di figura 17, non avvertiamo subito i suoi rifiuti perché la turbolenza impiega qualche secondo a propagarsi fino a noi; anche le sue vele impiegano del tempo (dipende dall'intensità del vento in modo inversamente proporzionale) prima di produrre portanza e quindi deviare il flusso in uscita (downwash).

Quando iniziamo a percepire il rifiuto sulla vela di prua, viriamo; in quel momento la sventata ha l'effetto di ridurre la resistenza d'avanzamento finché ci troviamo prua al vento, il downwash ci permette di uscire dalla virata con un angolo molto favorevole.

L'effetto dura pochi secondi (dipende molto dalle dimensioni del piano velico) ma consente di guadagnare qualche metro al vento. Studi condotti da alcuni sindacati di Coppa America hanno dimostrato che i guadagni potevano variare da $\frac{1}{4}$ a mezza lunghezza ad incrocio.



Lo stesso effetto di lift (sollevamento) lo si percepisce quando si incrocia subito dietro una barca; anche in questo caso si può dare una decisa orzata per sfruttare il canale di vento deviato e guadagnare qualche metro al vento.

In poppa, la cosa interessante è che a disturbare l'avversario è la barca che insegue.

Come evidenziato in figura 16, una barca in assetto, genera un cono di copertura orientato all'incirca nella direzione del vento apparente e di estensione variabile a seconda dell'altezza del piano velico e dell'intensità del vento. Navigare entro quel cono significa perdere sicuramente lo spinnaker e parecchia velocità.

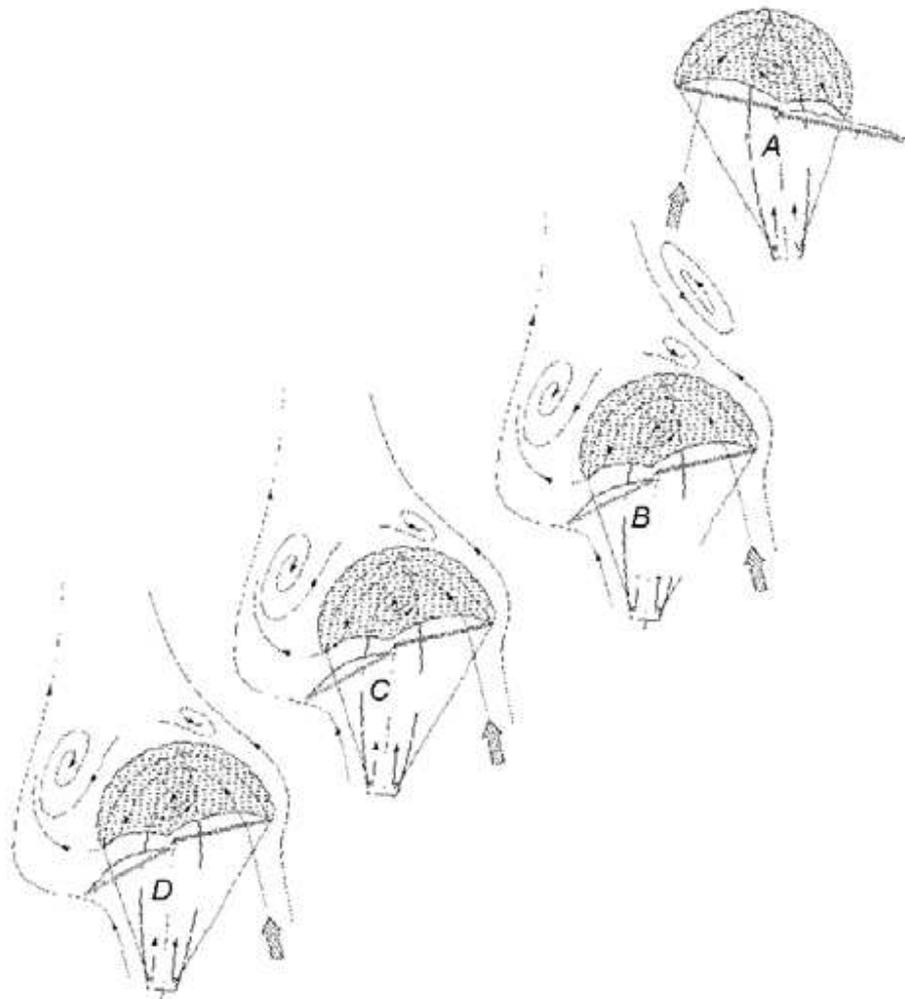
Soprattutto quando la flotta è compatta, girare davanti alla boa di bolina significa trovarsi con dietro un muro di spinnaker. Se strategicamente si vuole scendere sul lato destro, bisogna strambare immediatamente in boa altrimenti si finirebbe col dover attraversare un'ampia zona di copertura. In caso contrario, per ricentrarsi bisognerà aspettare che dietro inizino a strambare. Nell'esempio della figura 21, la barca A decide di strambare prima delle barche che la seguono; si troverà a breve a dover passare

attraverso la copertura di tutte e tre e potrà passare solo dando una vigorosa orzata per accelerare e saltarle d'abbrivio, andando subito a riprendersi il vento libero.

Attenzione!!! B cercherà di bloccare la strambata di A poggiando al limite della strapoggia, ma dovrà contemporaneamente tenersi discosto da C per la regola 11 <stesse mure, ingaggiate>.

La figura 21 ci serve per fare mente locale su un altro importante fattore; su mure differenti, la zona di copertura segue la direzione del vento apparente della barca dietro e non il nostro.

Bisogna guardare al windex dell'avversario.



(figura 21)

Per uscire dalla copertura di una barca che segue, ci sono tre possibilità, da valutare in funzione della strategia e delle condizioni del vento.

Possiamo orzare in prua all'avversario che tenta di coprirci, col rischio di innescare una lotta all'orza che potrebbe danneggiarci nei confronti delle altre barche.

Possiamo strapoggiare per creare più separazione con il nostro avversario il quale non può poggiare a sua volta per la regola 17.2 <stesse mura; giusta rotta>.

Possiamo strambare immediatamente.

Come di bolina, attenzione a non farvi portare troppo presto sulla lay-line; ridurreste le vostre possibilità di sfuggire al marcamento.

Tattica di bolina.

Gli scopi che ci prefiggiamo sono, non necessariamente in questo ordine:

- Essere liberi da coperture;
- Centrare gli obiettivi strategici;
- Controllare gli avversari diretti in classifica;
- Riconsiderare la situazione del vento sul campo;
- Trovare un buon approccio alla lay-line;
- Preparare una strategia per il lato successivo.

E' chiaro che la difficoltà dei primi tre punti dipende dalla riuscita della partenza. Se siamo partiti liberi e lanciati sulla linea, avremo ben presto la possibilità di scegliere il bordeggio. A questo punto, in base alla posizione che occupiamo in classifica, all'obiettivo che ci siamo posti prima della partenza ed alla strategia adottata dai nostri avversari, decideremo se perseguire la nostra strategia senza curarci della flotta o se marcare e, in questo caso, chi marcare.

Come abbiamo visto nel paragrafo precedente, con una marcatura più o meno stretta possiamo far andare l'avversario dove vogliamo noi, mettendolo nei rifiuti per costringerlo a virare o marcandolo a distanza per farlo proseguire.

Ad ogni nuovo incrocio, controllare sempre se c'è stato un guadagno od una perdita, per verificare la bontà della nostra strategia; se continuiamo a perdere forse è il caso di rivederla.

In caso di brutta partenza le cose si complicano alquanto per il tattico. La priorità diviene quella di togliersi dai rifiuti delle altre barche; poi si cercherà di portarsi il prima possibile verso il lato favorevole del campo limitando così la perdita.

Spesso si vedono le barche che fanno una brutta partenza, o che sono rientrate per gli estremi dopo un OCS, sparare il bordo dalla parte del campo sfavorita. Questa strategia d'emergenza, raramente si dimostra redditizia, anzi, è più probabile che porti ad ulteriori perdite. Talvolta, però, potrebbe rappresentare l'unica tattica possibile per portare a casa il campionato, soprattutto se si può usare ancora lo scarto.

In generale, se si cerca un grosso guadagno si correrà quasi certamente un grosso rischio.

Bisogna tentare il recupero bordo su bordo, sfruttando tutte le oscillazioni del vento utili e tenendosi fuori dalla bagarre il più possibile.

Come impostare l'approccio alla lay-line?

Abbiamo visto che è rischioso portarsi troppo presto sulla lay-line, anche se strategicamente potrebbe rappresentare la soluzione migliore (vedi vento progressivo).

Anzitutto è difficile calcolarla con precisione se si è molto distanti dalla boa; una rotazione del vento maggiore del previsto o una corrente che non avevamo rilevato, potrebbero portarci parecchie lunghezze sopra. E' bene provare dei rientri anticipati per vedere qual'è l'angolo sulle altre mura, approfittando magari, di qualche oscillazione favorevole del vento, oppure, se ce ne sono, vedere come rientrano le barche che ci precedono.

In secondo luogo, abbiamo già visto che, una barca sulla lay-line non ha difese contro un marcamento stretto, perciò, se non siamo assolutamente certi che nessuna barca incrocerà davanti, correremo un grosso rischio. Una buona tattica deve tener conto anche di questo; una possibilità è quella di avvicinarsi alla boa posizionandosi una decina di lunghezze sotto alla lay-line e aspettare di vedere come si comportano le barche che incrociano. Se qualcuno ci vira in faccia o vicino sottovento, abbiamo la possibilità di smarcarci.

A mano a mano che ci avviciniamo alla boa e si delineano le posizioni, decideremo che tattica usare.

Avremo fondamentalmente due scelte:

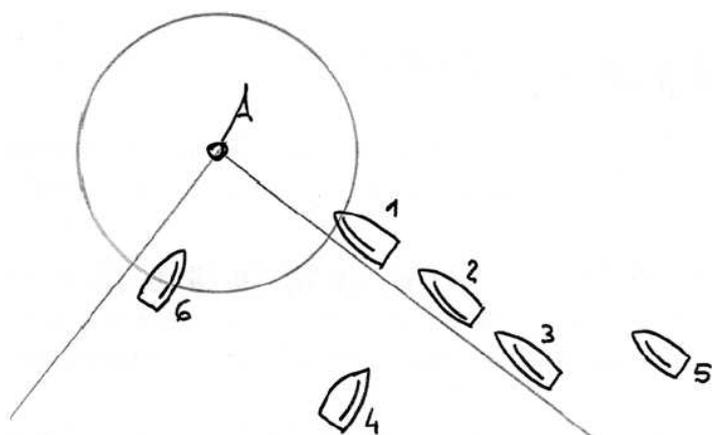
- virare e portarci sulla lay-line destra;
- navigare fino alla lay-line sinistra.

La prima soluzione è quella più usata perché dà il vantaggio di presentarsi agli incroci con le mure a dritta e permette una manovra più facile di issata in boa. E' sicuramente la soluzione da preferire con timoniere ed equipaggio di esperienza medio-bassa.

Lo svantaggio è che, non essendo in buona posizione in flotte molto compatte, si naviga in un vento fortemente disturbato, a meno di non portarsi qualche lunghezza sopra alla lay-line per stare fuori dai rifiuti delle barche che precedono. Anche in questo caso, attenti alle barche che virano sottovento, potrebbero infilarsi in boa.

Per non mettersi in questa situazione, l'alternativa consiste nel continuare a navigare sottovento alla lay-line di destra quanto basta per essere libero dai rifiuti, portarsi quasi fino alla lay-line sinistra e virare. Ora si pone la questione di trovare uno spazio dove virare nella fila di barche che arrivano mure a dritta. Ricordiamo che se siamo fuori dalle due lunghezze vale la regola 13 <mentre si sta virando>, quindi se riusciamo a virare ed a portarci su una rotta di bolina mure a dritta senza intralciare nessuno, a quel punto riacquisiamo il diritto di orzare su una barca sopravvento a noi (regola 11 <stesse mure, ingaggiate>), fino ad una posizione di prua al vento se necessario, per passare la boa.

Se invece siamo andati troppo a sinistra, arriveremo in boa entro le due lunghezze ed a quel punto saremo soggetti alla 18.3 <virare ad una boa>, quindi non potremo obbligare le barche sopraggiungenti a navigare sopra una rotta di bolina per evitarci, anche se abbiamo completato la virata in tempo. E' una soluzione molto rischiosa e va attuata solo se si è ben sicuri di trovare uno spazio per virare in boa; se la manovra non riesce dovremo poggiare dietro a un gran numero di barche.



*La barca 6, pur essendo la più vicina alla boa, non potrà virare per la regola 18.3. Dovrà poggiare dietro a tutte le barche.
La 5 si è tenuta alta per non navigare nei rifiuti, ma se non sta attenta, la 4 le virerà sottovento soffiandole la posizione. Deve poggiare e portarsi più vicino alla 3.*

(figura 22)

Un altro pericolo che si può presentare arrivando dalla lay-line sinistra è che si incrociano le barche che stanno già scendendo sotto spinnaker, le quali oltre a sventarci, hanno anche diritto di rotta. Questo problema viene minimizzato se dopo la boa di bolina viene posta una boa di disimpegno, un offset-mark, solitamente distante 0,1 miglia al traverso, che serve appunto per separare le barche di bolina dalle barche in poppa. E' certamente un fattore di cui bisogna tenere conto nella tattica.

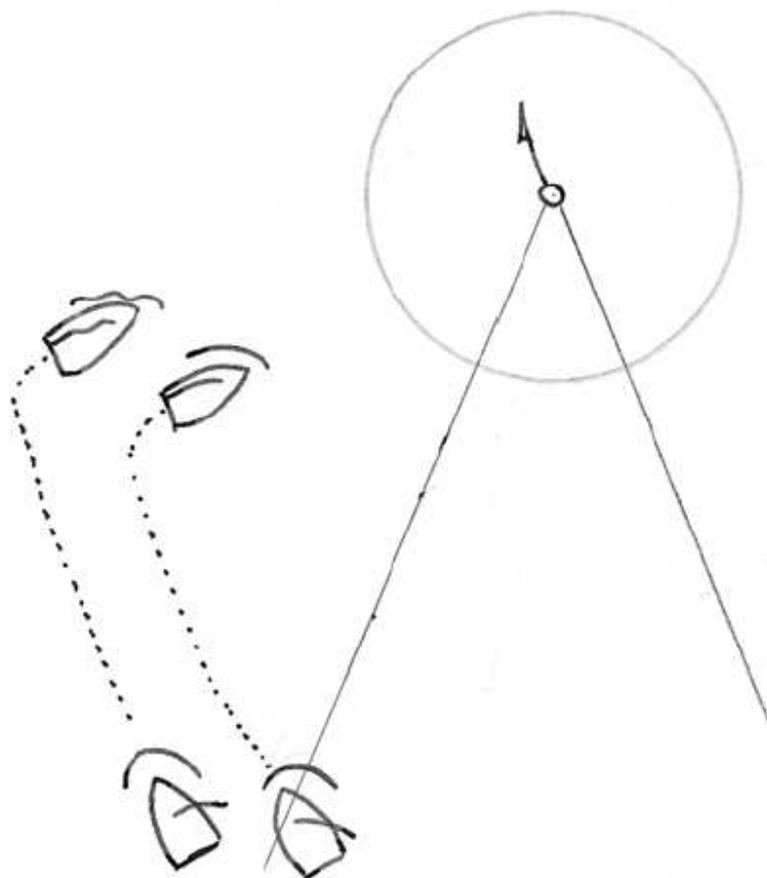
Tattica di poppa.

Lo scopo della tattica in poppa è quello di farci seguire la rotta prescelta senza essere infastiditi da altre barche e, possibilmente, disturbando le barche che ci precedono. Le situazioni tattiche che si presentano in questa andatura sono numerose e non credo di riuscire a svilupparle tutte; mi soffermerò su quelle che reputo più importanti e di validità generale.

In poppa, a differenza della bolina, abbiamo molta più capacità di manovra; possiamo orzare, poggiare, cambiare mure senza perdere velocità o quasi, per cui possiamo essere più dinamici ed aggressivi nel marcare o nel seguire i refoli del vento.

Se prevediamo un buono, navigheremo sopravvento all'avversario; se prevediamo uno scarso ci posizioneremo sottovento.

Se siamo dietro all'avversario, dobbiamo cercare di spingerlo oltre alla lay-line bloccandogli la strambata; successivamente, strambando prima di lui, cercheremo di metterlo nei rifiuti.



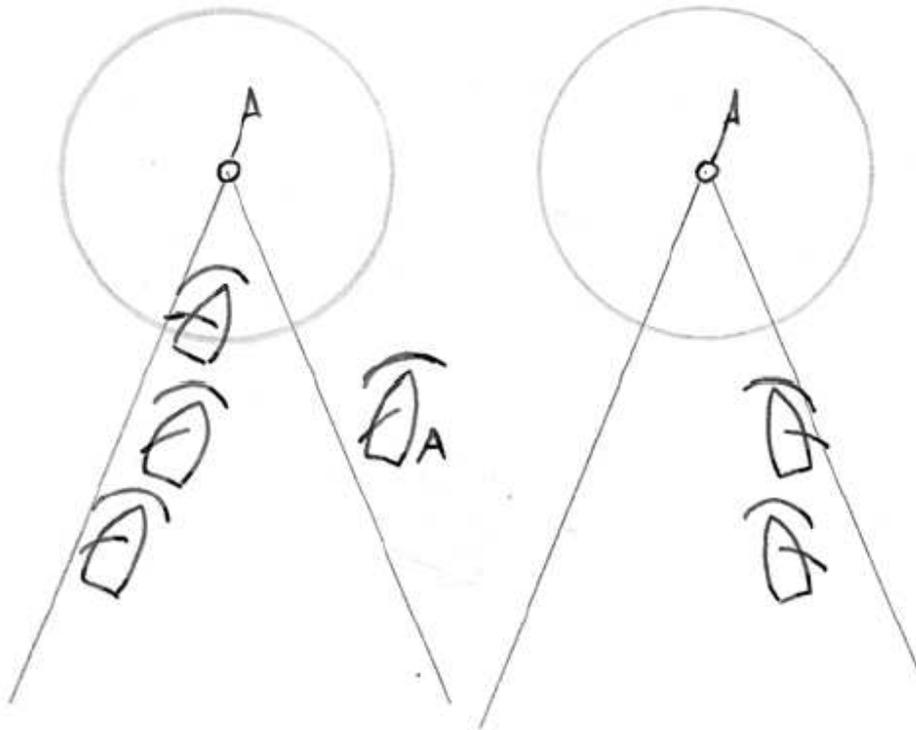
(figura 24)

Una cosa che v'è sempre considerata è che, dopo la strambata, dovremo navigare per qualche secondo più orzati del nostro angolo targhet, per rilanciare la barca, e quindi ci troveremo a navigare una o forse due lunghezze sopra alla rotta prevista. E' importante considerarlo quando si stramba sulla lay-line, soprattutto con vento debole, quando per rilanciare la barca devo rimanere orzato per un tempo maggiore e non posso, in nessun caso, navigare troppo poggiato per prendere la boa. In frangenti come questo si possono perdere parecchi metri.

L'indicazione precisa della lay-line è più difficile che di bolina a causa della variabilità dell'angolo di discesa che cambia sensibilmente con l'intensità del vento; è perciò sconsigliabile portarsi troppo agli estremi del campo. Basta una rotazione del vento associata ad un rinforzo per far ruotare la lay-line di parecchi gradi.

Tatticamente bisogna sfruttare l'arrivo interni in boa che grazie alla regola 18.2a/18.2b garantisce il diritto di rotta sulle barche esterne. In flotte monotipo molto compatte bisogna cominciare a porsi il problema di come posizionarsi interni, già all'inizio del lato.

Verificare se la boa di poppa è singola oppure se il comitato ha disposto un cancello. In quest'ultimo caso, la scelta della boa da girare deve essere fatta con un certo anticipo per evitare di trovarsi in mezzo al cancello ed essere esterni su entrambe le boe.



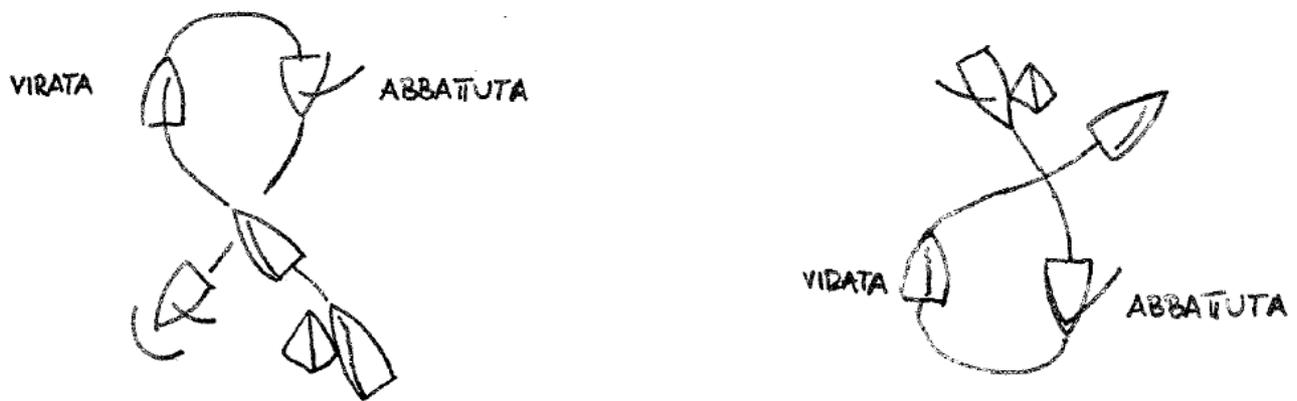
(figura 23)

Ponete sempre molta attenzione all'intensità del vento per scegliere in tempo la vela giusta per iniziare la nuova bolina.

Come eseguire le penalità ai giri di boa.

Se nel doppiare una boa malauguratamente la tocchiamo, dovremo, a termini di regolamento (regola 31 <Toccare una boa>), eseguire una penalità compiendo un giro comprensivo di una virata ed una abbattuta (regola 31.2) solo dopo esserci allontanati quanto basta per non interferire con le altre barche in regata.

Alla boa di bolina, ci porteremo un paio di lunghezze sopravento alla boa, quindi vireremo ed abatteremo in rapida sequenza.



(figura 24)

Alla boa di poppa, se siamo liberi da ingaggi, scendiamo un paio di lunghezze sottovento alla boa, abbattiamo e poi viriamo. Ora abbiamo riacquisito il diritto di rotta. Una barca che cercherà di infilarsi tra noi e la boa, non potrà farlo non essendo stata ingaggiata prima delle due lunghezze, a meno che non ci sia lo spazio per farlo tenendosi discosta.

Questo materiale è il risultato di anni di esperienze personali e di utili consigli ed insegnamenti regalatimi da professionisti di indiscusso valore.

Non vuole essere un manuale, ma un modo per fornire nuovi spunti all'apprendimento di questa difficile branca. Chiunque rilevi una qualche inesattezza o voglia darmi qualche consiglio per migliorare questo lavoro, è pregato di segnalarmelo.

<mailto:albertialex@jumpy.it>