

## LA TATTICA E LA STRATEGIA DI REGATA

E quel complesso numero di manovre, operazioni ed azioni studiate a tavolino o dettate dalla necessità del momento dirette al conseguimento di una strategia.

### LA STRATEGIA

Studiare, impostare e coordinare equipaggio, manovre e campo di regata e meteorologia al fine di ottenere il massimo risultato.

### LA TATTICA

Tutto il complesso di azioni e manovre che rientrano in una strategia di regata

La strategia e la tattica determinano la condotta di una regata. La scelta della partenza, il bordeggiare di bolina e di poppa, tutte le scelte in funzione di come si sviluppa il campo di regata o di un repentino salto di vento, la gestione della barca e, banale dirlo, dell'equipaggio che deve essere allenato e motivato. Tutto ciò per ottenere un solo obiettivo: ottenere la massima velocità eseguendo il minor percorso il che, tradotto in parole povere, significa essere primi!

La strategia prevede quindi una pianificazione della regata basata su:

- 1) Meteorologia: previsione e analisi
- 2) Osservazione del campo di regata: vento, orografia ed eventuali correnti
- 3) Info varie sul campo di regata, note di esperti locali o esperienze dirette

### Meteorologia

Sulle grandi imbarcazioni da regata vi è una persona preposta alle previsioni meteorologiche. Questo permette di impostare una strategia funzionale al tempo, scegliendo le vele migliori, imbarcando più o meno cibo, predisporre un migliore assetto dei pesi a bordo, stabilire il miglior vestiario per l'equipaggio. In mancanza di un meteorologo a bordo su internet ci sono ottimi siti meteo. Per i motivi sopra citati è categorico essere informati sulle previsioni e stamparsi le previsioni con i grafici raffiguranti i vettori del vento, tutto questo naturalmente è valido nel caso si facciano regate d'altura.

### Analisi meteorologica

**E' buona regola arrivare sul campo di regata con largo anticipo (un'ora prima).** In questa fase è importante riuscire a stabilire con quale tipologia di vento ci troviamo a regatare.

**Vento progressivo:** intensità stabile e direzione variabile. E' la caratteristica della brezza marina dove il vento aumenta progressivamente e ruota in senso orario (Coriolis).

**Vento stabile:** intensità e direzioni stabili. Caratteristico di una brezza termica ben sviluppata e formata oppure un vento geostrofico con un cielo carico di nubi stratiformi.

**Vento instabile:** intensità e direzione che si scostano abbondantemente dal valore medio. Tipico delle giornate invernali dove la temperatura dell'aria è più bassa della temperatura dell'acqua.

**Vento pulsante (rafficato):** intensità molto variabile e direzione stabile. Quando il vento in quota e quello al suolo hanno la stessa direzione. Le cellule di aria calda instabile cedono repentinamente il posto a cellule di aria fredda.

**Vento oscillante.** Intensità costante e direzione variabile. Le nubi basse (1000 mt) seguite da nubi stratificate (2000 mt), quando si presentano allineate, danno origine ad un cambio di direzione del vento al suolo in senso orario.

#### **Campo di regata.**

- 1) **Arrivare un'ora prima**
- 2) **Verificare la boa sopravvento con la bussola da rilevamento.**
- 3) **Segnare con estrema precisione la direzione del vento ed annotare eventuali salti di vento in gradi. Ripetere più volte e continuare a scrutare la situazione del vento.**
- 4) **Esaminare i fondali ed eventuali passaggi sottocosta (lo storico può riportare salti di vento rinforzi o minor pressione).**
- 5) **Vedere se nelle vicinanze ci sono fiumi o canali.**
- 6) **Ricordarsi di fare una retromarcia per pulire da eventuali aighe o sacchetti la chiglia ed il timone.**
- 7) **Osservare le altre barche che stanno provando la bolina o, meglio ancora, altre classi. Osservarle fino al primo incrocio per comprendere qual'è il lato buono del campo di regata.**

Nel formulare una strategia di regata occorre tenere presente tre fasi fondamentali:

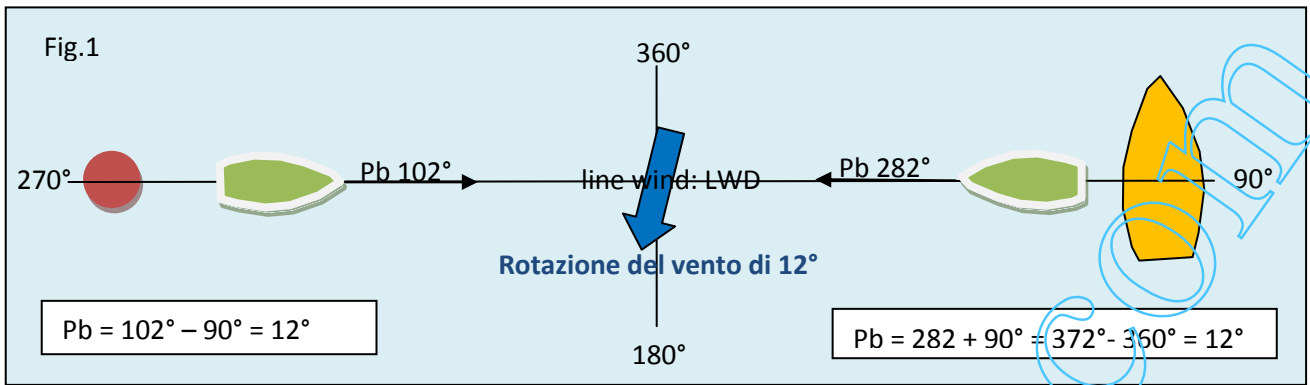
- 1) **Partenza**
- 2) **Prima bolina**
- 3) **Prima poppa**

**La partenza:** In genere la miglior partenza è quella in prossimità della barca giuria a destra della boa, naturalmente è l'uscita ambita da tutti ed è alla base di ogni strategia che si rispetti, vedi fig.1. E' la geometria del più breve percorso che farà ammucchiare le barche sul lato della barca giuria. Qualsiasi altra opzione formulata dal tattico di regata dovrà essere motivata da un possibile cambio di vento, da una rotazione del vento che favorisce il lato sinistro del campo di regata, una diversa distribuzione della pressione del vento favorevole su quel lato. Tutte queste opzioni possono fare propendere per una partenza sul lato sinistro in prossimità della boa di sinistra ma, ricordatelo, resta pur sempre un'opzione perché la geometria e la tattica di regata, nella partenza, parlano esclusivamente la lingua del lato destro il più possibile vicino alla barca giuria.

La soluzione più pratica per conoscere l'estremo favorevole della linea d'uscita consiste nello stabilire una direzione del vento nella quale la linea è neutra (line wind : LWD) come? Vedi fig.1. Mi posiziono con la barca sulla linea aut navigando in direzione della boa e poi in direzione della barca giuria e rilevando le due prue bussola Pb. Nell'esempio riportato in figura ottengo:

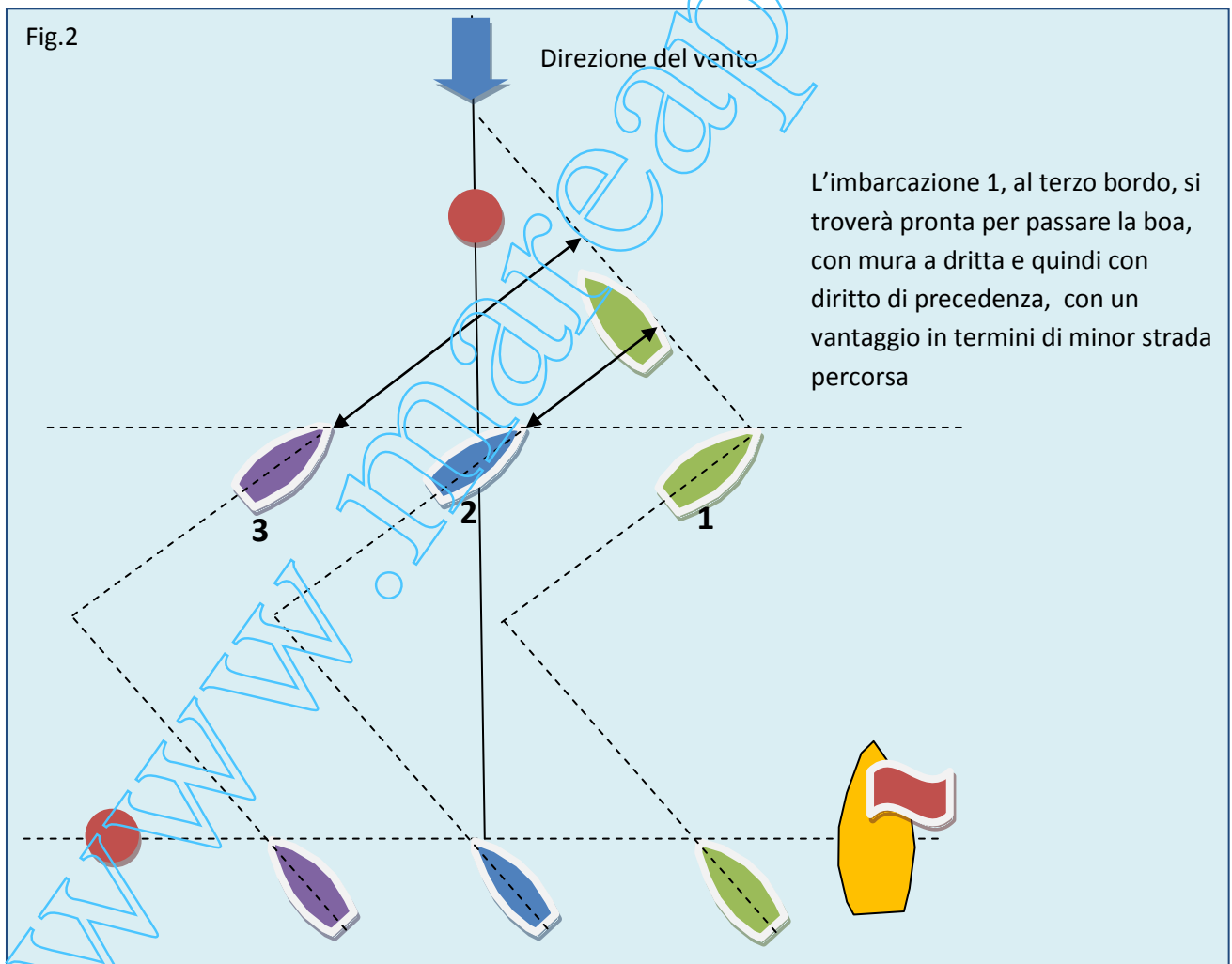
- 1) andando da destra verso sinistra si somma la  $Pb = 282^\circ$  alla  $LWD = 90^\circ$  TWD maggiore di LWD di  $12^\circ$  (vedi formula in fig.).
- 2) andando da sinistra a destra si sottrae la  $Pb = 102^\circ$  alla  $LWD = 270^\circ$  TWD minore di LWD di  $12^\circ$

il vento a subito una rotazione verso destra di  $12^\circ$  favorendo il lato sinistro del campo di regata. Il tattico, in questo caso, potrà prendere una diversa opzione e partire in prossimità della boa con un bordo di bolina, mure a dritta, più favorevole per un minore percorso.



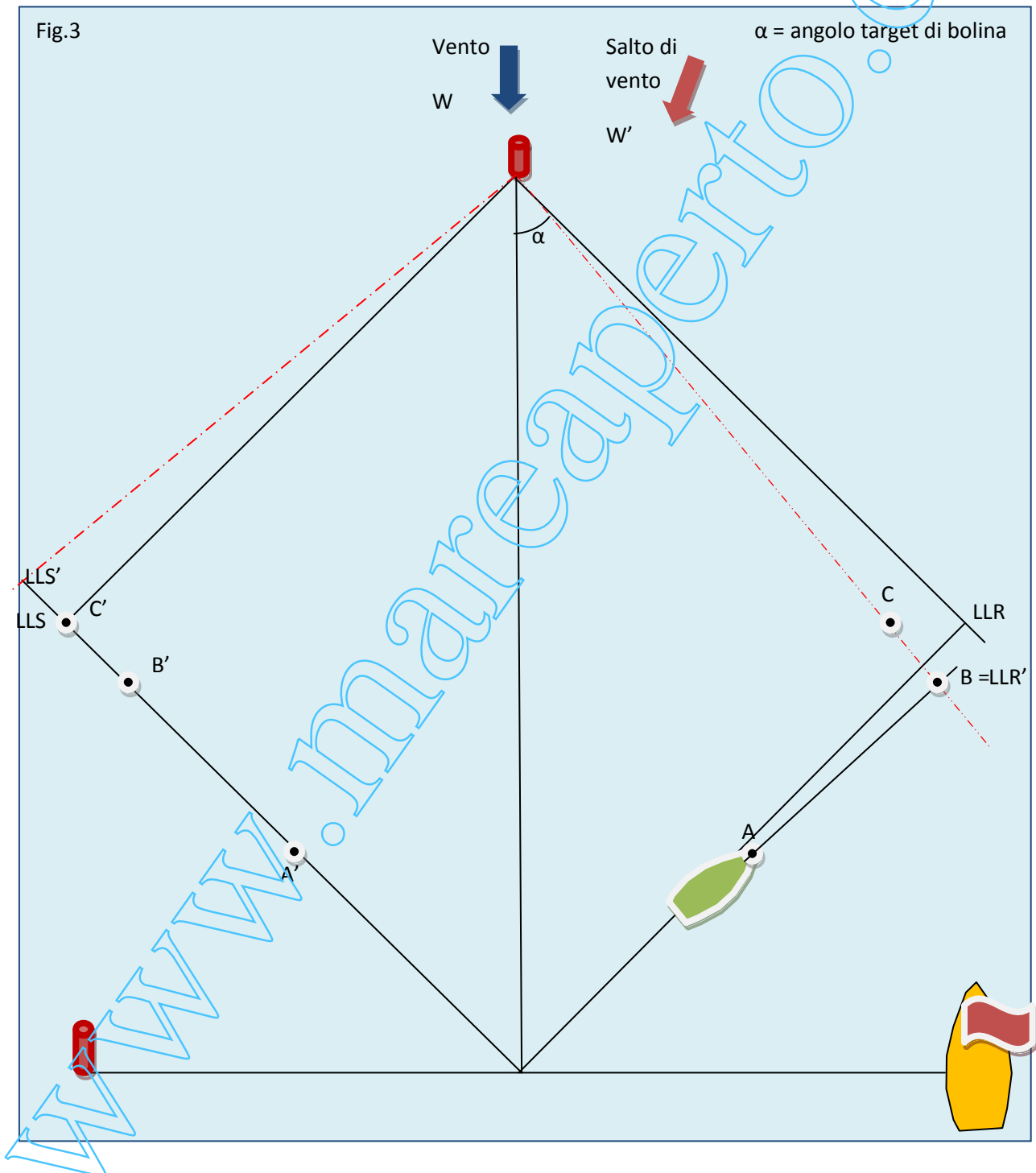
### Il primo lato di bolina

Abbiamo visto come il tattico propenda per un'opzione diversa che cambia radicalmente la strategia di regata all'ultimo momento in funzione dei seguenti fattori: distribuzione della pressione del vento, l'evoluzione prevista del vento, la posizione della prima boa, la ns posizione in classifica e la capacità del timoniere. Una volta presa questa opzione e tagliata la line out si affronta la prima bolina ed è fuori di dubbio che la migliore opzione geometrica possibile resta l'uscita in prossimità della barca giuria con mure a dritta, la geometria disegna per l'imbarcazione verde il percorso più breve, vedi fig.2.



### Strategia con vento progressivo (intensità stabile e direzione variabile)

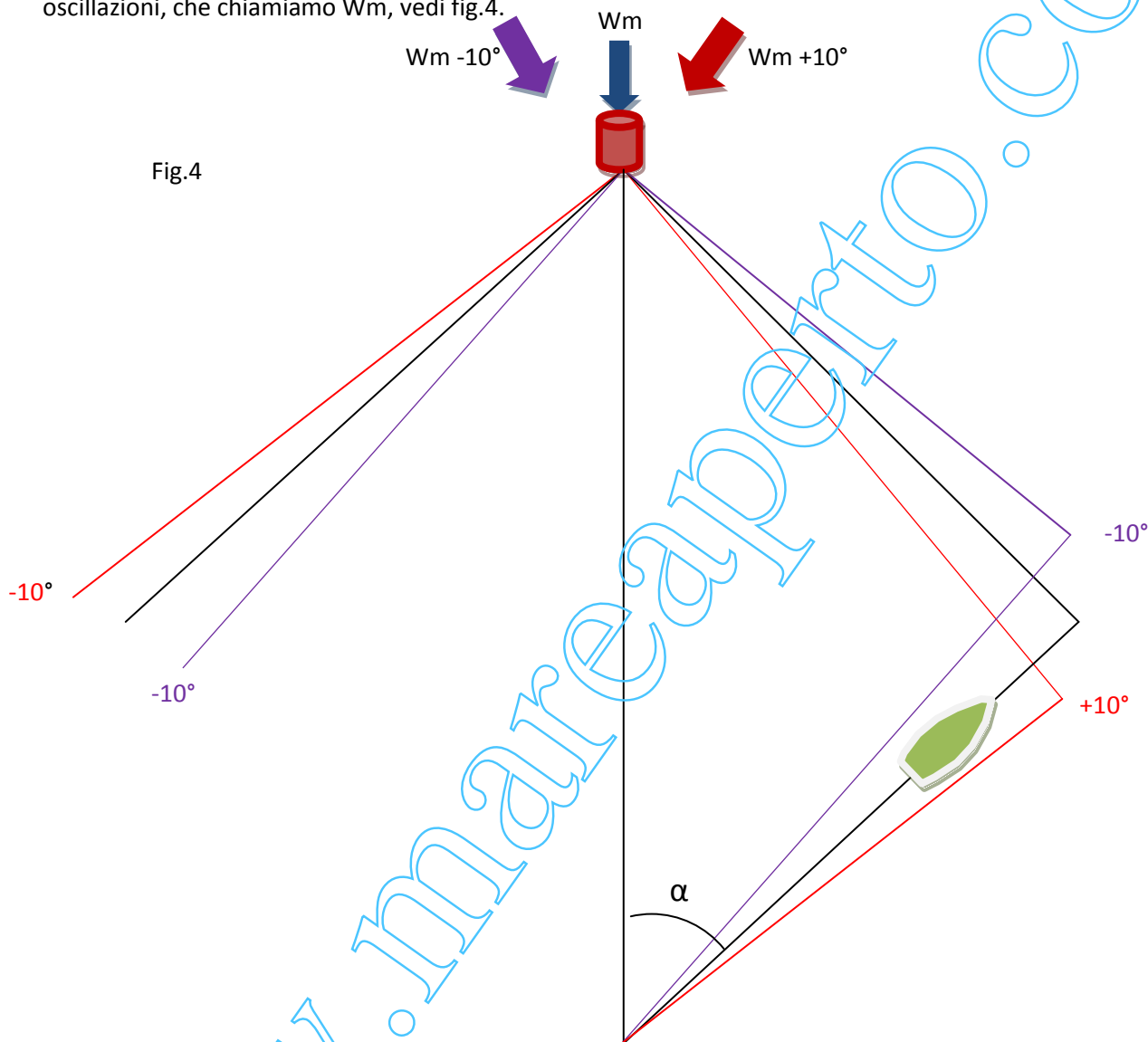
Come per la figura 2 le considerazioni sono puramente geometriche e con un vento di tipo progressivo che ruota sensibilmente, supponiamo di  $12^\circ$  verso destra, la strategia migliore consiste nel portarsi a destra del campo di regata, prendere lo scarso iniziale sul primo bordo, con conseguente poggia ma la barca rimane comunque più vicina alla layline. Prima che intervenga il salto di vento la barca che naviga con le mura a sinistra ha raggiunto il punto A sulla destra del campo; se la barca fosse partita con mura a dritta si troverebbe nella medesima situazione solo che in A'. dopo il salto di vento, le due laylines ruotano con la conseguenza di avvicinare la LLR ed allontanare la LLS



## Strategia con vento oscillante

In questo caso non si tratta più di andare a cercare un'opzione che ci fa fare un grosso guadagno in termini di strada ma tanti piccoli guadagni in funzione delle oscillazioni di vento che ci permettono di guadagnare acqua sull'avversario.

La cosa più importante è riuscire a stabilire un valore medio del vento attorno al quale avvengono le oscillazioni, che chiamiamo  $W_m$ , vedi fig.4.



Su barche che dispongono di una stazione del vento, si registrano i dati della true wind direction TWD determinandone un valore medio. Se non disponiamo della strumentazione si usa la bussola da rilevamento. Facciamo un esempio: prima della partenza registriamo oscillazioni della TWD tra  $210^\circ$  e  $190^\circ$  il delta TWD è  $20^\circ$ , sommandolo al valore più piccolo cioè  $190^\circ$  otteniamo il  $W_m = 190^\circ + 10^\circ = 200^\circ$ . Rifacendosi all'esempio delle lay-line, avremo un'oscillazione delle medesime attorno al valore medio del vento, con uno scarto di  $\pm 10^\circ$ .

Nella pratica ad ogni scarso del vento occorre effettuare una virata, in questo modo ci si trova sempre sul bordo migliore e in avvicinamento. Attenzione!!! Non bisogna virare subito appena si nota il rifiuto delle vele ma, per certezza, si attende che oltrepassi il valore  $W_m$ .

## **Strategia con vento pulsante (raffiche).**

In questo caso è importante navigare sulle zone di maggior pressione del vento. Serve un'ottima capacità di lettura del campo, per riuscire ad associare alle variazioni del colore e della increspatura dell'acqua, le variazioni dell'intensità del vento. Il tattico dovrà farsi aiutare dall'equipaggio ma anche osservare eventuali barche che precedono.

## **Strategia con vento instabile.**

Le situazioni di instabilità, nella maggior parte dei casi, sono accompagnate da venti deboli; in questo caso occorre evitare di seguire tutte le possibili oscillazioni. Trovando una linea utile effettuando meno virate possibili e concentrandosi sulla ricerca delle pressioni.

## **Strategia con vento stabile.**

La strategia giusta, non essendo favorito nessun lato, è quella di navigare sempre liberi. Si cercherà di ridurre al minimo le virate, le quali costano sempre qualcosa in termini di velocità, e si studierà con cura l'approccio alla lay-line per evitare di arrivare coperti da un treno di barche. La strategia con vento stabile è molto più difficile di quello che sarebbe logico pensare, in quanto, in caso di cattiva partenza o scarsa velocità della barca, non esistono opzioni di nessun tipo per recuperare. Bisogna gestire al meglio i giri di boa, cercare nei limiti del possibile di navigare lontano dai rifiuti delle altre barche e aspettare che siano gli altri a fare qualche mossa sbagliata.

## **Primo lato di poppa**

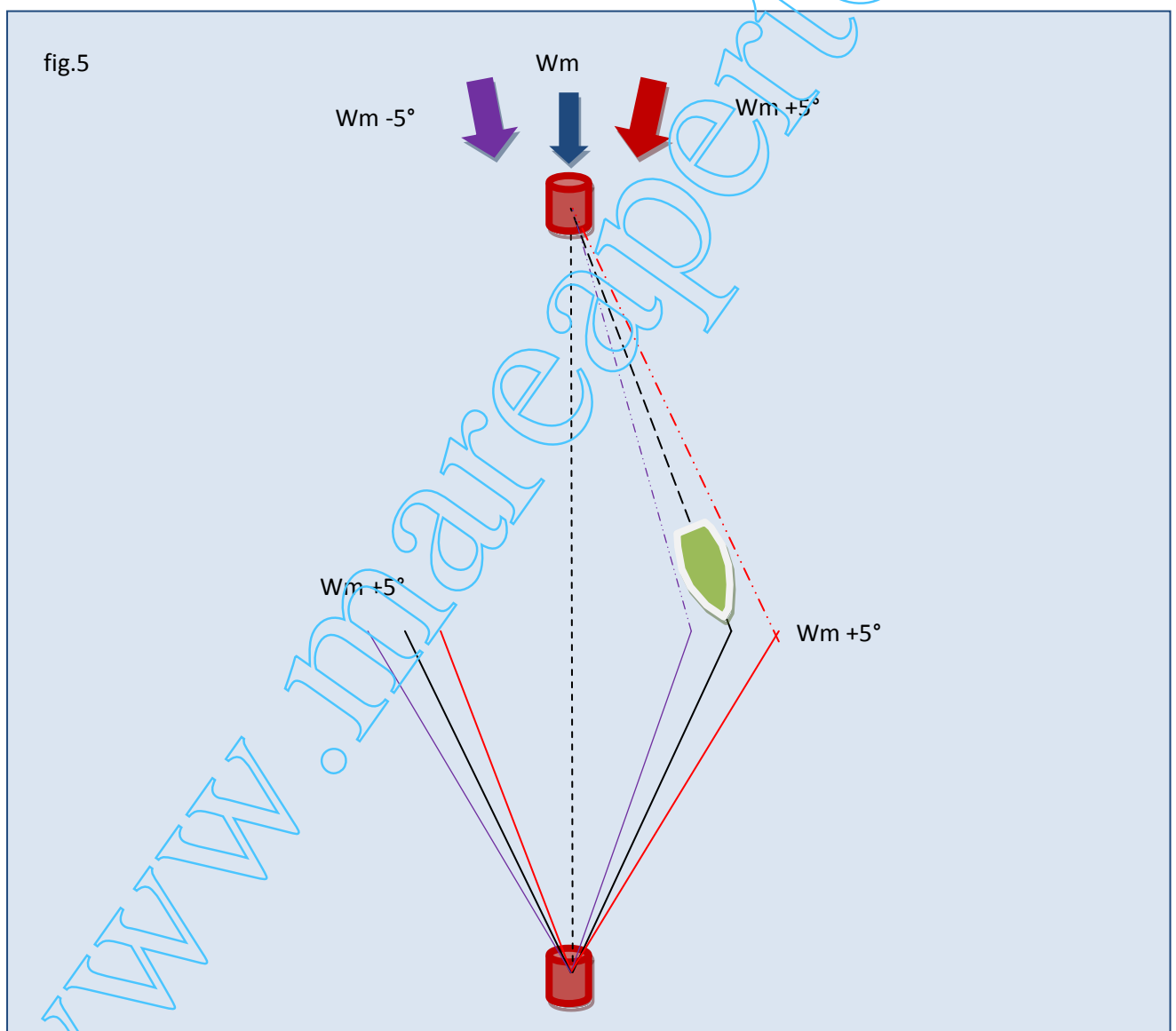
Già prima di doppiare la boa di bolina il tattico deve avere una precisa strategia per il lato in poppa ed è importante che la comunichi al resto dell'equipaggio, in modo che tutti siano pronti ad eseguire le manovre che verranno chiamate al momento opportuno.

Anche in questo caso la strategia sarà funzione delle condizioni del vento.

- **Strategia in poppa con vento progressivo.** In questo caso la regola si rovescia rispetto a quanto enunciato per l'andatura di bolina. Con una rotazione persistente del vento a destra si naviga sul lato sinistro del campo (ricordiamo che per definizione la sinistra o la destra del campo si identificano sempre guardando nella direzione del vento e cioè dalla linea di partenza verso la boa di bolina); con una rotazione persistente del vento sulla sinistra si naviga sulla destra del campo. La discesa ideale con il vento in poppa si effettua, dunque, in due bordi con una sola strambata. Ancor più che di bolina bisogna stare attenti al calcolo delle lay-lines, e cioè non aspettare di strambare quando si ha la boa nel mirino, perchè un'ulteriore rotazione ci porterà sicuramente sopra alla lay-line. Arriveremo, sì, in boa più strallati e quindi veloci, ma avremo fatto troppa strada in più e quindi in generale accuseremo una perdita. (Il lettore può esercitarsi a dare una dimostrazione geometrica di questa regola analogamente a quanto visto in figura 1 per la bolina).

## Strategia di poppa con vento oscillante

Con un vento oscillante la migliore strategia in poppa è quella di seguire le oscillazioni navigando sempre sugli scarsi e strambando ad ogni oscillazione del vento non appena questo passa per il valore  $W_m$  intermedio, che abbiamo avuto tutto il tempo di verificare durante la bolina precedente. Di nuovo la raccomandazione è di non strambare immediatamente al primo accenno di un buono sulle vele, ma attendere che la rotazione abbia superato il valore  $W_m$ . Ricapitolando: quando il vento è più a destra del suo valore medio  $W_m$ , stramberemo per portarci verso la destra del campo, navigando con le mure a sinistra su uno scarso; quando il vento è più a sinistra del suo valore medio  $W_m$ , stramberemo per navigare verso la sinistra del campo, con le mure a dritta, seguendo lo scarso. Nuovamente osserviamo che avviene l'esatto contrario che di bolina. Infatti, nel lato in poppa è uno scarso del vento, cioè una sua rotazione verso prua, che fa convergere la nostra rotta verso la boa, mentre di bolina era un buono a farci avvicinare più velocemente alla boa (confrontare la figura 3 con la figura 5)



Se non disponiamo di una stazione del vento e quindi dell'indicazione della TWD, non possiamo ragionare in termini di vento medio ma di rotta media e fare riferimento alla bussola. Ci servirà un po' di tempo, dopo aver iniziato il lato in

poppa, per avere dei riferimenti precisi. Attenzione, inoltre, a non confondere un rinforzo del vento con un buono e un calo di pressione con uno scarso. E' un errore frequente per un tattico inesperto e vedremo più avanti, nella sezione tattica, come evitare di cadere in questo tranello.

- **Strategia in poppa con vento pulsante.**

Si devono cercare le zone più rafficate del campo facendo tesoro anche di quanto accaduto nella bolina.

- **Strategia in poppa con vento instabile.**

Non esistono regole precise. E' la situazione ideale per tentare i grossi recuperi, sfruttando il fatto che in poppa è la barca dietro quella che può attaccare. Il tattico della barca che insegue ha il vantaggio di vedere quello che succede davanti e perciò può decidere di aggirare una zona del campo che non si sta rivelando favorevole, o di portarsi verso quella che sembra stia dando un guadagno. Se ci si trova davanti bisogna cercare di guardare dietro ed in lontananza dove si trovano le pressioni e con quali angoli arrivano; valutare qual è la parte della flotta che sta navigando meglio e cercare di chiudere su di essa. Evitare di farsi prendere dal panico se la flotta da dietro si avvicina (è normale perché prende prima le raffiche) e scegliere il centro del campo per essere pronti a difendersi da entrambi i lati.

- **Strategia in poppa con vento stabile.**

La strategia migliore consiste nel navigare liberi da coperture avversarie, cercando di ottenere il massimo dalla propria imbarcazione. Limitare le strambate e scegliere la lay-line più comoda per la manovra in boa. Non essendoci un lato favorito dal vento l'unica variabile potrebbero essere le onde; soprattutto con barche leggere e plananti cercare di sfruttare al massimo la discesa sull'onda.

### **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?

1. Regolamenti • Regolamento di regata • Regolamento di classe • Bando di regata • Istruzioni di regata
  - NIPAM • Prescrizioni dell'autorità nazionale.
2. Tipo di imbarcazione e di regata. • Imbarcazione IMS • Imbarcazione OPEN • Imbarcazione Monotipo
  - Regata a bastone • Regata costiera • Regata offshore • Regata a match-race.
3. Livello del timoniere e dell'equipaggio; livello della flotta.
4. Scambio di informazioni a bordo.
5. Tattica di partenza.
6. Marcamento dell'avversario.



7. Tattica di bolina.
8. Approccio alla boa di bolina.
9. Tattica di poppa.
10. 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

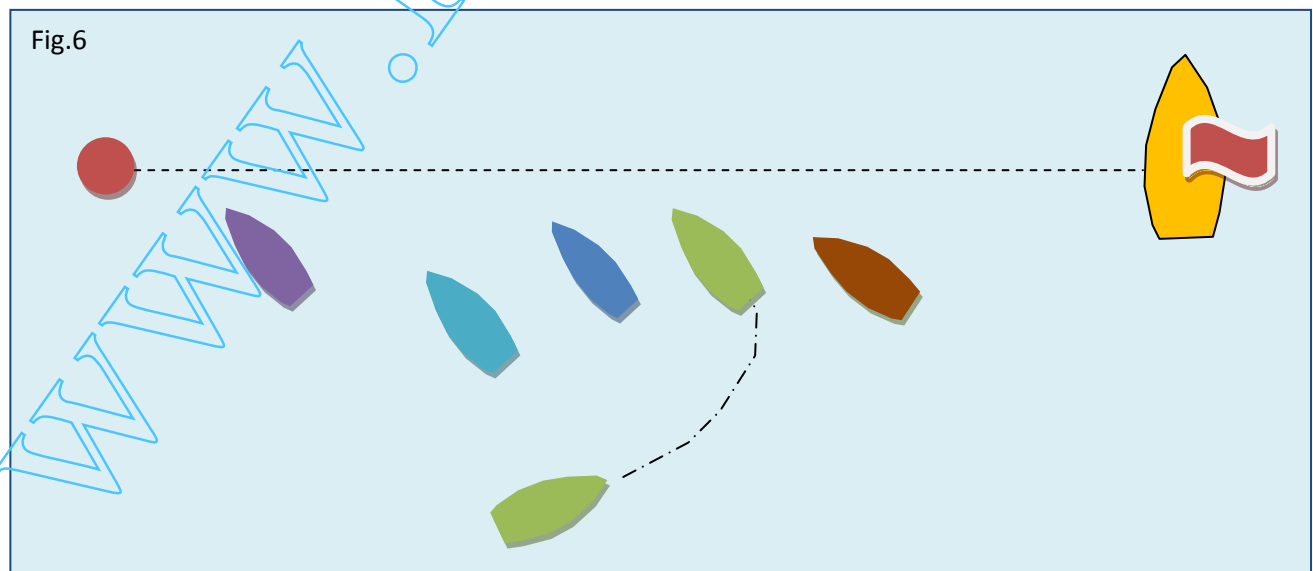
- Restrizioni particolari imposte dalle autorità nazionali competenti
- Zone interdette alla navigazione
- Classificazioni e premi
- Elenco eventi sociali
- Programma premiazione

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, numero e peso persone equipaggio, motore, zavorra mobile, peso scafo,

ecc.. Nei monotipi le regole di classe sono molto sintetiche e restrittive. el nuovo regolamento di regata, le regole a cui sono soggette le barche stazzate con istemi ad handicap, sono anch'esse chiamate regole di classe per evitare equivoci. Queste regole possono essere molto più complesse, come nel caso del sistema I.M.S. e quindi anche i controlli si complicano di conseguenza. Una verifica di stazza completa di una imbarcazione I.M.S. richiede molte ore ed apparecchiature che spesso non sono a disposizione del presidente del comitato di stazza organizzatore, con conseguenti rinvii delle classifiche o con risultati sub judice che cambiano poi a distanza di settimane.

#### **Tattica di partenza.**

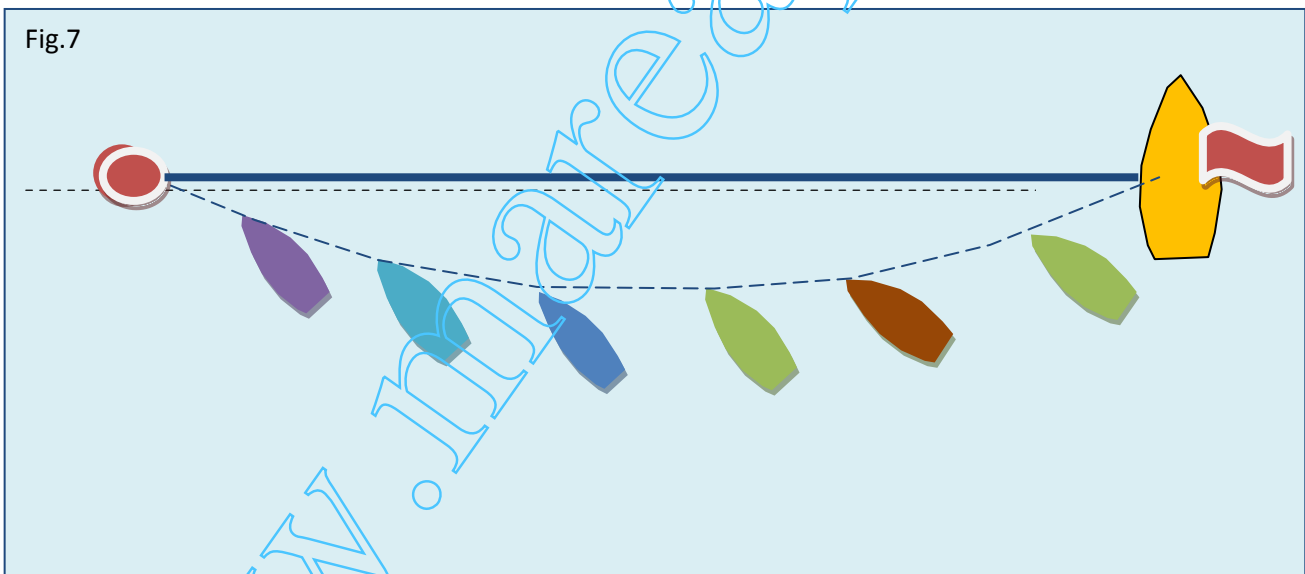
Esistono fondamentalmente due tipi di approccio per collocarsi sulla linea di partenza; avvicinarsi presto alla linea e cercare di tenere la posizione, oppure posizionarsi all'ultimo minuto. Nel primo approccio, ci si colloca subito dai 4 minuti, nel gruppo di barche che si portano sul lato prescelto. 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 poggiate per chiudere lo spazio in eccesso se vede arrivare un concorrente che intende sfruttarlo.



Nella fig.6 vediamo che la barca C ha fatto inizialmente un buon lavoro mantenendosi ben discosto da B e chiudendo tutto lo spazio con le barche sopravento, 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.

Fig.7



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

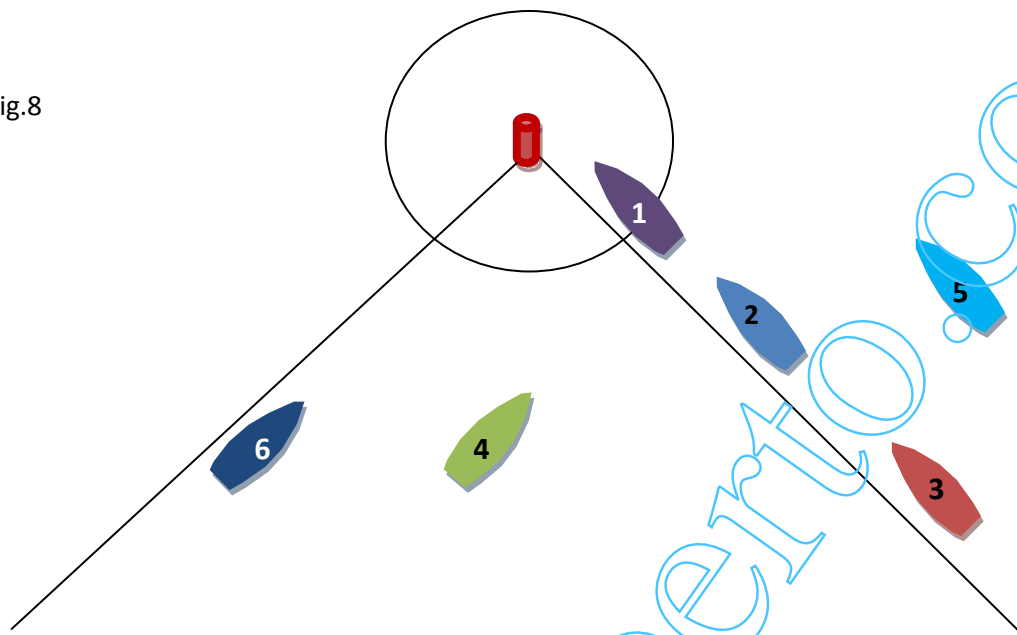
posizione che occupiamo in classifica, all'obiettivo che ci siamo posti prima della partenza ed alla strategia adottata dai nostri avversari, decideremo se perseguire la nostra strategia senza curarci della flotta o se marcare e, in questo caso, chi marcare. Come abbiamo visto nel paragrafo precedente, 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 occorrerà 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.

Fig.8



Un altro pericolo che si può presentare arrivando dalla layline 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. Manovra alla boa di bolina andrebbe decisa almeno un paio di minuti prima dell'arrivo in boa, in modo da poterla comunicare all'equipaggio sì che tutti siano pronti.

Fondamentalmente le manovre alla boa di bolina, sono tre:

1. Bare-away (o normale): si poggia e si issa lo spinnaker sulle stesse mura. E' certo la manovra più facile e che fa perdere meno velocità alla barca. Si può preparare in anticipo il tangone e se non c'è troppo vento issare qualche metro di spinnaker prima della boa (sneakin : tradotto letteralmente = far uscire di nascosto).

2. Tack-set (o take and hoist): se si arriva dalla lay-line sinistra, si vira alla boa e si issa lo spinnaker. Per velocizzare la manovra, se le condizioni lo permettono si inizierà ad issare lo spinnaker durante la virata. Il tangone può anche venir messo dopo; se invece il braccio è già incocciato è fondamentale mettere subito a segno il tangone altrimenti lo spinnaker non si gonfia. E' necessario che ci sia una persona pronta all'amantiglio.

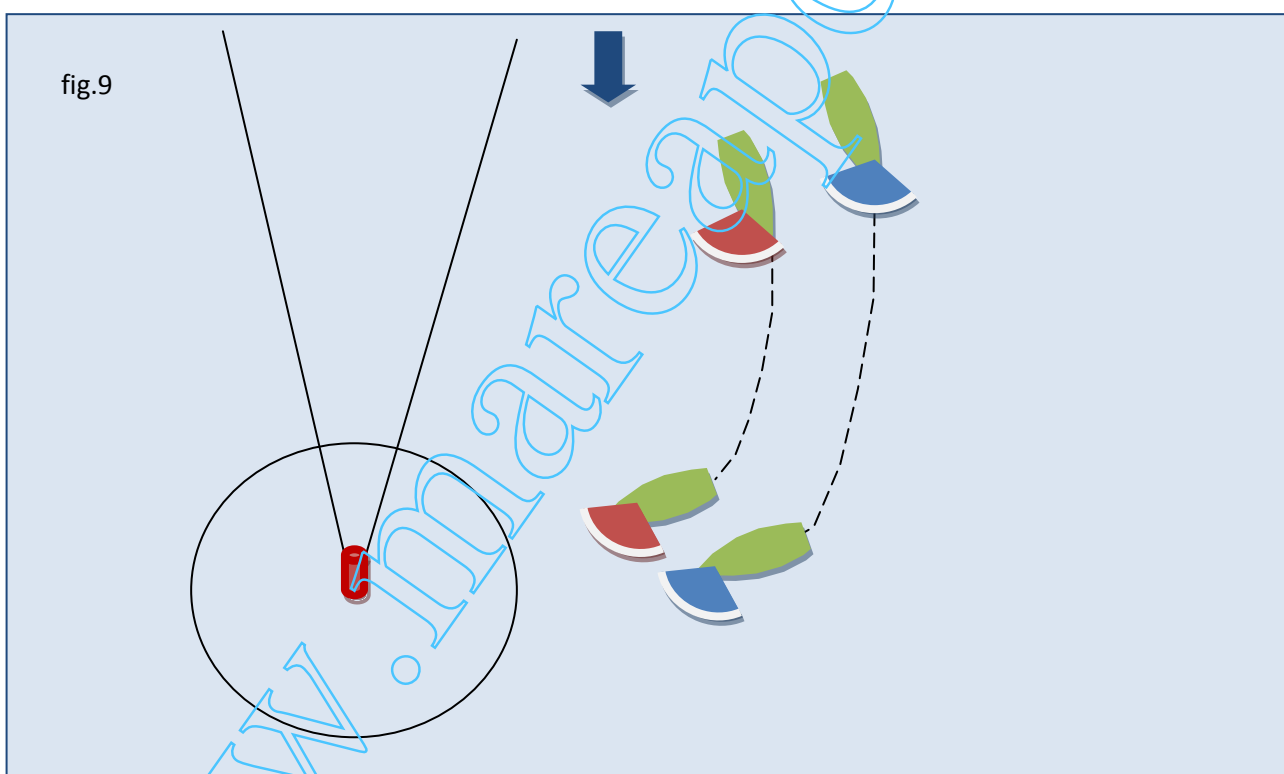
3. Gybe-set: si stramba immediatamente in boa. Lo spinnaker deve essere precedentemente preparato sopravento ed issato mentre la barca poggia per iniziare la strambata. Anche in questo caso il tangone si può mettere dopo l'issata; come prima, se il braccio è già stato incocciato è fondamentale alzare subito il tangone per gonfiare la vela. Il gybe-set è una manovra che richiede un po' più di preparazione da parte dell'equipaggio e se fatta male può far perdere molta velocità. Talvolta può essere preferibile fare un

bare-away e poi strambare subito dopo (early-gybe), specialmente con poco vento. Strategicamente il gybe-set diventa conveniente se il vento è ruotato molto sulla destra e si rischia di arrivare dritti in boa strambando. Oppure se prevediamo un vento progressivo che ruota verso sinistra (ricordate?). Tatticamente potremmo usarlo per liberarci subito dalla copertura delle barche dietro nel caso abbiano angoli di poppa molto chiusi, o per tentare un'opzione se siamo in una brutta posizione.

### 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.



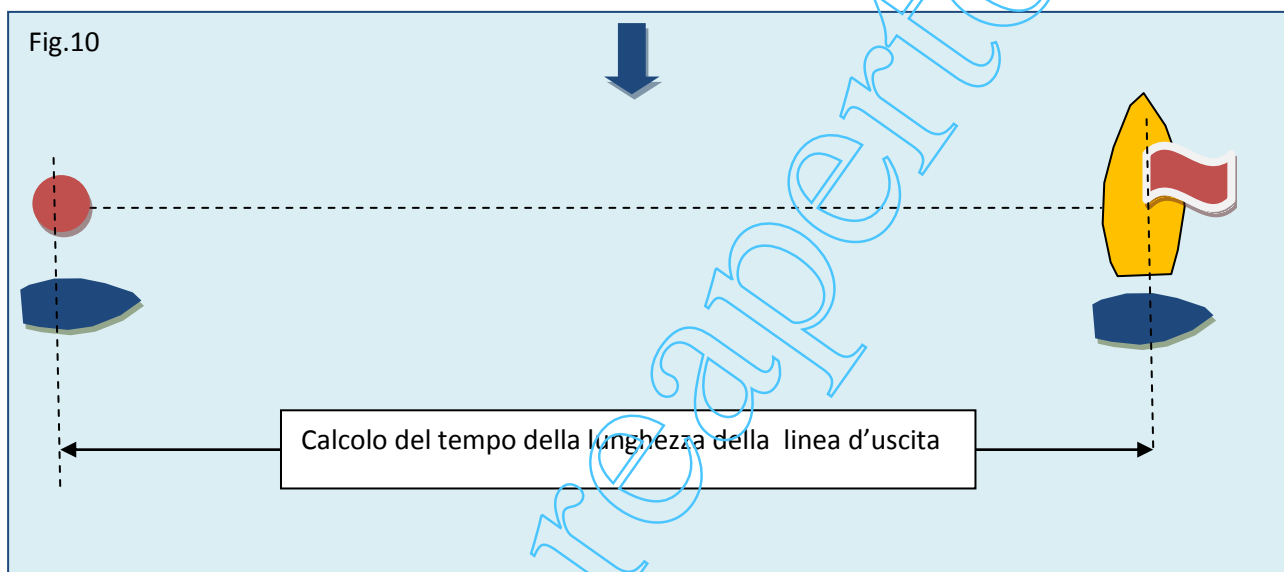
orzati del nostro angolo target, per rilanciare la barca, e quindi ci troveremo a navigare una o forse due lunghezze sopra alla rotta prevista. E' importante considerarlo quando si stramba sulla lay-line, soprattutto con vento debole, quando per rilanciare la barca devo rimanere orzato per un tempo maggiore 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.

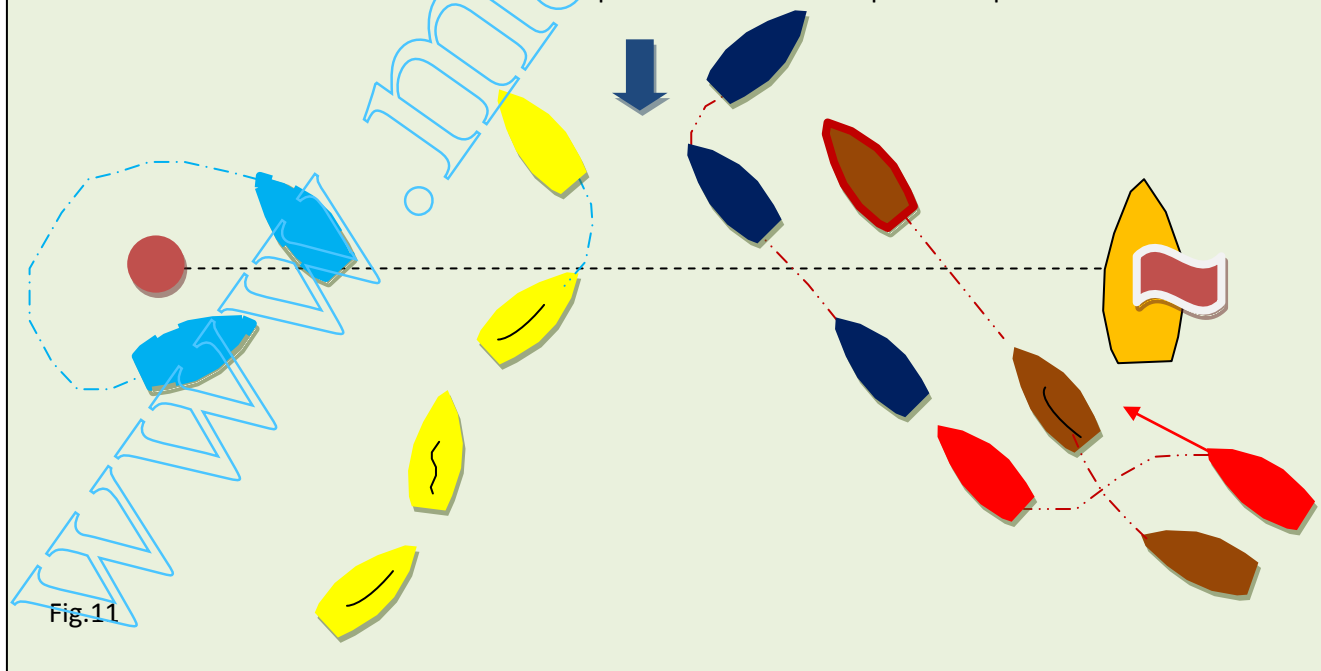
### Tattiche di partenza

Da quale lato partirò? Abbiamo visto che a seconda del vento è opportuno prendere il lato destro e quindi l'uscita più vicina alla barca giuria, oppure il lato sinistro e conseguente uscita in prossimità della boa! Tutto facile ma, poi, all'atto pratico occorre fare i conti con altre barche non meno agguerrite che stanno facendo le stesse vostre scelte! La differenza sostanziale la fa l'aggettivo "desidero" perché un conto è dire desidererei partire a sinistra e un altro è parto a sinistra con mure a dritta in prossimità della boa!!

Durante i primi 10 minuti possiamo percorrere tutto il tratto della linea d'uscita e misurarlo, vedi fig.10



**Da 5' a 1' prima della partenza.** Stabilito un corridoio d'uscita lo si può provare senza correre il rischio di rimanere fuori all'ultimo minuto rischiando la penalità. Controlliamo però cosa può accadere .



Guarda fig.11. La barca rossa tenta di passare tra la barca marrone e la barca giuria. La barca marrone gli ostruisce il passaggio portandosi all'orza al massimo della sua bolina stretta. La barca rossa è costretta a cedere il passo poggiare e mettersi sotto gli scarti della barca blu e marrone (pessima partenza).

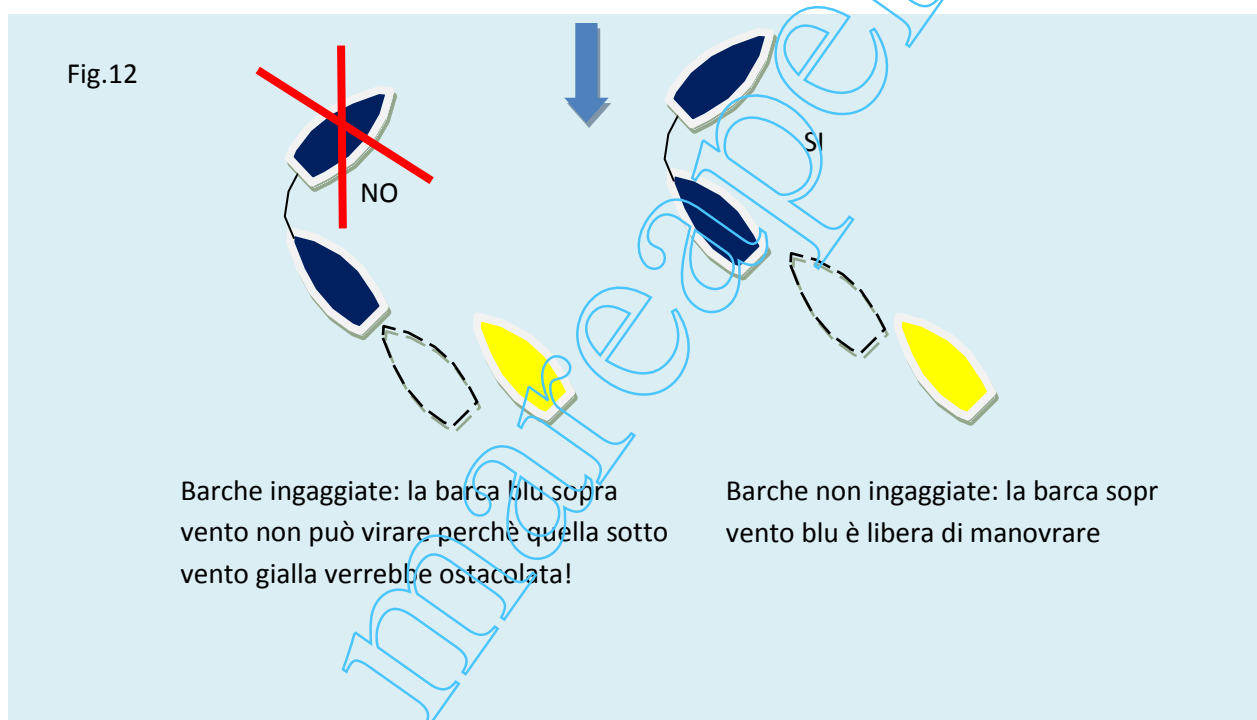
La barca blu e quella marrone escono giusti e veloci dalla linea d'uscita. La barca blu vira per portarsi con mure a sinistra. Non può effettuare la virata perché si trova a meno di una lunghezza ed è ingaggiata.

La barca gialla è libera di uscire ma è troppo veloce e rischia di essere fuori prima del minuto. La maniera minore per ridurre la velocità è quella di portarsi prua al vento.

La barca azzurra è uscita prima del minuto ed è costretta a rientrare esterna alla boa per riuscire perdendo preziosissimo tempo.

### L'ingaggio

Una barca è ingaggiata quando si trova a meno di una lunghezza da un'altra barca, la lunghezza è definita dalla barca stessa. vedi fig.12.



**Crearsi spazio e mantenerlo.** E' buona norma cercare di crearsi uno spazio sotto vento in maniera tale che, durante l'ultima fase del conto alla rovescia, la barca possa poggiare e partire in velocità. Avere uno spazio anche sopra vento significa avere aria pulita per le proprie vele. Abbiamo visto in fig.11 come la barca rossa viene ostruita dalla barca marrone al limite della bolina. Si può fare altrettanto poggiando con la propria barca su un'altra sotto vento, vedi fig.13, essendo però le barche ingaggiate vale la "regola della giusta rotta" cioè la barca azzurra può poggiare senza togliere la possibilità alla barca gialla di uscire dalla boa. Quanto descritto sopra è solo per applicare e per spiegare la regola della giusta rotta perché il nostro obiettivo, per uscire veloce, è di farci spazio sopravento e sottovento!



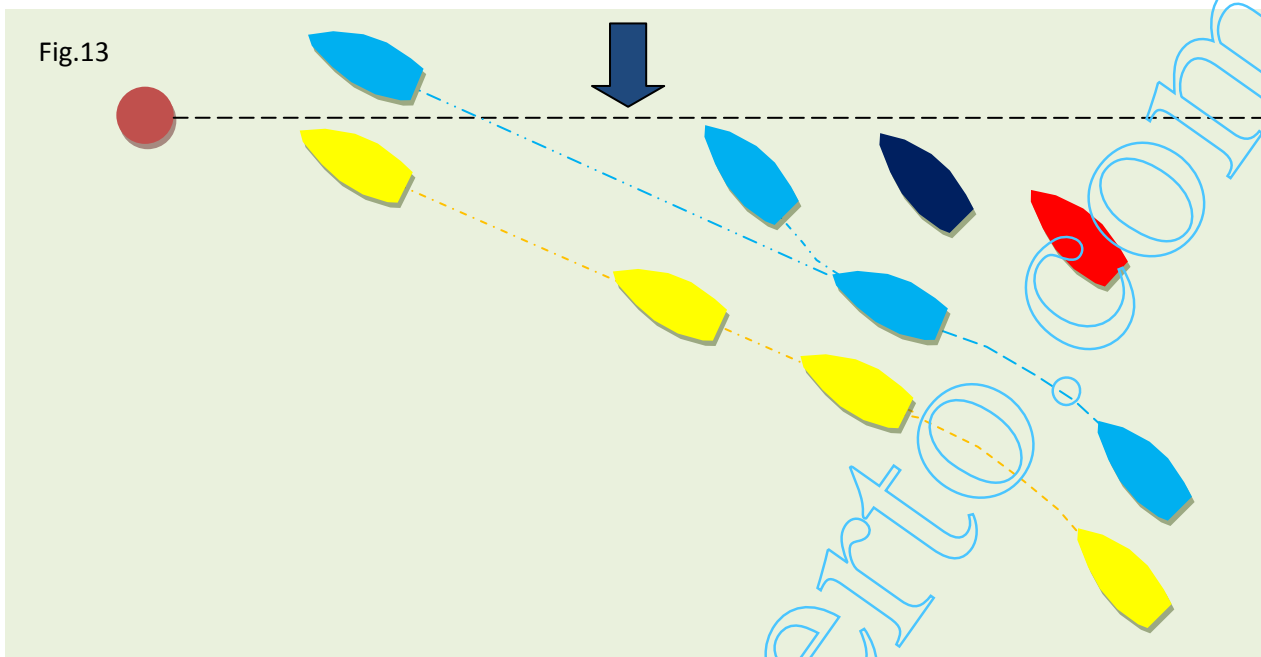


Fig.13

### Ultimo minuto

E' bene stabilire subito la persona preposta a dialogare con le altre barche per chiamare regole e precedenze ecc. Gli altri è bene che stiano in silenzio e concentrati sulle manovre! E' il momento più tipico della regata dove, nel bel mezzo della concitazione, si bada al miglior piazzamento poggiando o orzando per farsi spazio mentre il timoniere chiede il count-down al "centro barca" e il prodiere gli comunica le lunghezze rimanenti alla linea d'uscita fino a che, negli ultimi secondi, con le vele a segno, si cerca solo la massima velocità! Se tutto è andato per il verso giusto abbiamo azzeccato la tattica e possiamo iniziare a stabilire una strategia di regata!

### Sintesi

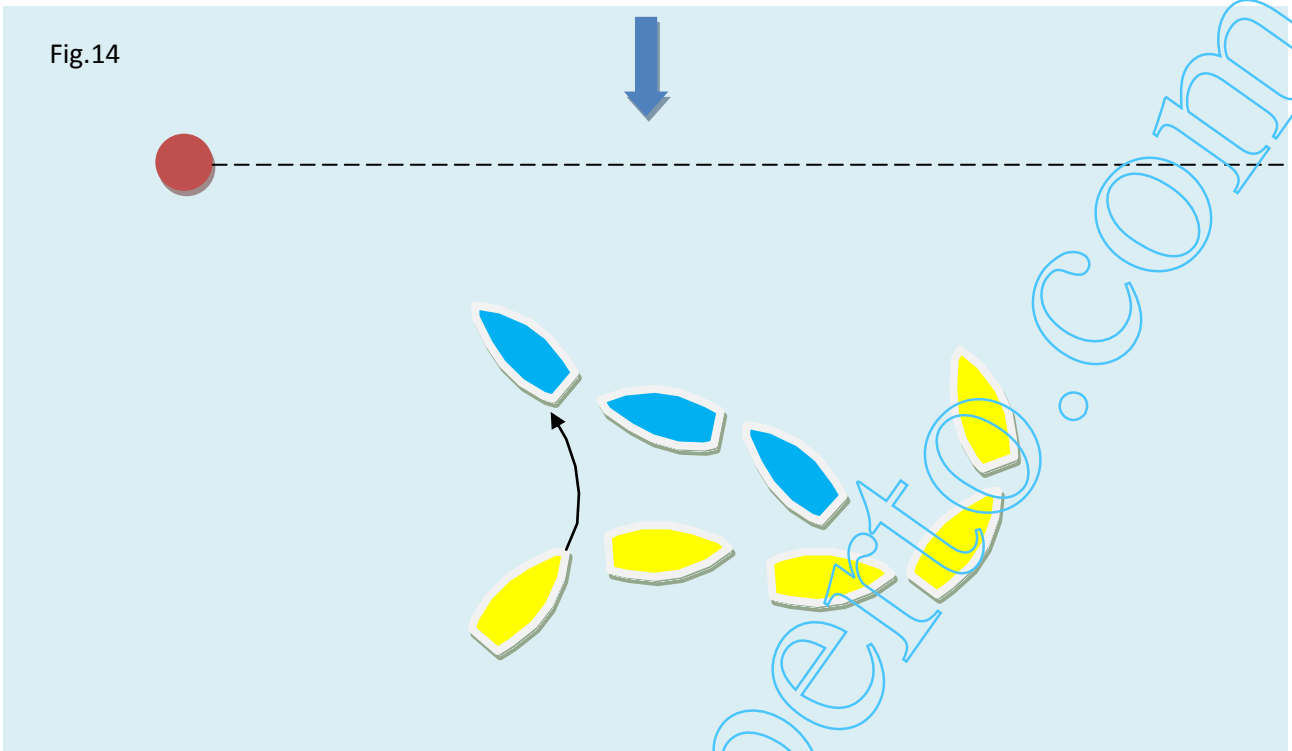
**Per crearsi spazio:** poggiare o orzare sulle altre barche.

**Per accelerare:** mettere a segno le vele e poggiare.

**Per diminuire la velocità:** portare la barca all'orza o sventare fiocco.

## Difendere il proprio specchio acqueo

Fig.14

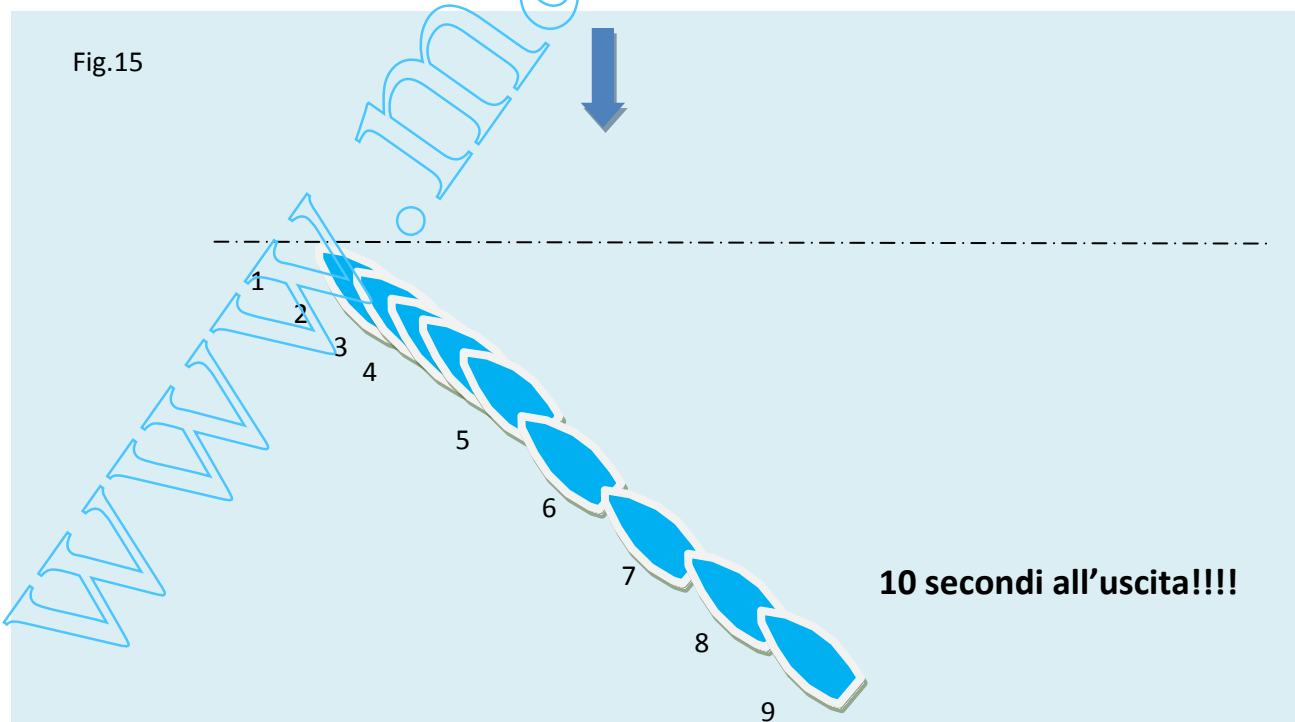


L'imbarcazione azzurra vede che la barca gialla sta tentando di occupare lo spazio vitale sottovento e chiude poggiando e costringendola a passare di poppa! Vedi fig.14

### La distanza dalla linea

Non è facile conoscere l'esatta distanza dalla linea di partenza! E' bene che, nei minuti che precedono la partenza, si provino alcune uscite con il prodire che indica approssimativamente le lunghezze. In genere l'uscita si conta in minuti e secondi: si contano gli ultimi 5 minuti (ogni minuto), l'ultimo minuto (ogni 10 secondi) ed infine il conto alla rovescia degli ultimi 10 secondi. Vedi fig.15

Fig.15



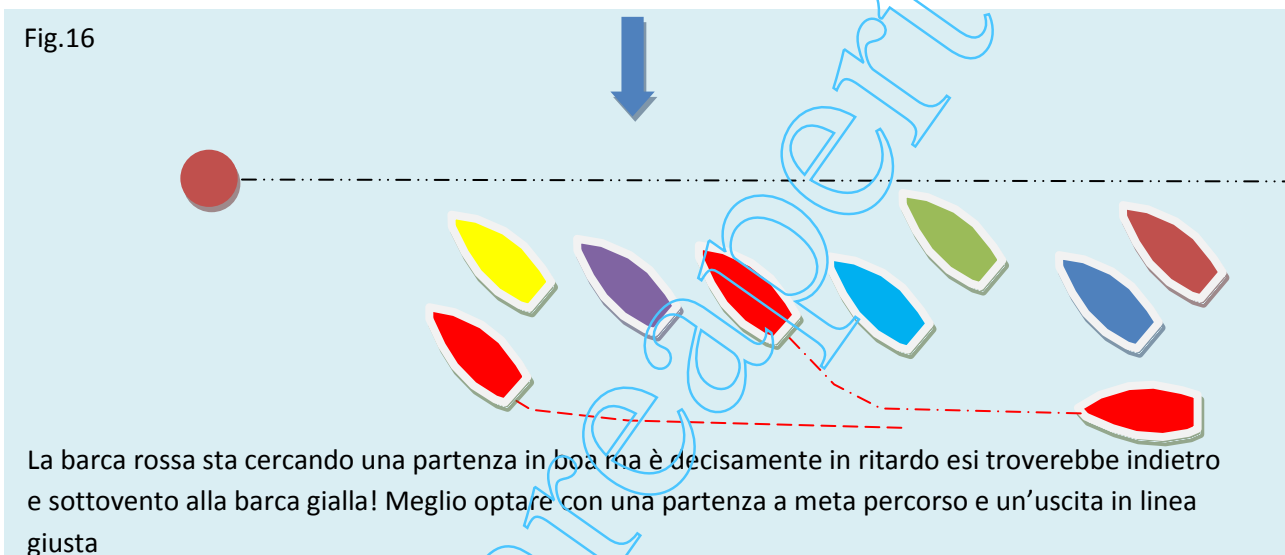
## Una volta partiti

La parola passa al tattico!!! La barca ha le sue mura e l'equipaggio è **silenziosamente** in assetto! Vi prego a terra ognuno ha le sue idee e democraticamente vanno rispettate! A bordo il tattico ha le sue idee e non vanno discusse (a meno che non chieda lui il parere). L'unico scopo iniziale è raggiungere la massima velocità. Solo il tattico dovrà dirci come uscire dalla mischia! Potrà scegliere di uscire in velocità o virando!

## Errori in partenza

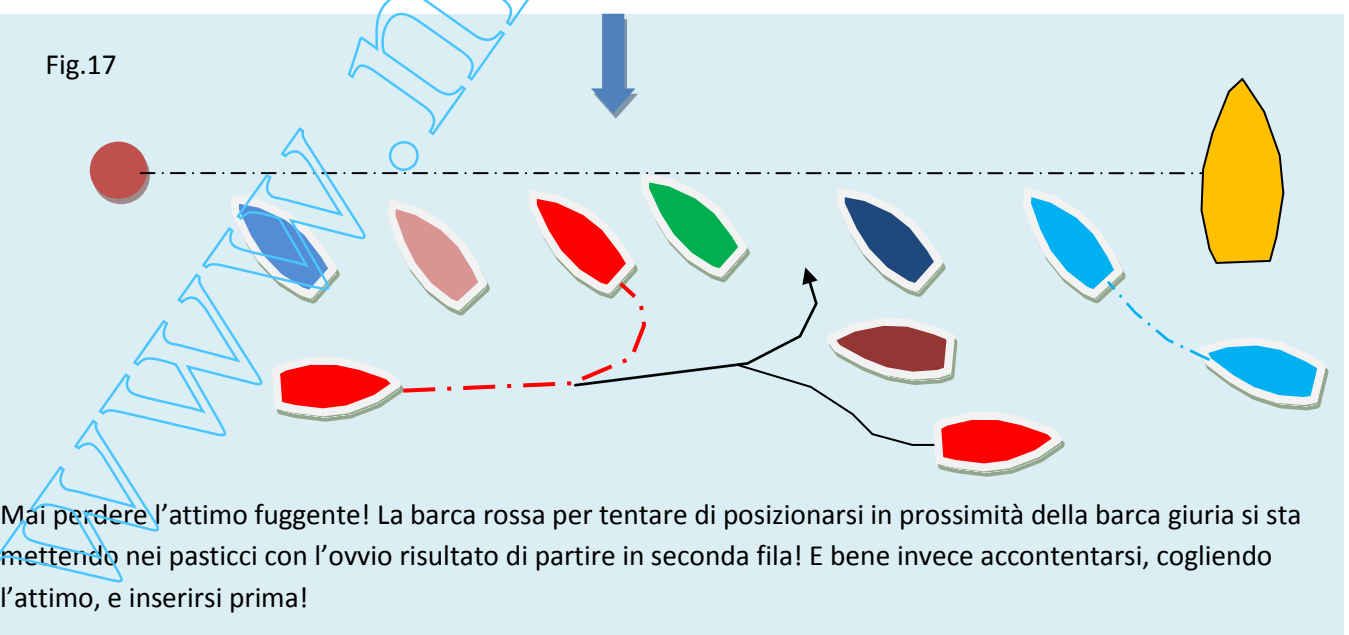
Per vincere una regata si devono fare meno errori degli altri! A questo scopo occorre essere affiatati e allenati! L'errore più comune in linea di partenza e quello di non avere un'idea precisa di quanto tempo si impiega per raggiungere la linea e si perde tempo, passando dietro alle altre barche per trovare una giusta posizione! Meglio un corridoio un pelo più alto che accorgersi di essere maledettamente in ritardo sull'uscita! Vedi fig.16

Fig.16



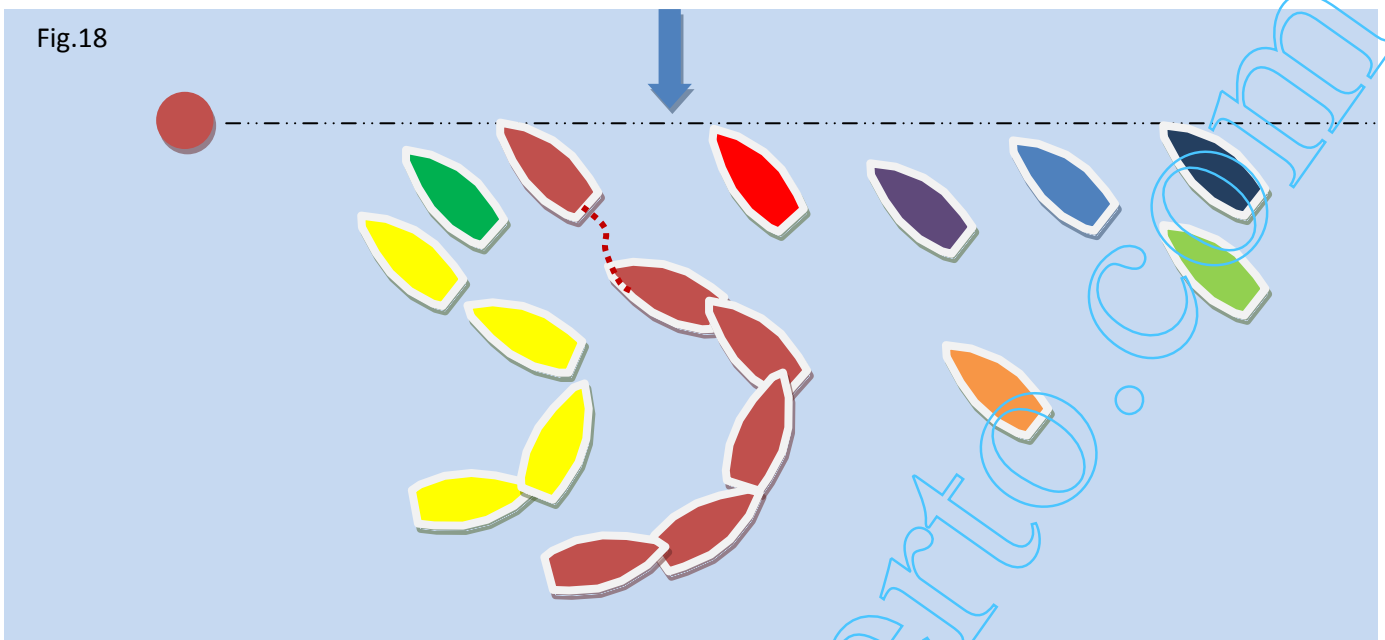
Altro errore, nel volere a tutti i costi la partenza in prossimità della barca giuria, è quello di insistere e trovarsi nella seguente situazione, vedi fig.17

Fig.17



## Altri trucchi e accorgimenti in partenza

Fig.18

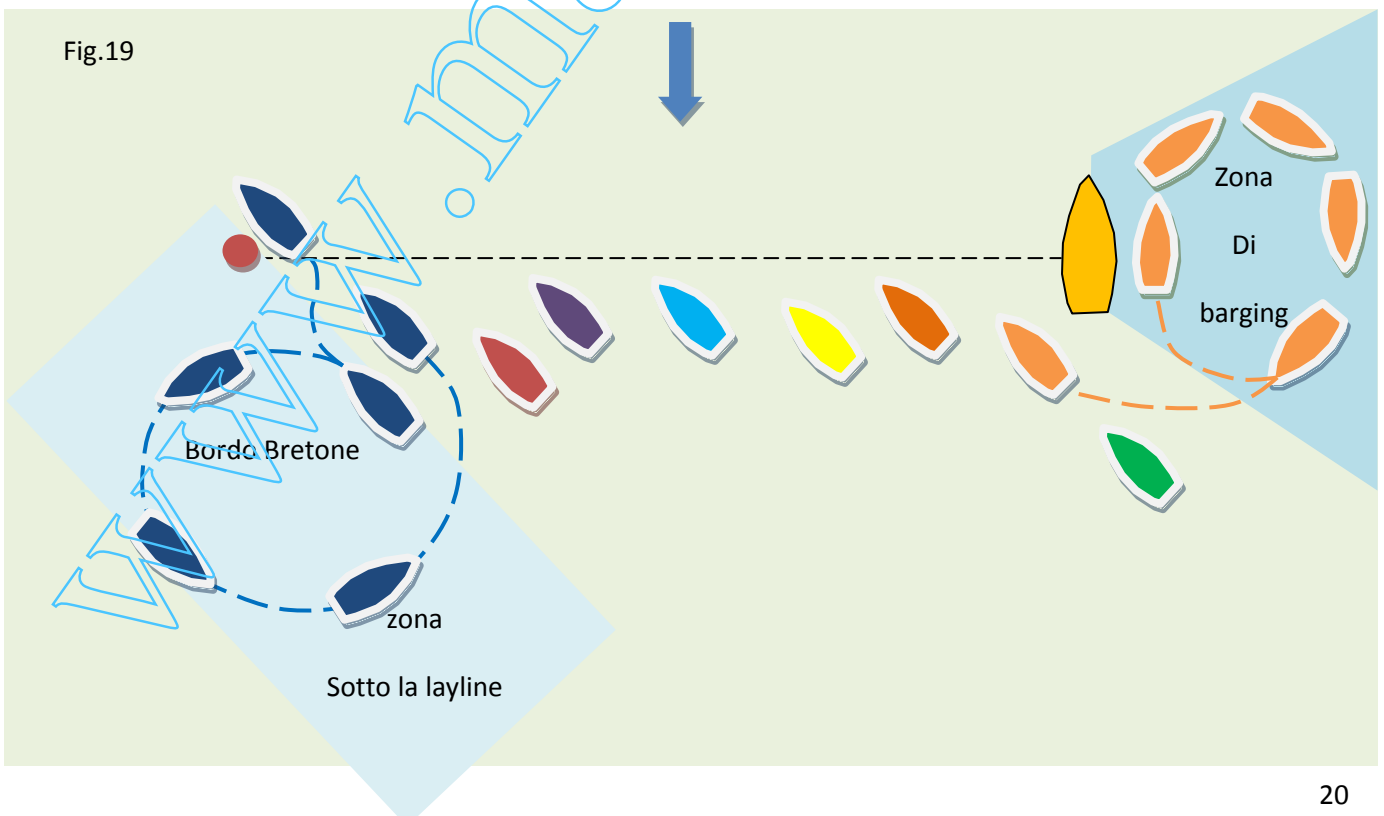


Nella fig.18 la barca marrone, dopo avere virato poggia più del dovuto e sbarrando la strada alla barca gialla che è costretta a poggiare e passare sottovento alla barca verde.

Il **“bordo Bretone”** vedi fig.19. La barca blu si trova nella zona sotto la linea d'uscita, molto vicina alla boa. Occorre eseguire il bordo Bretone solo se l'errore è minimo altrimenti, per non rischiare di toccare la boa e incorrere nella penalità, occorre poggiare, strambare e virare per riuscire dalla linea d'uscita.

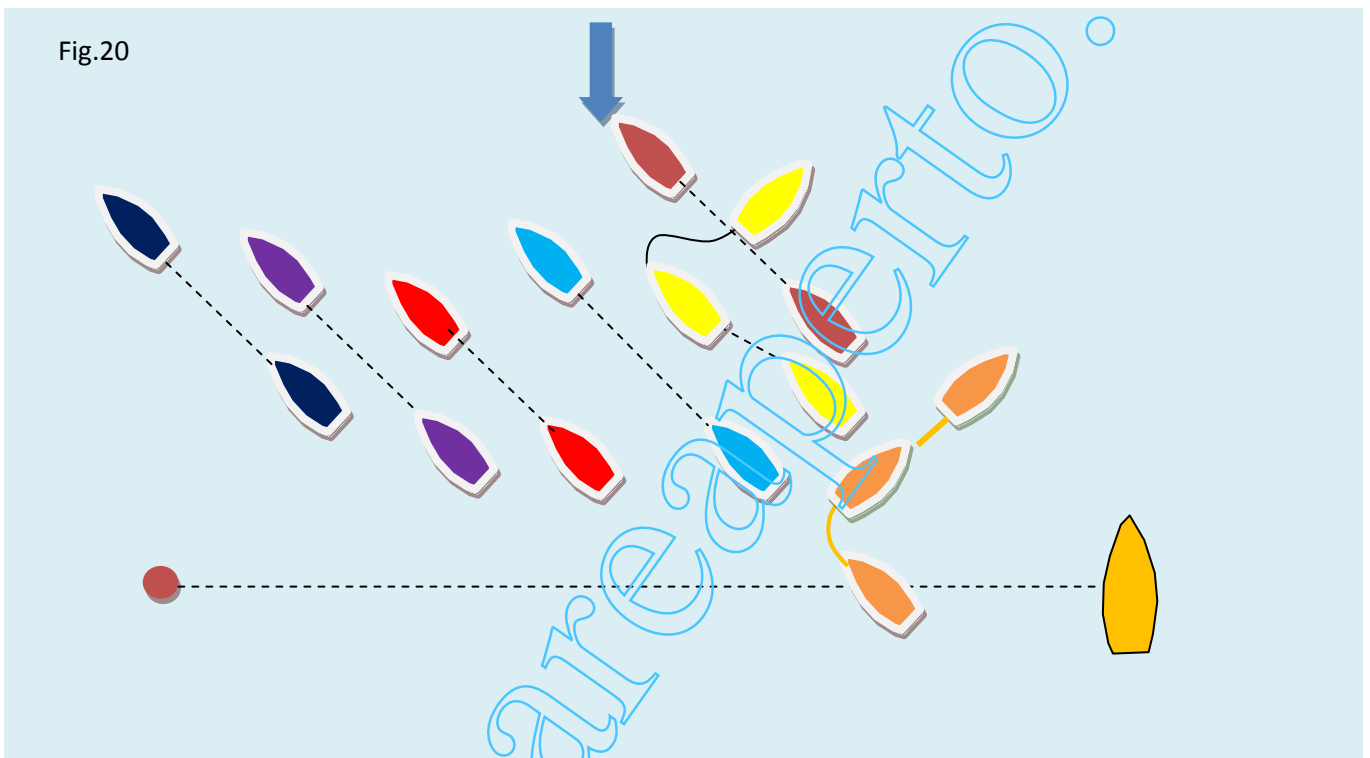
**Zona di barging.** Si può pensare di partire in prossimità della barca giuria! Per calcolare i tempi d'uscita si possono effettuare dei giri in quella che viene definita “zona di barging”. Al momento del conto alla rovescia (gli ultimi 10 secondi o poco prima, si passa a poppa via della barca giuria per raggiungere la linea d'uscita. In questa tattica l'errore tipico è quello di non avere spazio e di ostinarsi a infilarsi tra le

Fig.19

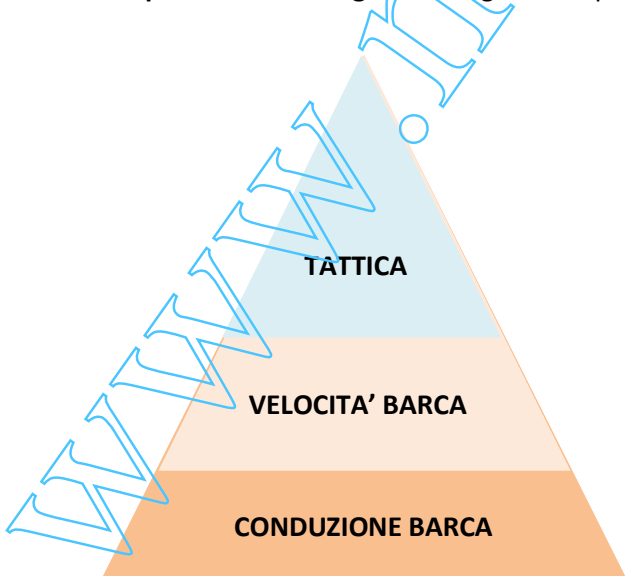


Qualora si è deciso di partire dalla barca giuria e di avere trovato un "tappo di barche" non ci resta che partire in seconda fila!

**Partire in aria sporca.** Non ci rimane che affrontare la situazione (incazzati) e partire dietro cercando una soluzione per rimediare! Ci si prospettano due alternative: andiamo dritti e teniamo duro o viriamo? Se si apre una possibilità di togliersi dai rifiuti virando a dritta, (vedi barca arancione e barca gialla fig.20)



**La piramide della regata.** Gli ingredienti per un Team di successo sono i seguenti:

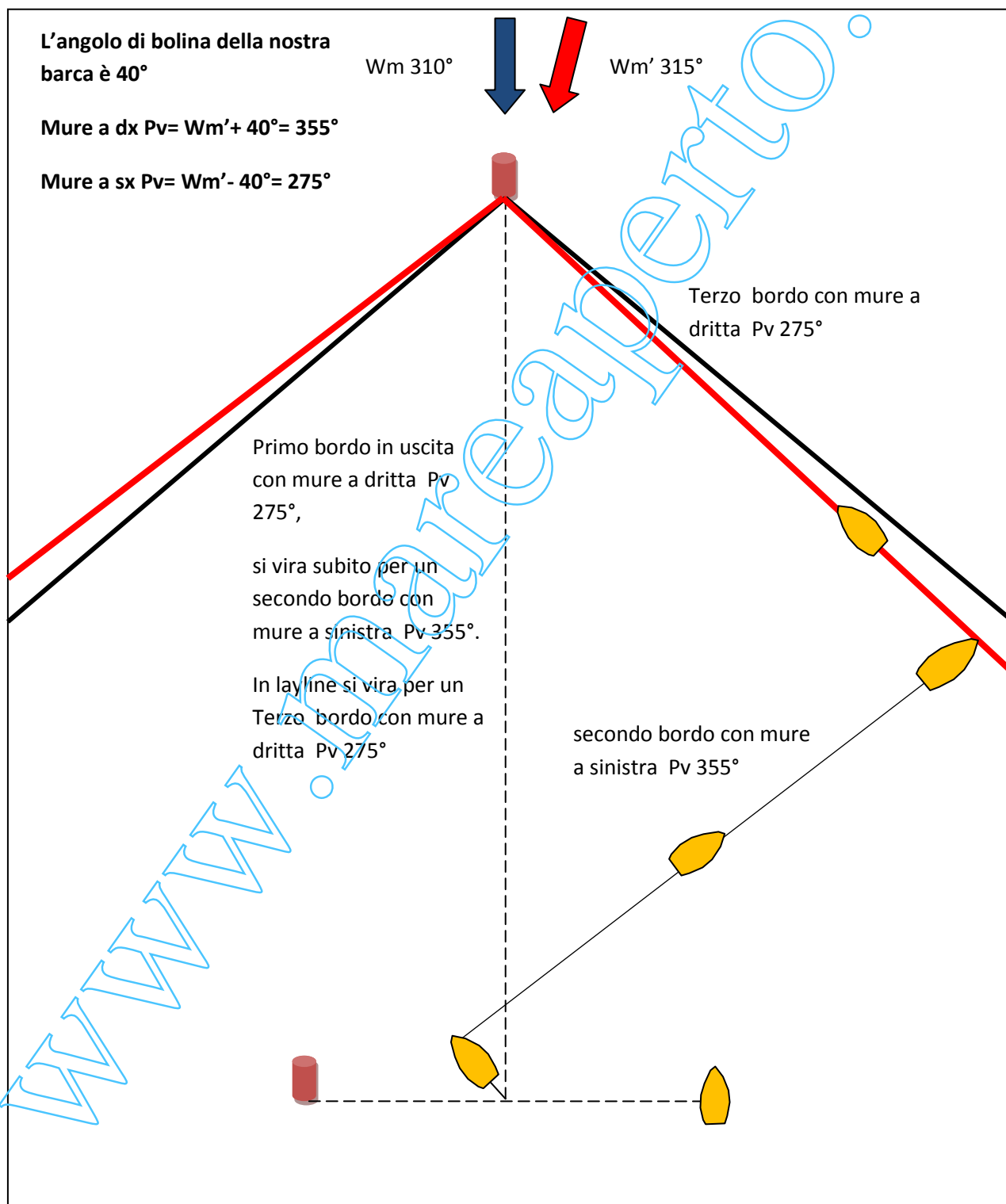


Alla base della piramide c'è la conduzione della barca perché, senza di essa, è veramente inutile parlare di velocità e tattica. Al secondo posto c'è la velocità di una barca! Se non compariamo i valori di velocità, alla pari o meglio, con una classe monotipo è veramente inutile proseguire e parlare di tattica.

Ma se il set-up della barca è eccellente, l'equipaggio è super allenato e conduce la barca in modo impeccabile la differenza con le altre barche rimane la **TATTICA**

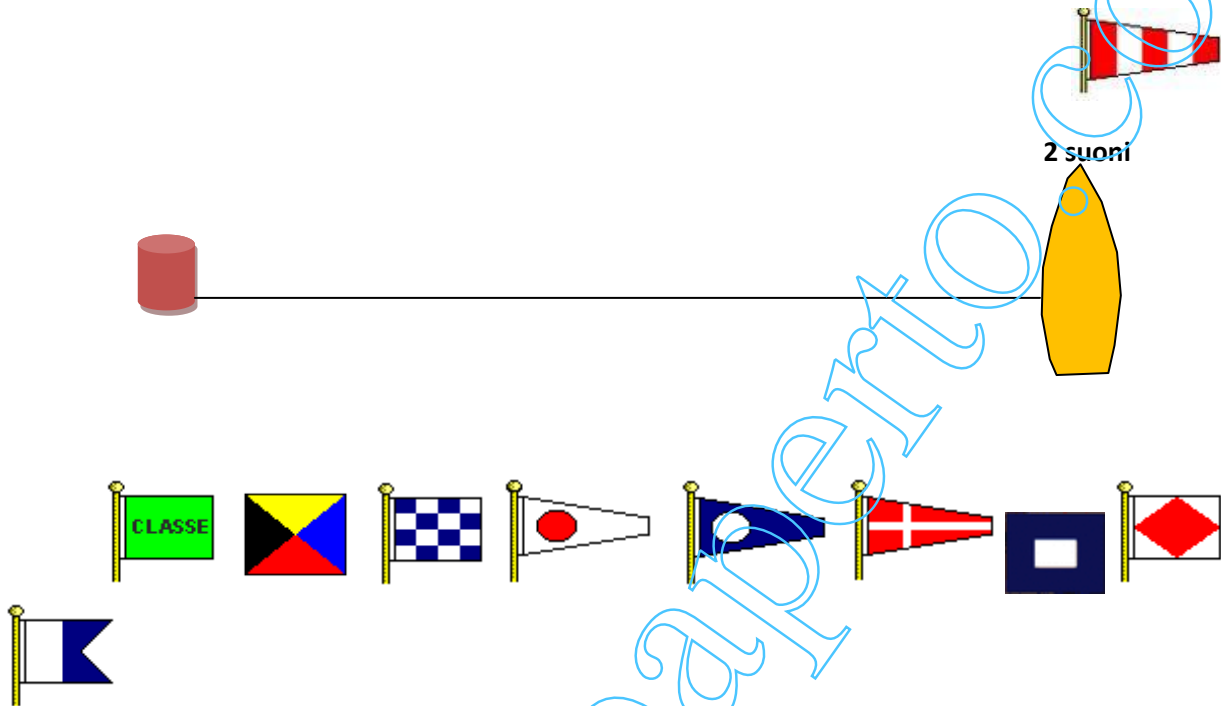
## Preparazione della regata

Ho già detto che sul campo di regata si arriva con abbondante anticipo! Alcuni li vedi sul campo di regata parlare di cose futili poco inerenti con ciò che stanno facendo, altri girano a vuoto mentre altri ancora arrivano in ritardo! Questo è uno dei peggiori errori che si possono fare ed è la via giusta per gettare alle ortiche una regata. Il tempo che ci prendiamo prima dell'inizio della regata va sfruttato per leggere il campo di regata, per campionare l'evolversi del meteo, provare le regolazioni della barca, provare la lunghezza della linea d'uscita, misurare con la bussola eventuali variazioni del vento. Personalmente può essere vantaggioso disegnare su un blocco notes il campo di regata con le variazioni di vento



### Procedure di partenza. Il walzer delle bandiere sulla barca giuria.

Supponiamo che la partenza della regata è prevista per le ore 12.00. la regata inizierà 5 minuti prima cioè alle 11.55. il comitato (la giuria) parla attraverso le bandiere ed i suoni però, consiglio, non fidatevi solo dei suoni. Se 5 minuti prima non si fosse in grado di dare inizio alla regata la barca giuria esporrà la bandiera intelligenza (2 suoni)



Quanto? Dipende da quando la bandiera intelligenza verrà ammainata (un suono). Da quel momento mancheranno 6 minuti alla partenza.

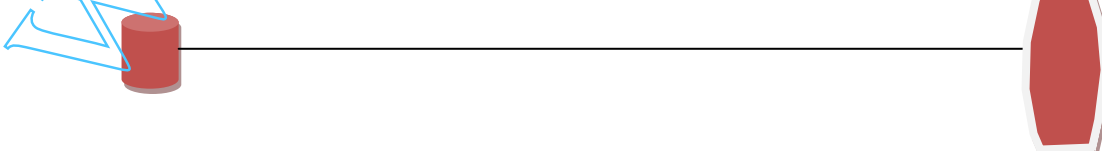
Quando mancheranno 5 minuti alla partenza verrà esposta la bandiera di classe



La bandiera gialla con cerchio nero issata a -4 minuti insieme a quella di classe, ci dice quale tipologia di penalità occorre pagare se si sarà oltre la linea di partenza durante l'ultimo minuto. Ci dice anche che le barche sono in regata! Non ancora partite ma in regata!

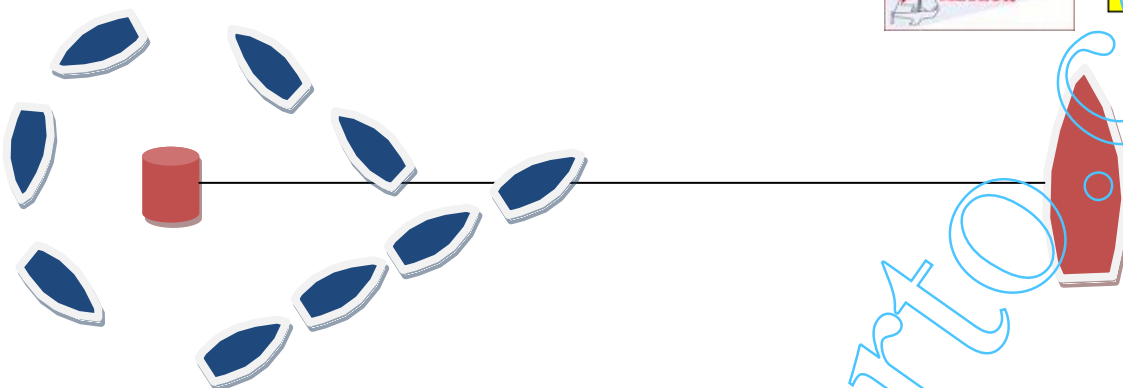


Un suono

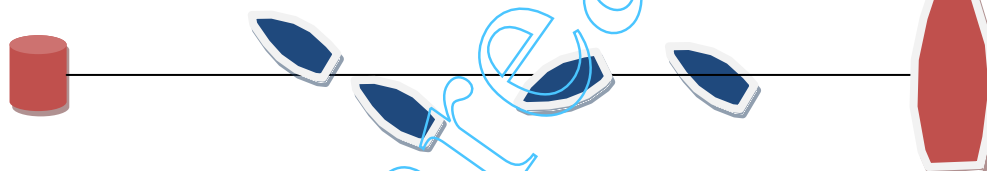


le possibili bandiere sono 4 che daranno luogo a 5 combinazioni: la (India) I, la (papa) P, la (zulu) Z e la blackflag bandiera nera.

**India:** se si è fuori l'ultimo minuto si deve rientrare dall'esterno degli estremi della linea di partenza.



**Papa:** se una barca dopo il segnale di partenza è fuori dalla linea sul lato del percorso deve rientrare attraversando la linea



**zulu:** se una barca dopo il segnale di partenza è fuori dalla linea sul lato del percorso viene penalizzata senza udienza del 20% sul punteggio (reg 44.3.c).



### 30.2 regola della lettera z

Se è stata esposta la **bandiera "Z"** nessuna parte dello scafo, equipaggio, o attrezzatura di una barca deve trovarsi nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima boa durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola e viene identificata, essa riceverà, senza udienza, una penalizzazione sul punteggio del 20%, calcolata come previsto nella **regola 44.3(c)**. Essa sarà penalizzata anche qualora la prova sia fatta ripartire, o venga ripetuta, ma non se essa è **differita** o **interrotta** prima del segnale di partenza. Qualora essa sia così identificata durante un successivo tentativo di partenza della stessa prova, essa riceverà un' ulteriore penalizzazione sul punteggio del 20%.

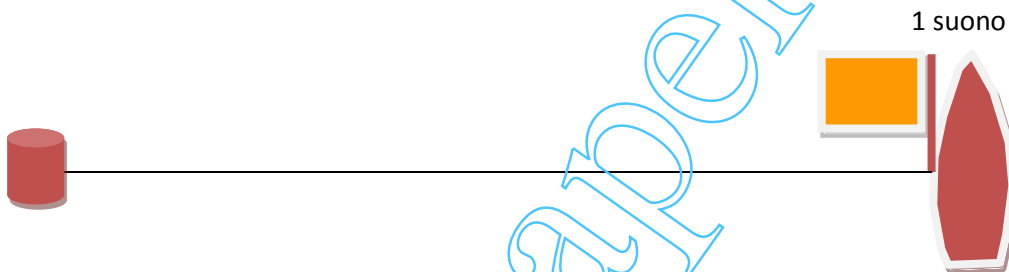




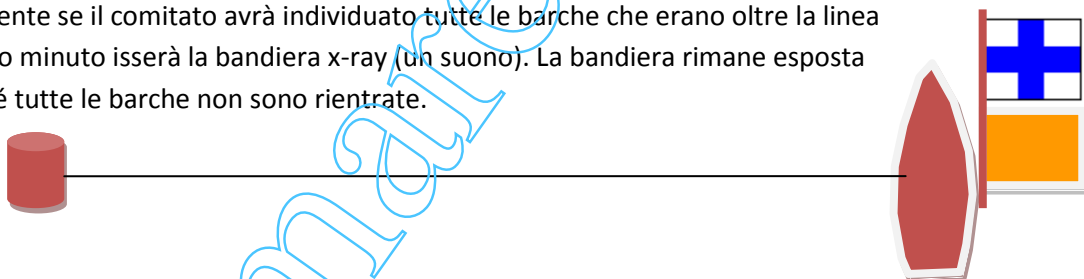
### 30.3 regola della bandiera nera

Se è stata esposta una **bandiera nera**, nessuna parte dello scafo, equipaggio o attrezzatura di una barca deve trovarsi nel triangolo formato dagli estremi della linea di partenza e dalla prima boa durante l'ultimo minuto prima del suo segnale di partenza. Se una barca infrange questa regola e viene identificata, essa sarà squalificata, senza udienza, anche qualora la prova sia fatta ripartire, o venga ripetuta, ma non se la prova è **differita** o **annullata** prima del segnale di partenza. Qualora venga segnalato un richiamo generale o la prova venga **annullata** dopo il segnale di partenza, il comitato di regata dovrà esporre il numero velico della barca squalificata prima del prossimo segnale di avviso di quella prova e qualora la prova venga fatta ripartire o venga ripetuta essa non potrà prendervi parte. Se lo fa la sua squalifica non potrà essere scartata dal calcolo del punteggio totale della serie.

Al momento della partenza verrà ammainata la bandiera di classe (1 suono). Se tutto è andato bene verrà esposta la bandiera arancione indicante l'esatto estremo della linea di partenza.



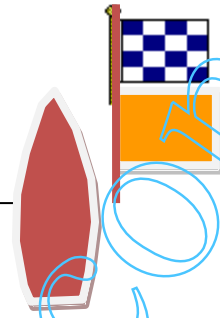
Diversamente se il comitato avrà individuato tutte le barche che erano oltre la linea nell'ultimo minuto isserà la bandiera x-ray (un suono). La bandiera rimane esposta fino a che tutte le barche non sono rientrate.



Nel caso non si fossero individuate tutte le barche che hanno infranto le regole di partenza verrà issato il Primo Ripetitore che avrà il significato di "partenza da ripetere", (due suoni)



Se la regata viene annullata viene issata la bandiera N (November, tre suoni)






<p>alfa</p> <p><b>A</b> _ _</p> <p>ho un subacqueo in immersione</p>	<p>bravo</p> <p><b>B</b> _ _ _</p> <p>trasporto merci pericolose</p>	<p>charlie</p> <p><b>C</b> _ _ _ _</p> <p>si affermativo</p>	<p>delta</p> <p><b>D</b> _ _ _</p> <p>ho difficoltà di manovra mantenetevi lontani</p>	<p>echo</p> <p><b>E</b> _</p> <p>accosta a dritta</p>	<p>foxtrot</p> <p><b>F</b> _ _ _ _</p> <p>sono in avaria comunicate con me</p>	<p>1</p>	<p>intelligenza</p>	
<p>golf</p> <p><b>G</b> _ _ _ _</p> <p>chiedo il pilota</p>	<p>hotel</p> <p><b>H</b> _ _ _ _</p> <p>ho il pilota a bordo</p>	<p>india</p> <p><b>I</b> _ _</p> <p>accosta a sinistra</p>	<p>juliet</p> <p><b>J</b> _ _ _ _</p> <p>ho un incendio a bordo</p>	<p>kilo</p> <p><b>K</b> _ _ _ _</p> <p>desidero comunicare con voi</p>	<p>lima</p> <p><b>L</b> _ _ _ _</p> <p>fermate la vostra nave</p>	<p>2</p>	<p>3</p>	<p>4</p>
<p>mike</p> <p><b>M</b> _ _ _</p> <p>la mia nave è ferma e senza attrivvio</p>	<p>november</p> <p><b>N</b> _ _</p> <p>no negativo</p>	<p>oscar</p> <p><b>O</b> _ _ _ _</p> <p>sono in mare</p>	<p>parrot</p> <p><b>P</b> _ _ _ _</p> <p>in porto: partenza in mare, le mie reti sono impigliate</p>	<p>quebec</p> <p><b>Q</b> _ _ _ _</p> <p>la mia nave è indenne chiedo libera pratica</p>	<p>romeo</p> <p><b>R</b> _ _ _</p> <p>segnale di procedura</p>	<p>sierra</p> <p><b>S</b> _ _ _</p> <p>le mie macchine vanno indietro</p>	<p>ripetitori</p> <p>primo</p> <p>secondo</p> <p>terzo</p>	
<p>tango</p> <p><b>T</b> _ _</p> <p>allontanatevi sto pescando</p>	<p>uniform</p> <p><b>U</b> _ _ _ _</p> <p>state dirigendo verso un pericolo</p>	<p>victor</p> <p><b>V</b> _ _ _ _</p> <p>chiedo assistenza medica</p>	<p>whiskey</p> <p><b>W</b> _ _ _</p> <p>chiedo assistenza</p>	<p>x ray</p> <p><b>X</b> _ _ _ _</p> <p>sospendete quello che state facendo</p>	<p>yankee</p> <p><b>Y</b> _ _ _ _</p> <p>la mia ancora sta arando</p>	<p>zulu</p> <p><b>Z</b> _ _ _ _</p> <p>chiedo rimorchiatore pesca sto calando le reti</p>		

## Riepilogo sintetico sulle bandiere in partenza

Cinque minuti prima della partenza viene dato l'**avviso** issando la bandiera di classe, generalmente e' accompagnato da un un segnale sonoro, ma fa comunque fede l'issata della bandiera. Quattro minuti prima


della partenza viene issato il **preparatorio P**  con le eventuali indicazioni sulle penalita' alla


partenza (eg. con la I  rientro dagli estremi, con la Z  penalita' del 20%, con la

 nera squalifica). **Un minuto** prima della partenza viene ammainato il preparatorio con un suono lungo. Al via viene ammainata la bandiera di classe: questo e' il segnale di **partenza**. La sequenza puo' avere leggere differenze... bisogna sempre controllare le **Istruzioni di regata!**

Nell'ultimo minuto bisogna essere molto abili per preparare un'ottima partenza: passare lungo la linea di partenza qualche attimo dopo il via, con le mure a dritta, alla massima velocita' ed il piu' possibile liberi dalle altre imbarcazioni. E naturalmente non bisogna superare la linea di partenza prima del tempo (altrimenti si e' OCS)... Insomma non e' tanto facile!

Il via e' segnalato dall'ammainata della bandiera di classe. Se qualcuno e' partito in anticipo verra' segnalato


dai giudici con l'esposizione della X  (con un suono). Se sono in molti puo' essere dato un

richiamo generale con il primo ripetitore  (con due suoni).

Benissimo ora siete partiti! Un'ultima nota... la procedura di partenza puo' essere ritardata esponendo l'intelligenza .

### La bolina

Ora siete in regata. Il primo bordo sara' quasi sempre con mura a dritta. Dovete quindi fare attenzione alle barche sottovento ed alle barche che raggiungete da poppa cui dovete lasciar libera la rotta. Prima o poi dovete virare e vi troverete mura a sinistra e dare quindi la precedenza a tutte le imbarcazioni che arrivano sulle mura opposte. Se sembra che un'imbarcazione non lasci libera la rotta usa segnalare la propria

richiesta urlando **Acqua!**, se vi sono gli estremi e' possibile urlare **Protesto** e segnalarlo con la B . Ma anche se si ha diritto di rotta e' importante ricordare che si debbono sempre evitare i contatti!

### In boa

Se due imbarcazioni arrivano in boa ingaggiate (erano ingaggiate da prima di due lunghezze dalla boa), allora la barca esterna deve lasciare spazio alla barca interna.



In caso di variazioni o problemi una boa puo' essere sostituita dall'esposizione della M generalmente su un gommone ancorato nel luogo definito dai giudici.

### Di Lasco

Ora e' possibile incrociare le imbarcazioni che procedono di bolina. Attenzione quando si hanno le stesse mura chi e' in bolina ha la precedenza.



Se il vento cala puo' essere data la riduzione di percorso con la S

### Arrivo

Il momento dell'arrivo e' quando una parte dell'imbarcazione supera la linea d'arrivo identificata dalla



bandiera blu . E' poi necessario superare la linea d'arrivo ed opportuno, anche se non strettamente obbligatorio, liberare il campo per non intralciare le imbarcazioni che debbono ancora arrivare.

---

### Le regole

Quanto riportato fino ad ora era il manuale di sopravvivenza... ma bisognerebbe saperne qualcosa in piu'. Continuate a leggere!

**Le regole della regata a vela** pubblicate dall'ISAF ed arricchite dai corsivi FIV sono il testo fondamentale per la conduzione di tutte le regate. Naturalmente sono il riferimento sia per i giudici che per i regattanti, ma questi ultimi non sempre lo conoscono cosi' bene...

- Prima Sezione

Principio di base: comportamento sportivo e le regole

- Parte 1 - Regole fondamentali
  - 1 Sicurezza
  - 2 Corretto navigare
  - 3 Accettazione delle regole
  - 4 Decisione di partecipare alla regata
  - 5 Doping
- Parte 2 - Regole fondamentali
  - Sezione A - Diritto di rotta
    - 10 Su mure differenti
    - 11 Sulle stesse mura, ingaggiate
    - 12 Sulle stesse mura, non ingaggiate
    - 13 Mentre si sta virando
  - Sezione B - Limitazioni generali
    - 14 Evitare contatti

- 15 Acquisire il diritto di rotta
- 16 Cambiamento di rotta
- 17 Sulle stesse mura: giusta rotta
- Sezione C - Alle boe ed agli ostacoli
  - 18 Giro e passaggio di boe ed ostacoli
    - 18.1 Quando si applica questa regola
    - 18.2 Dare spazio; tenersi discoste
      - (a) Ingaggiate - Regola base
      - (b) Ingaggiate all'inizio della zona
      - (c) Non ingaggiate all'inizio della zona
    - 18.5 Passaggio ad un ostacolo continuo
  - Sezione D - Altre regole
- Parte 3 - Conduzione di una regata
  - 26 Partenza delle regate
  - 29 Richiami
  - 30 Penalita' alla partenza
- Parte 4 - Altri obblighi quando in regata
  - 41 Aiuto da parte di terzi
  - 42 Propulsione
- Parte 5 - Proteste, riparazioni, udienze, cattiva condotta ed appelli
  - Sezione A - Proteste, riparazioni, azioni per la regola 69
  - Sezione B - Udienze e decisioni
  - Sezione C - Comportamento gravemente sconveniente
    - 69 Imputazione di comportamento gravemente sconveniente
  - Sezione D - Appelli
- Parte 6 - Iscrizione e qualificazione
- Parte 7 - Organizzazione della regata
  - 86 Modifiche alle regole
  - 90 Comitato per le proteste
- Seconda Sezione
  - Appendice A - Punteggio
  - Appendici B, C, D, E - Regole per le tavole a vela, del Match Racing, per le regate a squadre, per le barche radiocomandate
  - Appendice J - Bando di regata ed istruzioni di regata
  - Appendice P - Penalita' immediate per Infrazioni alla Regola 42

Quante belle regole... ma in pratica cosa facciamo?

Ci iscriviamo alla regata dopo aver letto il **Bando di regata** (appendice J) che contiene tutte le informazioni per la partecipazione:

- Data e luogo
- Classi ammesse
- Termini per l'iscrizione
- Punteggi e premi

Le **Istruzioni di regata** (appendice J) riportano i dettagli della regata, vengono ripetute e meglio dettagliate le informazioni contenute nel bando:

- Percorso
- Modalita' per la partenza
- Regolamenti

Arriamo la barca facendo attenzione alle dotazioni di sicurezza (regola 4), usciamo in mare e, per prima cosa, andiamo a cercare la linea di partenza.

Le procedure di partenza sono molto importanti quindi i diversi segnali vanno interpretati con esattezza (istruzioni di regata, regola 26).

Nella conduzione della regata sono importanti soprattutto le regole della Parte Seconda (regole 10, 11, 12, 13 per gli incroci, regola 18 sulle boe). Con le derive non va dimenticata la regola 42 sulla propulsione.

Le Proteste e Riparazioni servono a segnalare un comportamento scorretto ed a richiedere un'eventuale riparazione.

---

## Il "codice del mare"

In mare non vi sono cartelli stradali o semafori. Tuttavia vi sono regole e segnali ben precisi da conoscere e rispettare. La trattazione di tutti questi elementi sarebbe molto lunga e vi sono parecchi libri che la trattano. Alcune norme sono antichissime (l'uomo naviga da millenni e guida solo da un centinaio di anni). Le norme principali sono universalmente accettate ed applicate in tutte le situazioni. Tali regole (NIPAM Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare) vanno seguite sempre quando non si è in regata (ed in qualche caso anche durante le regate). Naturalmente qui diamo solo qualche accenno.

Una barca che procede a motore deve dare la precedenza, lasciando **libera la rotta**, ad una barca che procede a vela. Una barca che procede a vela deve dare la precedenza ad una barca che procede a remi. Qualsiasi barca deve dare precedenza ad imbarcazioni che hanno difficoltà di manovra. In porto e dove le acque sono limitate si tiene la destra. Tra due imbarcazioni che procedono a vela ha precedenza quella con le mure a dritta (il vento che proviene da destra). Tra due imbarcazioni che procedono sulle stesse mura ha precedenza quella con l'andatura più stretta (la bolina ha precedenza rispetto al traverso e questo ha precedenza sul lasco). La manovra deve essere tempestiva e precisa per non lasciare dubbi sulla sua esecuzione.

Come abbiamo già visto, in **regata** valgono regole simili ma se ne aggiungono altre relative alle procedure di partenza, all'ingaggio, al passaggio delle boe, alle [bandiere](#), ...

## Sicurezza

Da ultimo riportiamo un argomento importantissimo: la **sicurezza**.

La sicurezza in mare è importantissima. Oltre a dover avere sulla barca tutte le dotazioni di sicurezza (cosa per altro obbligatoria per legge) è necessario mantenere sempre un comportamento prudente.

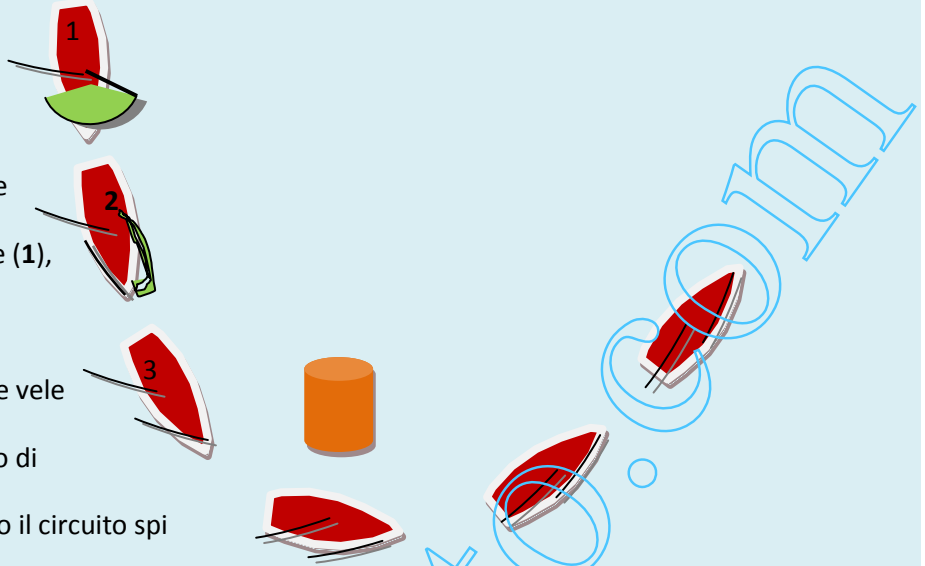
La pratica della deriva è sicura se si seguono alcune semplici regole.

- Indossare sempre il **giubbotto salvagente**
- Seguire le indicazioni dell'istruttore
- Navigare in gruppo
- Rimanere calmi in tutte le circostanze
- Non abbandonare la barca, neanche in caso di scuffia
- Verificare il meteo e controllare l'evoluzione del tempo
- Rispettare le leggi e le regole del mare
- Non urtare le altre barche, attenti alle dita!
- Imparare i segnali di pericolo e di allarme
- Imparare a nuotare bene e non superare i propri limiti

### Arrivo in boa con mure a sinistra e

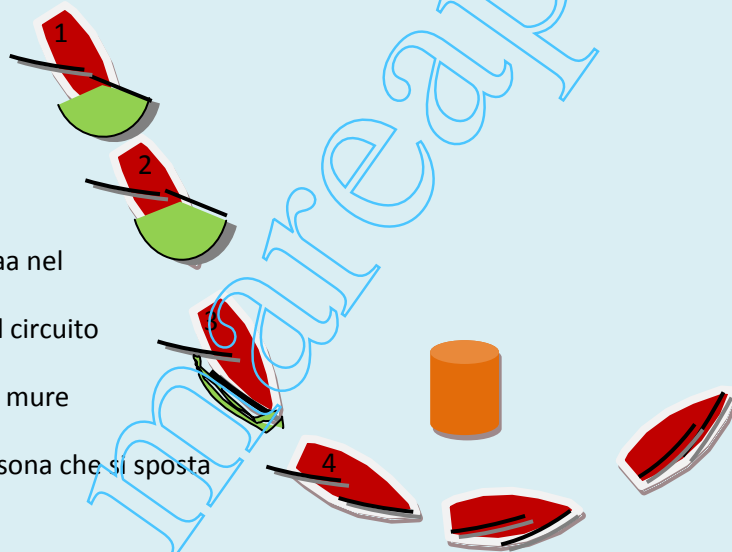
#### Ammainata spi sopravvento.

Si arriva alla boa con mure a sinistra di poppa piena. Quando mancano tre lunghezze alla boa si toglie il tangone (1), si issa il fiocco (2) e si ammaina lo spi dalla murata di sinistra. Si regolano le vele a segno e si passa la boa! Questo tipo di ammainata ci permette di avere tutto il circuito spi già pronto per l'issata successiva!



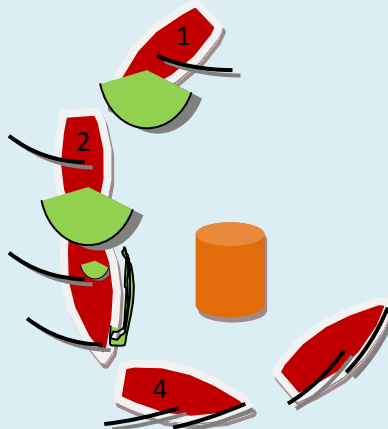
**Arrivo in boa con mure a sinistra e ammainata sotto fiocco.** E senza ombra di dubbio l'ammainata di spi più sicura e lineare. Si procede in boa con mure a sinistra (1) si porta il fiocco a dritta. Si issa il fiocco (2). Si ammaina spi (3) sotto il fiocco.

Si regolano le vele e si passa la boa. La controindicazione di questa ammainata staa nel dovere intervenire sul circuito spi per riportarlo con mure a sinistra con una persona che si sposta in navigazione.



#### (Flay and drop) la contrammainata.

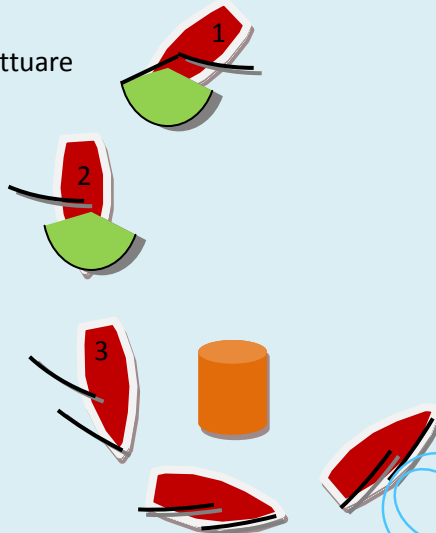
La barca si presenta in boa con mure a dritta (1). Effettua una strambata (2), issa il fiocco. Ammaina lo spi sopravvento (3). Ssi regolano le vele e si passa la boa (4).



## Ammainata alla tedesca.

Siamo sotto la boa e non c'è più tempo per effettuare un "fly and drop" !!

- 1) La barca procede con mure a dritta. Si decide di strambare e staccare il punto di mura dello spi e di fare cadere il tangone a dritta. Si passa sopra la scotta fiocco (come per il gybe set).
- 2) Si stramba, si issa fiocco e si ammaina spi.
- 3) Si regolano le vele e si passa la boa.

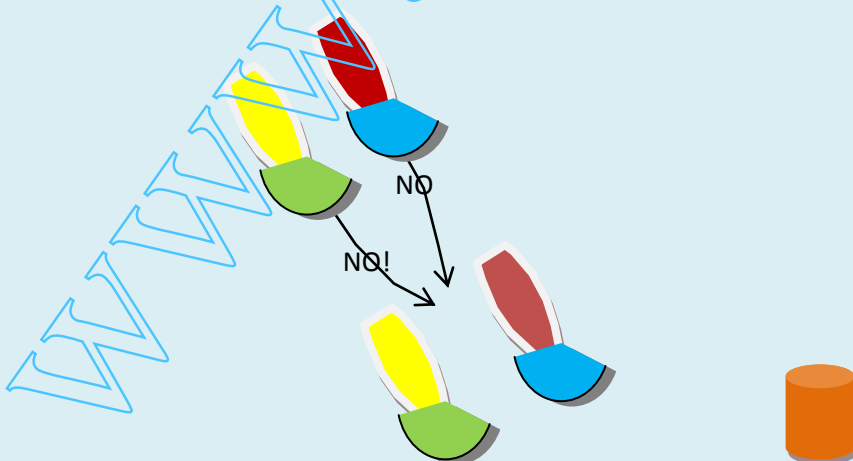


## La giusta rotta

La regola 15 dirige il momento in cui si acquisisce il diritto di rotta, così come la regola 16 definisce il comportamento quando si stanno effettuando dei cambiamenti di rotta. La regola 17, complessa perché tratta il concetto di "giusta rotta", ci dice come agire nel rispetto della propria rotta che naviga verso il target (la boa). Senza scordarsi della regola 10 attiva su due barche di mura opposte che si incrociano.

## Sopravento e sottovento

La barca sottovento ha sempre diritto di rotta. Questo vale anche se una barca di poppa incontra una barca di bolina. Poco importa se la barca sopravvento arma uno spi o un gennaker. La barca sopravvento deve quindi rispettare il diritto di rotta della barca sottovento! Naturalmente entra in gioco la definizione di ingaggio: infatti se le barche sono ingaggiate la barca sottovento ha diritto di rotta (regola 11), altrimenti non vi è alcun obbligo per chi sta sopravvento (regola 12). C'è un però: se la barca sottovento, da dietro, ha raggiunto la barca sopravvento e tra di loro c'è una separazione pari alle due lunghezze, la barca sottovento raggiungente deve rispettare la regola della giusta rotta (la rotta più corretta per raggiungere la boa). Se invece la barca che passa l'altra lo fa sopravvento, allora la barca che è sottovento può cambiare rotta a suo piacimento (regola 11) pur dovendo lasciare il tempo alla barca che sta sorpassando di tenersi discosta (regola 16)





[WWW.MAREAPERTO.COM](http://WWW.MAREAPERTO.COM)

[WWW.MAREAPERTO.COM](http://WWW.MAREAPERTO.COM)

[WWW.MAREAPERTO.COM](http://WWW.MAREAPERTO.COM)