

QUESTO LIBRO

Questo libro è frutto di grande passione per questa disciplina e di una buona esperienza nel campo della formazione velica come istruttore e capobarca (da trent'anni) per diverse scuole di vela italiane.

Vi troverete suggerimenti tattici e approfondimenti per stimolarvi a ragionare e ad ottenere vantaggi legati alla posizione e all'applicazione tattica delle regole per tutte le fasi di una regata di match.

I consigli sulla conduzione ottimale della barca, la regolazione fine, i suggerimenti puntuali sul posizionamento dei pesi e le tecniche di issata e ammainata spi, per esempio, li lascio ad altri testi e, soprattutto, all'allenamento in acqua.

Ogni interpretazione delle regole di regata (2013-2016) è frutto di considerazioni personali e non deve essere considerata come materiale didattico ufficiale.

Per convenzione, in tutte le figure del manuale il vento arriva dall'alto (della pagina), a meno che non sia indicato diversamente.

Questo libro si rivolge sia ai regatanti sia a chi desidera avvicinarsi a questa disciplina.

Ai neofiti:

la regata di match è una regata semplice: le due barche sono uguali e il percorso è a bastone, due giri.

La regata di match è una regata divertente: non serve essere sempre velocissimi in assoluto, serve essere un pochino più veloci dell'avversario, fare un errore di meno, prendervi un vantaggio, anche piccolo, una sola volta e saperlo mantenere fino alla fine.

Se sapete virare e abbattere in sicurezza in acque ristrette, è sufficiente per cominciare.

Più le barche sono semplici, più ci si può concentrare sulla tattica.

Vi accorgete poi che lungo un solo bordo di bolina si fanno più virate di quante se ne fanno normalmente in tre regate di flotta, che qualche volta è meglio stare dietro e non davanti e quindi bisogna anche saper rallentare, che può essere utile addirittura fermare la barca e cominciare ad andare a marcia indietro.

Svilupperete in automatico, giocando con il match race, una forte competenza sulla conduzione e sulla manovra della barca, nonché sulla conoscenza delle regole di regata.

Tutto questo vi aiuterà anche nelle regate di flotta.

E scoprirete perché, alla fine, i velisti di match race sono i velisti migliori.

Ai regatanti:

già lo sapete, il match race è come una partita a scacchi giocata in acqua, soprattutto nel prestart.

Come nelle partite a scacchi, saper immaginare cosa succederà "dopo" è di aiuto fondamentale per costruire la nostra tattica di avvicinamento al momento "topico" dello start, dell'incrocio, del passaggio in boa.

Spero che questo libro, inquadrando schematicamente tattiche principali e situazioni particolari, vi stimoli a nuove idee, vi spinga a "ragionare" in modo semplice ed efficace, e vi dia quella possibilità in più di saper ribaltare una situazione apparentemente compromessa.

E se non siete d'accordo con qualche mia conclusione, tanto meglio.

Come vedrete alla fine di questo libro, dubitare delle etichette e delle soluzioni assolute è cosa sana e nel match race è vincente essere mentalmente elastici.

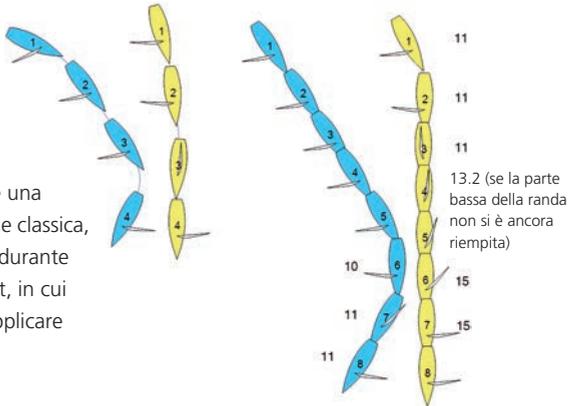
LE REGOLE

Regola 13.2

C2.4 La Regola 13 viene modificata come segue: **13 MENTRE SI VIRA O SI ABBATTE.**

13.2 Dal momento in cui la base della randa di una barca che naviga di poppa taglia la linea di mezzeria, la barca si deve tenere discosta dalle altre barche fino a quando la randa stessa si è riempita o non sta più navigando di poppa.

Questa è una situazione classica, di solito durante il prestart, in cui si può applicare la 13.2.



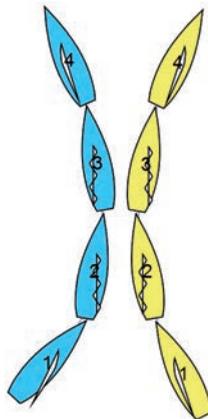
Ingrandendo in moviola, GIALLO in posizione 1-2-3 è sotto 11, GIALLO in posizione 4 (e forse 5) sta abbattendo ed è sotto 13.2, GIALLO in posizione 6 e 7 ha diritto di rotta per la 10, ma allo stesso tempo è tenuta a dare spazio a BLU perché si possa tenere discosta.

Regola 13.3 (1 di 2)

C2.4 La Regola 13 viene modificata come segue: **13 MENTRE SI VIRA O SI ABBATTE**

13.3 Mentre si applicano le Regole 13.1 o 13.2, non si applicano le Regole 10, 11 e 12. Tuttavia se due barche sono soggette contemporaneamente alla Regola 13.1 o 13.2, la barca sul lato sinistro dell'altra o la barca a poppavia deve tenersi discosta.

BLU è in virata e alla sinistra di un'altra barca in virata. BLU deve stare discosta.



GIALLO è in virata, alla destra di un'altra barca in virata.

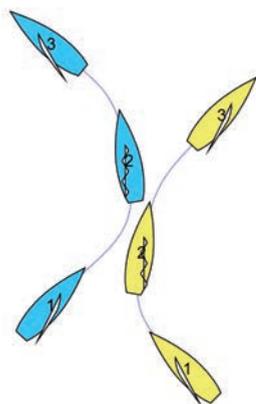
Quando due barche virano nello stesso momento, la barca a sinistra dell'altra deve stare discosta ("the one on the right is right").

LE REGOLE

Regola 13.3 (2 di 2)

C2.4 La Regola 13 viene modificata come segue: **13 MENTRE SI VIRA O SI ABBATTE.**

13.3 Mentre si applicano le Regole 13.1 o 13.2 non si applicano le Regole 10, 11 e 12. Tuttavia, se due barche sono soggette contemporaneamente alla Regola 13.1 o 13.2, la barca sul lato sinistro dell'altra o la barca a poppavia deve tenersi discosta.



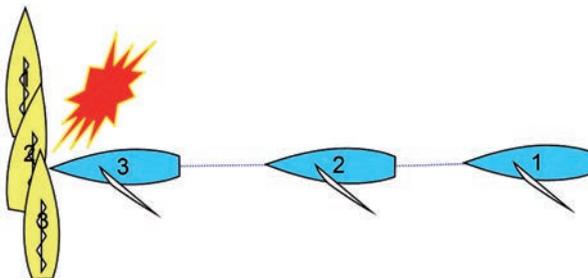
BLU è in virata contemporaneamente a GIALLLO, altra barca in virata e a poppavia di BLU (posizione 2).

Quando due barche virano nello stesso momento, la barca dietro deve stare discosta.

Regola 14

14 EVITARE I CONTATTI - Se ragionevolmente possibile, una barca deve evitare il contatto con un'altra barca. In ogni caso una barca con diritto di rotta oppure con diritto di spazio o spazio alla boa,

- non occorre che agisca per evitare il contatto fino a quando non è chiaro che l'altra barca non si sta tenendo discosta o dando spazio o spazio alla boa, e
- deve essere esonerata se essa infrange questa regola ed il contatto non causa danni o lesioni.

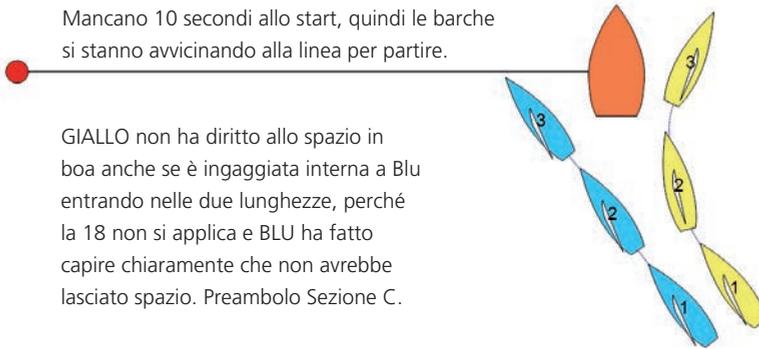


LE REGOLE

Regola 18 Preambolo

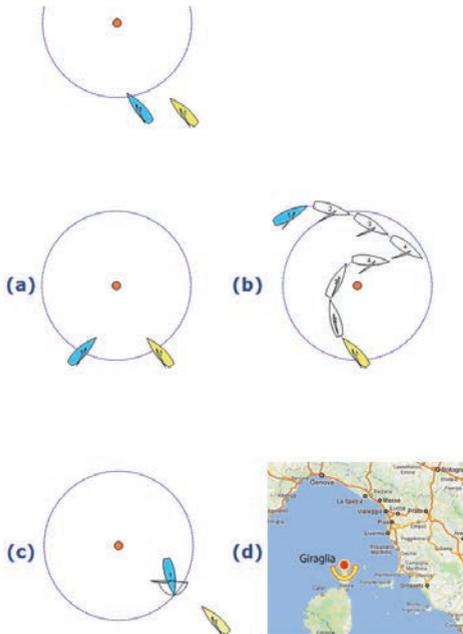
SEZIONE C - ALLE BOE ED AGLI OSTACOLI - Preambolo - Le regole della sezione C non si applicano ad una boa di partenza circondata da acque navigabili né al cavo della sua ancora dal momento in cui le barche si avvicinano ad essa per partire e fino a quando l'hanno superata.

Mancano 10 secondi allo start, quindi le barche si stanno avvicinando alla linea per partire.



GIALLO non ha diritto allo spazio in boa anche se è ingaggiata interna a Blu entrando nelle due lunghezze, perché la 18 non si applica e BLU ha fatto capire chiaramente che non avrebbe lasciato spazio. Preambolo Sezione C.

Regola 18.1



18 SPAZIO ALLA BOA

18.1 Quando si applica la Regola 18. La Regola 18 si applica tra barche quando esse sono obbligate a lasciare una boa dalla stessa parte e almeno una di esse si trova nella zona. Comunque la regola non si applica

- (a) tra barche su mure opposte su un lato di bolina,
- (b) tra barche su mure opposte quando la giusta rotta alla boa per una di esse, ma non per entrambe, sia virare,
- (c) tra una barca che si avvicina a una boa ed una che la sta lasciando, o
- (d) se la boa è un ostacolo continuo, nel qual caso si applica la Regola 19.

LE REGOLE

Regola 18.2.c-d

18.2 Dare Spazio alla Boa

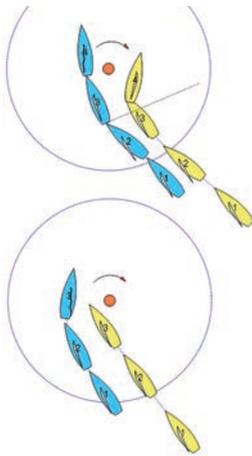
(c) Quando una barca deve dare spazio alla boa come da regola 18.2(b),

(1) essa deve continuare a farlo anche se, più tardi, l'ingaggio si rompe oppure inizia un nuovo ingaggio;

(2) se essa diviene ingaggiata all'interno della barca con diritto di spazio alla boa, deve dare all'altra barca anche lo spazio per percorrere la sua giusta rotta mentre esse rimangono ingaggiate.

Tuttavia, se la barca con diritto di spazio alla boa oltrepassa la posizione di prua al vento o lascia la zona, cessa l'applicazione della regola 18.2(b).

(d) Se vi è un ragionevole dubbio che una barca abbia ottenuto o interrotto un ingaggio in tempo, si dovrà presumere che non lo abbia fatto.



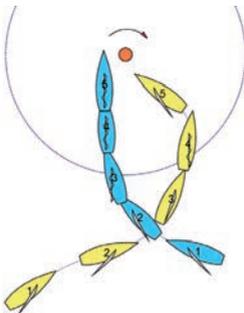
Nel primo caso, BLU entra libera dalla prua nella zona ed ha diritto di spazio in boa anche se successivamente (posizione 3) GIALLO si ingaggia interna: GIALLO deve comunque lasciare a BLU lo spazio per girare la boa.

Nel secondo caso, BLU entra libera dalla prua nella zona, ed ha diritto di spazio in boa fino al momento in cui oltrepassa la posizione di prua al vento (posizione 3). In posizione 3 cessa l'applicazione della 18.2.b e BLU deve tenersi discosta, perché è barca in virata, sotto 13.

Regola 18.2.e (c2.6)

C2.6 La regola 18.2(e) è modificata come segue:

"Se una barca ottiene un ingaggio all'interno e, dal momento in cui l'ingaggio inizia, la barca esterna è impossibilitata a dare spazio alla boa, ad essa non è richiesto di darlo."



Fino alla posizione 5, la Regola 18 non si applica, perché le barche sono su mure opposte su un bordo di bolina.

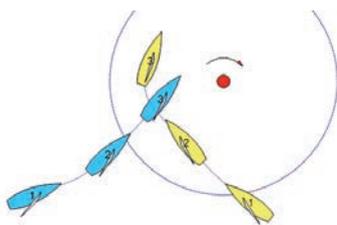
In posizione 5, GIALLO ottiene un ingaggio all'interno (BLU è ancora mure a dritta, perché non ha passato la prua al vento), ma BLU è impossibilitata a dare spazio in boa (nel caso in figura BLU è quasi ferma, perché prua al vento da tre posizioni precedenti). BLU non infrange quindi la Regola 18.2.a se non riesce a dare spazio alla boa a GIALLO, perché è "protetta" dalla 18.2.e.

LE REGOLE

Regola 18.3 (c2.7)

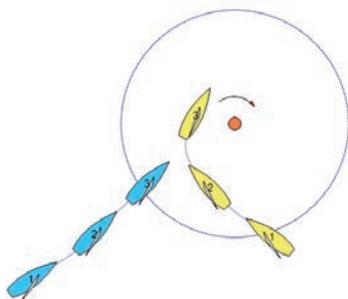
C2.7 La regola 18.3 è modificata come segue:

Se una barca dentro la zona oltrepassa la posizione di prua al vento e si viene a trovare sulle stesse mure di una barca che sta raggiungendo la boa, la Regola 18.2 non si applica più tra esse. Se, quando la barca che ha cambiato mure ha completato la virata,



a) l'altra barca, orzando, non può evitare di divenire ingaggiata all'interno di essa la stessa ha diritto di spazio alla boa;

b) l'altra barca, orzando, può evitare di divenire ingaggiata all'interno di essa, la barca che ha cambiato mure ha diritto di spazio alla boa.



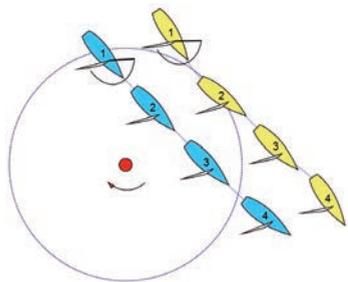
Nel primo caso, si applica la 18.3.a e GIALLO si deve tenere discosta, perché BLU non può evitare di trovarsi ingaggiata appena GIALLO ha completato la virata.

Nel secondo caso, invece, BLU può benissimo evitare, orzando, di trovarsi ingaggiata e GIALLO ha quindi diritto di spazio in boa per la 18.3.b.

Regola 18.4

18.4 Abbattere

Quando una barca con diritto di rotta ingaggiata all'interno deve abbattere ad una boa per percorrere la sua giusta rotta, fino a quando abbatte essa non si deve allontanare dalla boa più del necessario per percorrere quella rotta. La regola 18.4 non si applica alle boe di un cancello.



BLU, barca con diritto di rotta che deve abbattere alla boa, naviga invece senza abbattere oltre la sua giusta rotta per girare la boa, ed infrange quindi la 18.4 già in posizione 3.

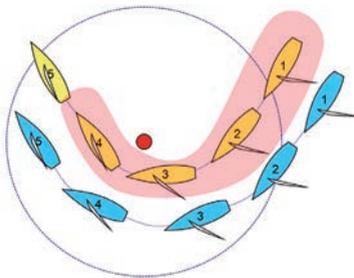
LE REGOLE

Regola 21

21 Esoneri

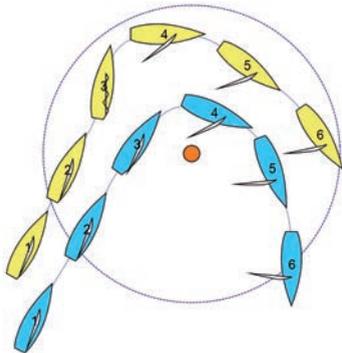
Quando una barca sta navigando entro i limiti dello spazio o spazio alla boa cui ha diritto in base ad una regola della Sezione C, essa deve essere esonerata qualora, in un incidente con una barca che deve concederle spazio o spazio alla boa,
 (a) essa infranga una regola della Sezione A, la regola 15 o la regola 16, oppure
 (b) essa sia stata costretta ad infrangere la regola 31.

In figura, GIALLO entra in zona ingaggiata interna, quindi ha diritto di spazio (la zona rossa) per arrivare alla boa e poi anche girarla. Contemporaneamente vediamo però che BLU ha diritto di rotta per la Regola 11.



La Regola 21.a ci dice che GIALLO, per tutto il tempo in cui ha un qualche diritto di spazio alla boa (vedi zona rossa in figura) è esentata dalla Regola 11 (le regole della Sez. A sono la 10,11,12,13).

GIALLO deve però restare nella zona rossa senza prendersi più acqua del necessario: l'esenzione vale solo per lo spazio necessario ad avvicinarsi, prima, e a girare, poi, la boa. Dalla posizione 5 in avanti, GIALLO ha ormai finito di passare e girare la boa, e torna ad essere tenuta a rispettare la Regola 11.



In figura, BLU è ingaggiata interna, quindi ha diritto di spazio alla boa. BLU ha anche diritto di rotta per la Regola 11.

La Regola 21.a ci dice che BLU è esentata dalla 16 e dalla 15 mentre "gira" la boa.

Quando una barca "gira" la boa? Non nelle posizioni 1-2-3. Nelle posizioni 1-2-3 BLU sta solo "avvicinandosi" alla boa, mentre solo dalla posizione 4 BLU inizia a cambiare la sua prua seguendo la sua giusta rotta per girare la boa, e quindi solo lì sta "girando la boa" ed è esentata dalla 16.

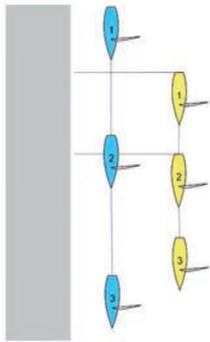
BLU cioè, anche avendo diritto di rotta e a spazio in boa, dovrà attenersi alla 15 ed alla 16 nelle posizioni 1-2-3, e solo dalla posizione 4 sarà libera di "scodare" anche repentinamente, anche senza dare lo spazio a GIALLO per stare discosta, per seguire la sua giusta rotta per girare la boa.

LE REGOLE

Regola 19.2.c

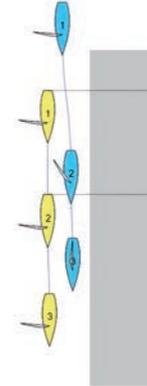
19.2 Dare Spazio ad un Ostacolo

(c) Mentre le barche stanno passando un ostacolo continuo, se una barca che era libera dalla poppa ed obbligata a tenersi discosta diviene ingaggiata tra l'altra barca e l'ostacolo e non c'è spazio per essa per passare tra questi, nel momento in cui l'ingaggio inizia, essa non ha diritto di spazio per la Regola 19.2(b). Mentre le barche restano ingaggiate, essa deve tenersi discosta e non si applicano le Regole 10 e 11.



Caso a sinistra: quando Blu si ingaggia internamente tra Giallo e l'ostacolo, c'è lo spazio per passare, quindi può farlo, anche se non ha diritto di rotta. Giallo deve lasciare spazio tra essa e l'ostacolo.

Nel caso qui a destra, invece, quando Blu si ingaggia internamente tra Giallo e l'ostacolo continuo, non c'è spazio sufficiente. Blu deve stare discosta. Giallo non è obbligata a dare spazio come nel caso di ostacolo non continuo. Blu deve tenersi discosta e rallenta.



Regola 20.1, 20.2 e c2.8

20 SPAZIO PER VIRARE AD UN OSTACOLO

20.1 Chiamare

Avvicinandosi ad un ostacolo, una barca può chiamare spazio per virare ed evitare una barca sulle stesse mure. Tuttavia, una barca non deve chiamare se

- (a) essa può evitare in sicurezza l'ostacolo senza compiere una sostanziale modifica di rotta,
- (b) essa sta navigando più poggiate di una rotta di bolina stretta, o (c) l'ostacolo è una boa ed una barca che la sta raggiungendo potrebbe essere obbligata a rispondere e cambiare rotta.

20.2 Rispondere

- (a) Dopo una sua chiamata una barca deve dare alla barca richiamata tempo per rispondere.
- (b) La barca richiamata deve rispondere anche se l'altra barca infrange la regola 20.1.
- (c) La barca richiamata deve rispondere o virando appena possibile, o replicando immediatamente "vira tu" e dando alla barca richiamante spazio per virare ed evitarla.
- (d) Quando la barca richiamata risponde, la barca richiamante deve virare appena possibile.
- (e) Dal momento del richiamo da parte di una barca fino a quando essa non ha virato ed evitato la barca richiamata, la regola 18.2 non si applica tra esse.

C2.8 Quando si applica la regola 20, in aggiunta alle chiamate alla voce, il timoniere dovrà eseguire i seguenti segnali con le braccia:

- a) per "spazio per virare" chiare e ripetute indicazioni in direzione sopravvento; e
- b) per "vira tu" chiare e ripetute indicazioni verso l'altra barca e movimenti del braccio verso sopravvento.

LE REGOLE

Regola 22.1

22 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; MUOVERSI ALL'INDIETRO

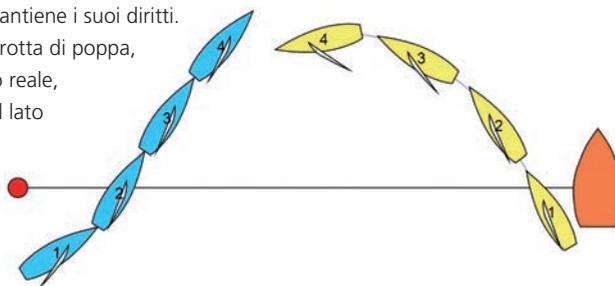
21.1 Una barca che naviga in direzione del lato di pre-partenza della linea di partenza o di uno dei suoi prolungamenti dopo il suo segnale di partenza per partire o per adempiere alla regola 30.1 deve tenersi discosta da una barca che non stia facendo altrettanto, fino a quando non sarà completamente nella parte di pre-partenza.

POSIZIONE 1. START! Giallo è OCS, oltre la linea, al momento del segnale di partenza. Deve rientrare. In POSIZIONE 2, anche se OCS, è sempre barca in regata, ed ha diritto di rotta sulla Blu, per la Regola 10.

In POSIZIONE 3 Giallo comincia a puggiare, ma non è ancora su una rotta di poppa (>90° dal vento reale). Giallo mantiene i suoi diritti.

In POSIZIONE 4 Giallo è su una rotta di poppa, oltre il traverso rispetto al vento reale, e sta navigando in direzione del lato di prepartenza per partire.

Si applica la **22.1** e quindi Giallo deve tenersi discosta.

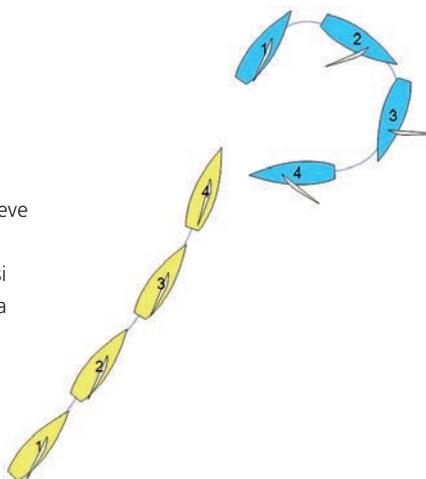


Regola 21.2

22 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; MUOVERSI ALL'INDIETRO

22.2 Una barca che esegue una penalità si deve tenere discosta da un'altra che non lo sta facendo.

In posizione 4, Blu sta ancora eseguendo una penalità e si deve tenere discosta (essendo una penalità di bolina, la penalità si conclude quando Blu è tornata su una rotta di bolina stretta).

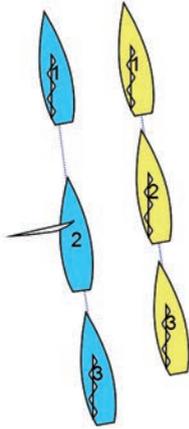


LE REGOLE

Regola 22.3

22 ERRORI DI PARTENZA; ESEGUIRE PENALITÀ; MUOVERSI ALL'INDIETRO

22.3 Una barca che si muove all'indietro rispetto all'acqua scontrando una vela, si deve tenere discosta da un'altra che non lo sta facendo.



In posizione 1, entrambe le barche sono prua al vento e mantengono le mure a dritta, perché sono arrivate entrambe da destra.

BLU è quindi barca sottovento con diritto di rotta.

Tra la posizione 1 e la posizione 2, le barche cominciano ad andare indietro senza che nessuno oltrepassi la prua al vento.

In posizione 2, BLU scontra la randa, mentre GIALLO non scontra nessuna vela.

In posizione 3 BLU deve ora tenersi discosta anche se è ancora barca sottovento, ed anche se la randa non è più scontrata.

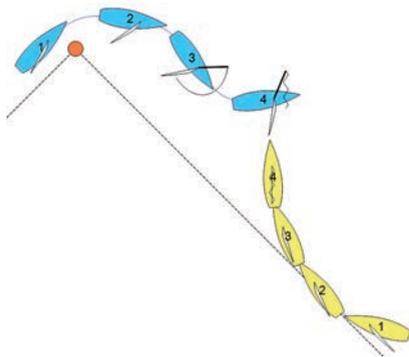
Regola 24 (c2.10 e c2.11)

INTERFERENZA CON UN'ALTRA BARCA

C2.10 La regola 24.1 è modificata come segue: Se ragionevolmente possibile, una barca non in regata non dovrà interferire con una barca in regata o un battello degli arbitri.

24.2 Eccetto quando sta navigando sulla sua giusta rotta, una barca non dovrà interferire con una barca che sta eseguendo una penalità o che sta navigando su un altro lato.

C2.11 È aggiunta la nuova regola 24.3: "Quando si incontrano barche di incontri diversi, qualsiasi modifica di rotta da ciascuna barca deve conformarsi al rispetto di una regola oppure deve essere fatta nell'intento di vincere il proprio incontro."



Nel disegno, un esempio per la 24.2

BLU gira la boa di bolina e scende sul lato di poppa mure a sinistra.

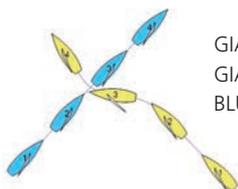
GIALLO, mure a dritta, in ritardo e ancora sul bordo di bolina, va "in caccia" di BLU orzando ben oltre la sua giusta rotta.

BLU deve comunque tenersi discosta per la 10, ma può protestare GIALLO per l'infrazione alla Regola 24.2.

LE DEFINIZIONI

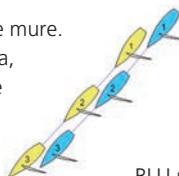
Tenersi discosta

- TENERSI DISCOSTA:** una barca si tiene discosta da una barca con diritto di rotta
- (a) Se la barca con diritto di rotta può seguire la sua rotta senza necessità di compiere manovre per evitarla e,
 - (b) quando le barche sono ingaggiate, se la barca con diritto di rotta può anche cambiare la sua rotta in entrambe le direzioni senza creare un contatto immediato.



GIALLO mure a dritta, va all'incrocio con diritto di rotta.
GIALLO deve cambiare rotta per evitare la collisione con BLU.
BLU non si è tenuta discosta.

BLU e GIALLO sono ingaggiate sulle stesse mure.
BLU è barca sottovento, con diritto di rotta,
BLU può puggiare ma non può modificare
la sua rotta orzando verso GIALLO
senza che ci sia un contatto immediato.
GIALLO non si sta tenendo discosta.



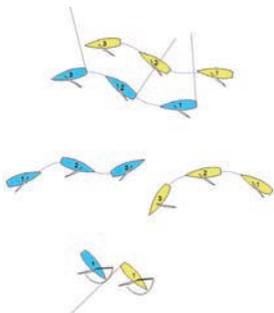
BLU non si sta tenendo discosta.

Ingaggio

LIBERO DALLA POPPA, LIBERO DALLA PRUA, INGAGGIO: una barca è libera dalla poppa di un'altra quando il suo scafo ed attrezzatura in posizione normale sono dietro una linea perpendicolare all'asse dello scafo passante per il punto più a poppavia dello scafo e dell'attrezzatura dell'altra imbarcazione in posizione normale. L'altra barca è libera dalla prua.

Esse sono ingaggiate quando nessuna delle due è libera dalla poppa. Tuttavia, esse sono anche ingaggiate quando una barca tra di loro ingaggia entrambe.

Questi termini si applicano sempre a barche sulle stesse mure. Non si applicano a barche su mure opposte, salvo che si applichi la Regola 18 o che entrambe le barche stiano navigando oltre 90 gradi dal vento reale.



In posizione 1 e 3: GIALLO libera dalla poppa di BLU, BLU libera dalla prua di GIALLO, BLU non è libera dalla poppa di GIALLO. In posizione 2: ingaggiate: nessuna delle due è libera dalla poppa dell'altra.

In posizione 1 e 3: GIALLO e BLU su mure diverse.

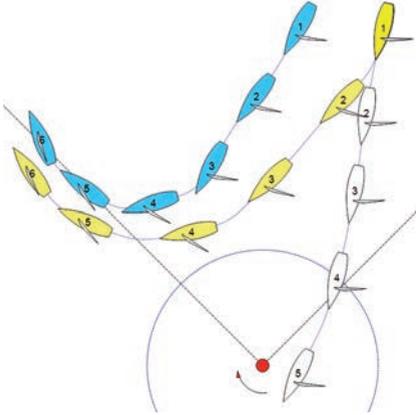
In posizione 2: GIALLO e BLU ingaggiate, anche se su diverse mure: entrambe stanno navigando oltre 90 gradi dal vento reale, nessuna delle due è libera dalla poppa dell'altra.

GIALLO e BLU ingaggiate: lo spi di BLU, portato in posizione normale, non è dietro la linea perpendicolare passante per il punto più a poppa di GIALLO.

LE DEFINIZIONI

Giusta Rotta

GIUSTA ROTTA: una rotta che una barca vorrebbe seguire per arrivare più presto possibile in assenza di altre imbarcazioni alle quali ci si riferisce nella regola usando questo termine. Una barca non ha giusta rotta prima del suo segnale di partenza.



La barca BIANCA rappresenta la rotta che la barca GIALLA farebbe in assenza di altre barche. Quella è la sua giusta rotta.

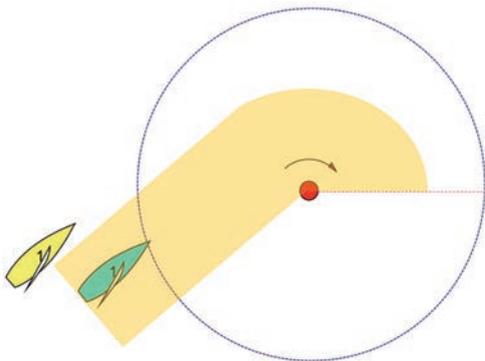
GIALLO, invece, naviga sopra la sua giusta rotta (per evitare che BLU entri interna in boa).

Spazio alla boa

SPAZIO ALLA BOA: è lo spazio necessario ad una barca per lasciare la boa dalla parte prescritta, ma anche,

- (a) lo spazio per navigare verso la boa quando la sua giusta rotta è navigare vicino ad essa, e
- (b) lo spazio per girare la boa come necessario per compiere il percorso.

Lo spazio alla boa per una barca non comprende, comunque, lo spazio per virare, a meno che essa sia ingaggiata all'interno ed al vento della barca che deve dare spazio alla boa ed essa possa raggiungere la boa dopo la sua virata.



BLU entra nella zona ed ha diritto a spazio in boa.

Lo spazio in boa è il minimo decente, semplice e lineare, che serve alla barca con diritto per arrivare alla boa e poi girarla fino alla giusta rotta per la boa seguente.

Lo "spazio per navigare verso la boa" e poi girarla è, in pratica, il corridoio della figura nel quale BLU ha diritto di navigare senza interferenze di GIALLO, che nasce appena BLU entra nella zona. È largo quanto basta per contenere boma e spazio per le scodate. Dopo aver passato la perpendicolare al vento passante per la boa (linea tratteggiata rossa), una barca non ha più diritto di spazio alla boa, perché sta lasciando la boa.

SEGNALI

Procedura di partenza

 	F, con segnale sonoro	- meno 10(7)
 	ammainata F, senza segnale sonoro	- meno 6 min.
 	pennello numerico, con segnale sonoro	- meno 5
 	P, con segnale sonoro	- meno 4
 	ammainata P, con segnale sonoro	- meno 1
 	ammainata Pennello, con segnale sonoro	- START!

Come in tutte le regate, le comunicazioni tra barche, Arbitri (che seguono le barche in regata a bordo di gommoni) e Comitato di Regata (sulla barca Comitato) avvengono con segnali visivi (bandiere) e sonori (colpi di cannone, tromba o fischietti).

La procedura di partenza è segnalata dal Comitato di Regata, posto sulla barca Comitato che fa anche da boa destra sulla linea di partenza.

L'issata e l'ammainata delle bandiere (vedi schema) segnala alle barche quanto tempo manca alla partenza.

Il Comitato di Regata (sulla barca Comitato) si occupa di segnalare la procedura di partenza ed eventualmente espone una bandiera BLU o GIALLA per segnalare agli Arbitri (in acqua) eventuali infrazioni alla procedura di entrata, gli OCS (cioè il posizionamento al di sopra della linea della barca BLU o GIALLA al momento del segnale di start) e segnala quando una barca è arrivata.

Gli Arbitri, sul gommone, e solo loro, espongono le bandiere che vedremo per segnalare le penalità pendenti per la barca BLU o la barca GIALLA.

In pratica, le barche in regata devono guardare i segnali della barca Comitato per le tempistiche della procedura di partenza, per una verifica di non essere OCS e per l'arrivo. Devono invece guardare i segnali degli Arbitri per le penalità pendenti.

TATTICHE PRINCIPALI

1 - Usare le RRS



CONOSCERE LE RRS SIGNIFICA AVERE UN'ARMA IN PIÙ PER VINCERE.

- Definizioni;
- RRS - fondamentali 10, 11, 12, 13 (c2.4), 15, 16, 17, 18 (c2.6), 19, 20 (c2.7), 22, 24.2;
- Appendice C;
- Call Book.

Siti utili: sailing.org, eziofonda.it, sailtutor.it, game.finckh.net.

Lo ripeto (promesso!) un'ultima volta:

la tattica principale per vincere i match race, la tattica numero uno è:
conoscere le Regole di Regata!

Vi accorgete quanto sia importante conoscere la regola a grandi linee, nel suo significato più generale, ma anche nel dettaglio, attraverso un'attenta lettura parola per parola: vi troverete quegli "spazi" che potranno tornare utili se correttamente applicati.

Basti pensare che i team di Coppa America hanno un esperto, il "Rules Advisor", che durante, prima e dopo le regate li aiuta a capire come utilizzare le RRS per ottenere vantaggi tattici.

È passata alla storia la regata del Moro di Venezia nel 1992 quando vinse una regata sulla linea di arrivo per pochi centimetri mollando in bando, completamente, a bandiera, lo spi di 425mq che in questo modo tagliò (lo spi) la linea prima dello scafo della barca avversaria.

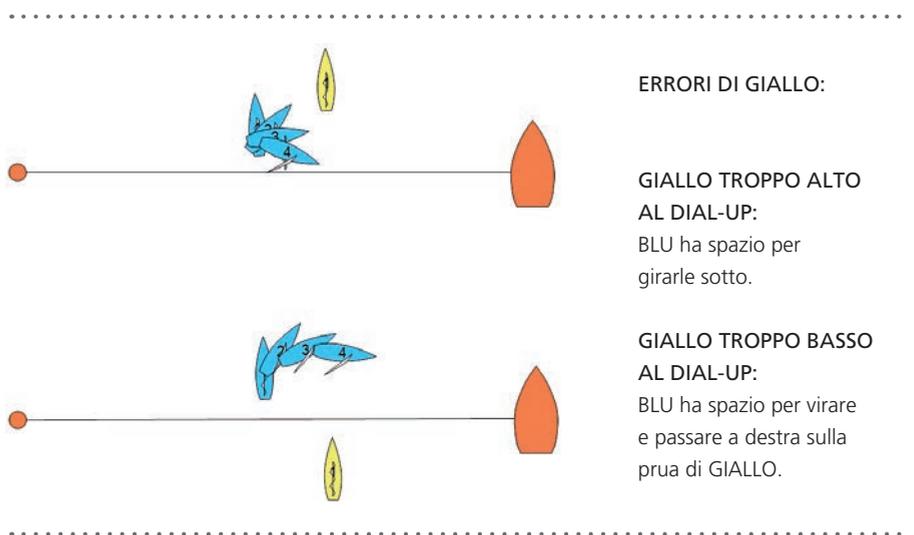
Grande idea di Paul Cayard, lo skipper, che grazie a questa mossa vinse la regata. Poi l'ISAF cambiò una regola di regata, quella della definizione di arrivo, che ora recita: "Una barca arriva quando qualsiasi parte dello scafo, attrezzatura od equipaggio in posizione normale taglia la linea di arrivo etc..".

All'epoca di quella regata, la regola non riportava attrezzatura "in posizione normale", cioè "a segno", non completamente in bando, come nel caso dello spi. Studiando le RRS, Cayard l'aveva capito e ne aveva approfittato lasciandolo completamente in posizione "non normale": fu così che portò a casa quella vittoria!

Definizioni, Regole, Appendice C per il Match Race, Call Book: questi sono i quattro strumenti.

DIAL-UP

Posizione di set-up (Errori)



ERRORI DI GIALLO:

**GIALLO TROPPO ALTO
AL DIAL-UP:**
BLU ha spazio per
girarle sotto.

**GIALLO TROPPO BASSO
AL DIAL-UP:**
BLU ha spazio per virare
e passare a destra sulla
prua di GIALLO.

Se GIALLO arriva al dial-up troppo veloce, rischia di andare troppo alto. In questo caso BLU potrebbe avere la possibilità di virare e passare sotto la poppa di GIALLO.

Al contrario, se GIALLO si tiene troppo basso, BLU può andare verso destra passando sopra la prua di GIALLO.

Sia nel primo che nel secondo caso può essere una tattica di BLU quella di costringere GIALLO a trovarsi in una di queste due posizioni, per poi approfittarne.

Per esempio, BLU potrebbe gestire meglio la velocità e la posizione quando le barche cominciano ad andare in marcia indietro, o potrebbe fingere di ripartire cazzando le vele e poi mollandole subito, o potrebbe scontrare randa e fiocco per variare la velocità della barca.

Attenzione però! Secondo la Regola 22.3 una barca che si muove all'indietro scontrando una vela perde i suoi eventuali diritti, a meno che anche l'altra barca lo stia facendo. Comunque, può anche darsi che GIALLO non commetta errori e che mantenga la posizione di set-up. Se le barche rimangono in questa posizione per tutto il prestart, GIALLO partendo sarà avvantaggiato (alla destra di BLU, fuori dagli scarichi): quindi è necessario che BLU faccia qualcosa, e lo faccia per tempo, per togliersi da quella situazione. Cosa può fare BLU per uscire da una posizione di set-up?

PENALITÀ DI BOLINA

Sul bordo



È necessaria un'abbattuta e un ritorno sulla rotta di bolina stretta.

Svolgerla quando si hanno 7, 8 lunghezze di vantaggio.

Meglio in senso orario, in modo da incrociare poi l'avversario con mure a dritta.

Attenzione a non entrare mai nella zona in boa durante lo svolgimento della penalità, cioè da quando si abbatte a quando ci si mette su una rotta di bolina stretta (dalla pos. 4 alla pos. 7).

Attenzione! Una volta passata la mezzeria sopravento della boa di bolina, siete sul bordo di poppa e dovrete svolgere la penalità in modo diverso.

Se siete partiti con una penalità a vostro carico potete svolgerla durante tutta la regata, quindi anche durante il bordo di bolina.

Nelle regate di match, la penalità viene svolta in modo diverso a seconda che la barca si trovi sul lato di bolina piuttosto che sul lato di poppa.

Il lato di bolina termina sulla mezzeria sopravento della boa di bolina.

Se siete dunque sul bordo di bolina e volete svolgere la vostra penalità, dovete abbattere e riportarvi su una rotta di bolina stretta.

Dal momento dell'abbattuta al momento in cui sarete di nuovo su una rotta di bolina stretta state compiendo la vostra penalità e dovete stare discosti dalle altre barche per la Regola 22.2. In figura, GIALLO sta svolgendo la sua penalità da subito dopo la posizione 4 (abbattuta) alla posizione 7.

Appena raggiunta la posizione di bolina stretta (posizione 7 GIALLO in figura) riacquistate i vostri diritti.

La penalità corrisponde a un giro di circa 270° e fa perdere acqua e velocità.

Chiaro quindi che conviene svolgerla di bolina quando avete abbastanza vantaggio. Meglio ancora se vi cautelate facendola in una zona tale per cui, all'uscita della penalità, vi possiate ancora trovare in una posizione di vantaggio, o almeno con diritto di rotta sull'avversario. Come mostrato in figura: GIALLO dopo la penalità incrocia con diritto di rotta la barca BLU.

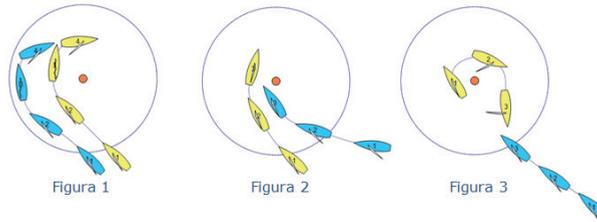
Chiaramente non esiste una regola precisa di "distanza dall'avversario con cui è sicuro svolgere una penalità e trovarsi ancora davanti". Dovete affinare la vostra sensibilità, poiché dipende dal vento, dalle barche, dalle velocità relative, ecc.

Quando in posizione 1 il vento salta a destra e per entrambe le barche sarebbe opportuno cambiare mure e navigare sul buono, un'opzione sicuramente interessante è comportarsi come in figura: in questa situazione GIALLO in pratica cambia mure abbattendo e ne approfitta anche per svolgere la penalità. Se BLU, invece, tira dritto come in figura, arriverà all'incrocio in posizione 7 soffrendo uno scarso e si troverebbe mure a sinistra con GIALLO che ha appena terminato la sua penalità.

BOA DI BOLINA

Casi

STESSE MURE, entrambe mure a dritta: 3 casi interessanti.



- Figura 1: GIALLO entra ingaggiata interna, BLU deve dare spazio per girare la boa. Si può anche innescare la 17 per BLU.
- Figura 2: GIALLO entra libera dalla prua. Se GIALLO si allarga troppo BLU può protestare per la 10 o la 13 in posizione 3.
- Figura 3: BLU protesta per la 10 in posizione 3.

Se le due barche arrivano entrambe in boa mure a sinistra, cioè entrambe dalla lay di sinistra, una sarà interna e l'altra sarà esterna, oppure non saranno ingaggiate. In ogni caso non ci sono molte cose da approfondire, a parte la possibilità per la barca interna e con diritto di rotta di tirare dritto oltre la boa (se non è sotto 17) e giocarsi una possibilità di fare la sua penalità di poppa, come vedremo.

Se le due barche arrivano mure a dritta, tre i casi interessanti:

In Figura 1 GIALLO ha diritto di spazio alla boa perché barca interna. Deve cioè navigare sulla sua giusta rotta per girare la boa e BLU deve tenersi discosta anche durante la virata di GIALLO (definizione di spazio alla boa). GIALLO non ha però diritto di rotta (è barca sopravvento a BLU, Regola 11) e quindi non può tirare dritto: deve muovere per girare la boa.

In Figura 2 GIALLO non è ingaggiata e il suo diritto allo spazio per essere entrata libera nella zona termina quando GIALLO passa la prua al vento (Regola 18.2.c). Se BLU riesce ad orzare senza passare la prua al vento e a portarsi a destra di GIALLO, si applicano la 10 o la 13 e GIALLO deve stare discosta. Se vi trovate in questa situazione e siete GIALLO, virate vicinissimo alla boa per non lasciare a BLU la possibilità di "infilarsi".

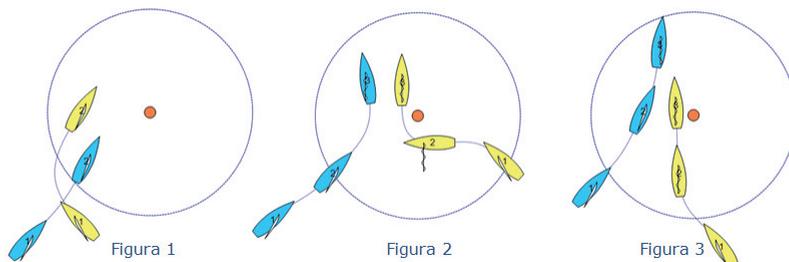
In Figura 3, il caso classico di una barca (BLU) molto indietro che incrocia la rotta di una barca (GIALLO) che entra nella zona per prima (18.2.b), vira (e perde i suoi diritti di spazio alla boa per la 18.2.c) e inizia la sua discesa sul bordo di poppa.

Se BLU, come in figura, è in giusta rotta verso la boa, GIALLO deve stare discosta per la Regola 10. Se però BLU esce, ad esempio orzando, dalla sua giusta rotta e se ne va in "caccia" di GIALLO rimanendo mure a dritta con GIALLO mure a sinistra, BLU infrange la 24.2. Quindi anche in questo caso GIALLO deve comunque tenersi discosta per la 10, ma può protestare BLU per la 24.2.

BOA DI BOLINA

Casi

DIVERSE MURE



- Figura 1: GIALLO vira nella zona, si applica la C2.7.
- Figura 2: GIALLO entra nella zona in vantaggio, preferisce ostacolare BLU per non essere in posizione svantaggiosa in boa (BLU può infilarsi sottovento) o dopo la boa.
- Figura 3: GIALLO in ritardo nella zona si mette prua al vento per ostacolare BLU.

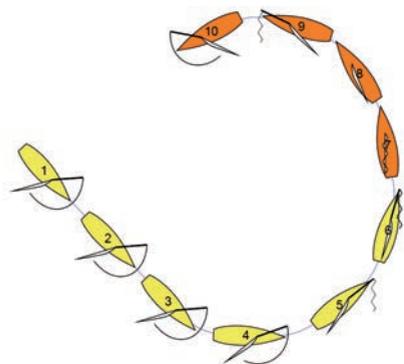
Se le barche entrano nella zona con mure diverse, abbiamo visto che non si applica la 18. La barca mure a dritta ha diritto di rotta e l'altra deve tenersi discosta.

Se una delle due barche passerà, la prua al vento e si verrà a trovare sulle stesse mure dell'altra barca che, invece, sta raggiungendo la boa, in quel momento si applicherà la Regola C2.7 (esempio, Figura 1).

Come abbiamo già visto, in Figura 2 la barca mure a dritta rischia, virando, di perdere velocità relativa e pertanto può manovrare come in Figura 2 o in Figura 3 per rimettere le velocità "in pari" e poi puggiare a destra per passare la boa e scendere lungo il bordo di poppa.

PENALITÀ DI POPPA

Sul bordo



La penalità di poppa si svolge con una virata in prua e si conclude quando si torna su una rotta oltre il traverso.

In figura, GIALLO sta eseguendo la penalità dalla posizione 7 alla 10.

Durante lo svolgimento della penalità, mentre è in virata (dalla 7 alla 8), la penna dello spi deve essere sotto l'attacco del boma della randa.

Dovendo ammainare lo spi, la penalità in poppa fa perdere molta acqua e velocità. È necessario molto vantaggio alla barca in testa per svolgerla e rimanere davanti. 10 lunghezze?

Se siete partiti con una penalità a vostro carico, potete svolgerla durante tutta la regata, quindi anche durante il bordo di poppa.

Nelle regate di match, la penalità viene svolta in modo diverso a seconda che la barca si trovi su un lato di bolina piuttosto che sul lato di poppa (ma non, come ricordate, nella zona della boa).

Il lato di poppa comincia sulla mezzeria sopravento della boa di bolina e termina sulla mezzeria sottovento della boa di poppa.

Quindi se siete sul bordo di poppa e volete svolgere la vostra penalità, dovete virare con la penna dello spi tenuta più bassa dell'attacco del boma e riportarvi su una rotta puggiata oltre il traverso.

Da quando passate la prua al vento (durante la virata in prua) fino al momento in cui sarete su una rotta più puggiata del traverso, state compiendo la vostra penalità e dovete stare discosti dalle altre barche per la Regola 22.2: in figura, GIALLO sta svolgendo la sua penalità dalla posizione 6 (passa la posizione di prua al vento) alla posizione 10.

Appena raggiunta la posizione 10, dove comincia a tenere una rotta più puggiata del traverso, GIALLO riacquista i suoi diritti.

La penalità corrisponde dunque a un giro di circa 270° e fa perdere ancora più acqua e velocità che quella di bolina, perché c'è anche lo spi da gestire.

Pertanto conviene svolgerla quando il vantaggio sull'altra barca è notevole, e comunque gli equipaggi più esperti preferiscono farla in boa di arrivo (come vedremo) piuttosto che al centro del campo durante un bordo di poppa (con l'obbligo così di dover issare di nuovo lo spi).

Se proprio volete svolgerla lungo il bordo di poppa, valgono anche adesso le stesse considerazioni fatte per la penalità eseguita sul bordo di bolina. Meglio trovare una zona del campo che vi permetta di avere diritto di rotta sull'altra barca, appena usciti dallo svolgimento, come in figura (mure a dritta e diritti riacquistati in posizione 10).