

Marco Frascini

Tattiche di
MATCH RACE

il Frangente^{EDIZIONI}

Indice

| | |
|---|-----|
| Introduzione | 6 |
| Questo libro | 7 |
| Match Race: cos'è, perché, la regata | 8 |
| Le Regole | 11 |
| Le Definizioni | 26 |
| Segnali: Procedura di partenza - Proteste-Penalità | 30 |
| Tattiche principali: | |
| Usare le RRS - Controllo - Copertura - A destra - Buono Scarso VMG | 33 |
| Prima di partire | 41 |
| Prestart | 42 |
| Entrata | 43 |
| Dial-up | 44 |
| Dial-down | 49 |
| Prestart box | 52 |
| Circling | 54 |
| Le trappole del prestart | 57 |
| Start: Leading-Pushing-Posizioni - Fish Tail - In boa o al Comitato? | |
| Entrambe Ocs, Prestart e Start: memorandum | 64 |
| Bolina: Destra-Tacking duel - Effetto leva - Copertura - In fase-In controfase | |
| Doppia virata - Finta virata - Slam Dunk - Lee Bow - Rollata | |
| Copertura larga - Virare meglio | 69 |
| Penalità di bolina: Sul bordo - Alla boa di bolina | 81 |
| Boa di bolina: Approcci - Casi - Bare Away - Tack and Hoist - Gybe Set | 83 |
| Poppa: Copertura - Copertura (difesa all'orza) - Regole 17 e 11 | |
| Attacco - Creare discontinuità - Programmare - Avere visione | 89 |
| Boa di Poppa: Approccio - Casi | 100 |
| Ammaina Spi: Classica - Famosa - Sopravento - Messicana | 102 |
| Penalità di poppa: Sul bordo - Attacco - Difesa - Alla boa di bolina | 104 |
| Arrivo: Approccio - Penalità di poppa sulla linea di arrivo | 108 |
| Psicologia dello sport | 110 |
| Conclusioni | 112 |

INTRODUZIONE

Duecento anni fa enormi e agili navi a vela combattevano sui mari.

Centinaia di uomini di equipaggio, ufficiali e comandanti lottavano e si confrontavano in disciplina, visione strategica, capacità di condurre la loro imbarcazione, preparazione e allenamento all'uso delle armi. E comunicazione.

Molte volte una tattica geniale stravolgeva confronti impari, e gli scenari sull'acqua vivevano una dinamica di manovre ardite per avere il vantaggio del vento o per ottimizzare l'uso delle armi o sfruttare l'effetto a sorpresa. Chi navigava meglio, e conquistava una migliore posizione tattica, poteva combattere e vincere annientando il nemico o facendo preda delle navi avversarie, anche con un peggiore armamento o con una nave più piccola e lenta.

Bisognava avere visione e il coraggio di andare oltre gli schemi abituali. A volte, con vento forte e molto mare poteva essere meglio posizionarsi sottovento al nemico in modo che con lo sbandamento della nave i cannoni puntassero lontano e non verso l'acqua. E se in certe situazioni era meglio portarsi sotto costa per avere almeno un lato coperto e sicuro, altre volte conveniva fare il contrario: chiudere il nemico in un angolo, vicino a una costa, magari sottovento. Sorprendere l'avversario entrando al traverso dello schieramento avversario, rischiando di buscarle durante l'avvicinamento, ma con il grande vantaggio di poter far fuoco su due lati, una volta entrati. Quando la battaglia era combattuta tra due navi della stessa stazza, le variabili in gioco non erano molte: vinceva chi aveva tattiche più brillanti e le sapeva applicare navigando meglio. Nessuna scusa, lo scontro si combatteva uno contro uno, alla pari.

Ma sempre, chi vinceva, aveva un piano. Un piano tattico e strategico per finalizzare un vantaggio-chiave in un momento chiave. Anche a costo di perdere qualcosa prima.

Le battaglie navali moderne non sono più combattute con navi a vela: oggi, però, c'è la regata di match race.

Una barca contro una barca, un equipaggio contro un equipaggio su un percorso semplice e breve, dove l'unica cosa che conta è arrivare davanti - non importa se per concludere la regata ci si impiega una mezz'ora o mezza giornata. Nel match race conta arrivare davanti all'altro anche di un solo metro, essere sempre nella posizione giusta per impedire all'avversario una manovra, seguirlo anche nei suoi errori per stargli vicino e non lasciarlo allontanare. È una regata dove tutto si gioca guardando sempre l'avversario. Ogni singola mossa nasce e muore in ragione di quello che fa o che pensiamo voglia fare l'Altra Barca.

Oggi stare sottovento può essere vincente, non per i cannoni, ma per la Regola 11. Oggi possiamo simulare la protezione di una costa entrando interni in boa, protetti dalla Regola 18.

Il match race è una battaglia. Tattica. Strategica.

Le regole di regata e le posizioni tattiche sono le armi di oggi e ogni imbarcazione deve combattere per vincere. Conoscere bene le regole di regata equivale ad avere armi efficienti: nel match race nessuna manovra, anche al limite, è scorretta, se si applicano le regole.

E queste armi bisogna saperle usare bene, per cui non basta sapere in teoria dove mettersi, bisogna anche saper portare la propria barca dove e come vogliamo.

Riuscire a prevedere le mosse della barca avversaria, anticiparla, allargare la propria visione, essere al posto giusto nel momento giusto e prendere il massimo vantaggio in ogni situazione: questo è il match race.

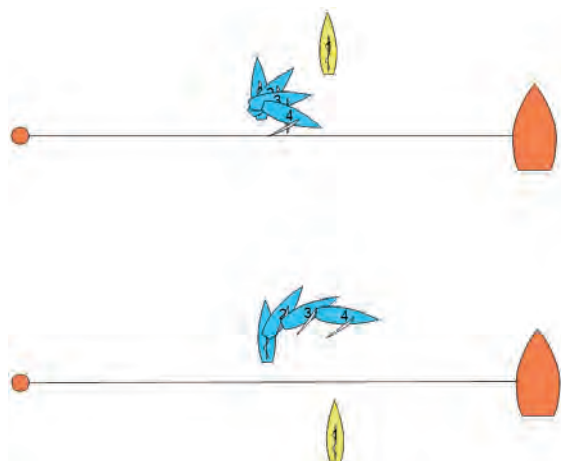
Se già fate regate di match, o vorreste cominciare a farne, ecco qualche suggerimento di tattiche, scelte, manovre, trappole che probabilmente non fareste mai in una regata di flotta.

Per aiutarvi a capire quali sono le posizioni di controllo, ad avere diritto di rotta, acqua libera, aria pulita e quindi velocità.

Per aiutarvi a vincere, una volta di più dell'avversario.

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.

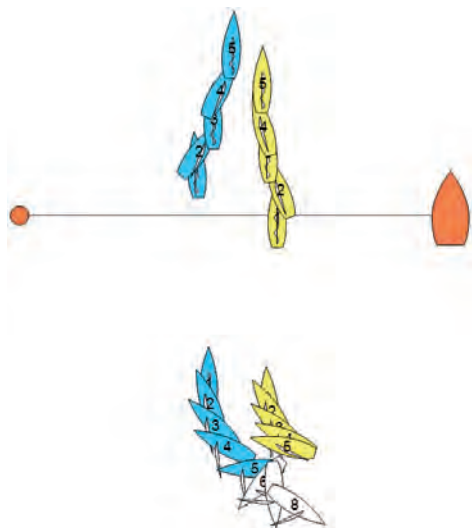
Sia nel primo che nel secondo caso può essere una tattica di BLU quella di costringere GIALLO a trovarsi in una di queste due posizioni, per poi approfittarne.

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?

DIAL-UP

Posizione di set-up (Uscita)



USCIRE DA UN SET-UP (BLU)

BLU, con attente puggiate sulla destra e successive riorzate prua al vento, riesce a diminuire la distanza laterale e a "ingaggiare" GIALLO. Attenzione alla Regola 13 e alle mure delle due barche; per esempio Blu nel disegno è mure a sinistra in posizione 5.

A questo punto BLU abbatte sulla sinistra a marcia indietro tenendo GIALLO ingaggiata. In posizione 5, GIALLO è sempre ingaggiata e BLU può puggiare, abbattere e prendere la destra passando sotto GIALLO. Attenzione alle Regole 15 e 16 (se Blu per esempio scoda violentemente e causa un contatto).

Una soluzione per BLU è quella di diminuire la distanza laterale che ha con GIALLO, puggiando sulla destra e riorzando subito fino ad avvicinarsi molto a GIALLO, ingaggiato. A questo punto BLU, tenendo GIALLO ingaggiato, e con le vele sempre lasciate per non andare in avanti e far disingaggiare GIALLO, inizia ad abbattere verso sinistra, mure a dritta.

GIALLO non riuscirà più a puggiare dietro alla poppa di BLU, perché si troverà bloccato sopravento a BLU.

Una volta arrivate le due barche al traverso, BLU sarà certa di poter puggiare, abbattere sulle altre mure e prendere la destra di GIALLO, vincendo il duello.

DIAL-UP

Posizione di set-up (Difesa)

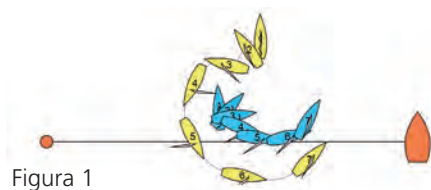


Figura 1

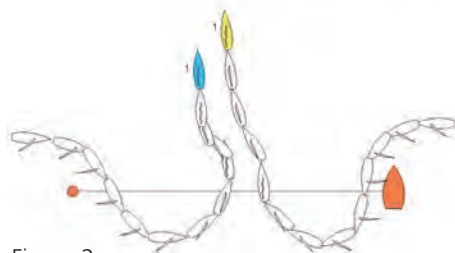


Figura 2

GIALLO ALTO AL DIAL-UP. ATTACCO DI BLU E DIFESA DI GIALLO.

Se BLU arriva troppo alto al dial-up, è possibile che BLU abbatta verso destra e passi dietro la poppa di GIALLO.

Per difendersi, una possibile mossa di GIALLO è quella di puggiare sulla sinistra, cambiare mure con un'abbattuta e riorzare con diritto di rotta su BLU.

GIALLO, infatti, puggiando verso sinistra (e non virando verso destra) potrebbe avere maggiore velocità (per esempio in posizione 1 della Figura 2, dial-up classico, GIALLO arriva con una virata in meno) e BLU per attaccare dalla posizione 1 deve fare un'ennesima virata e perdere ancora velocità.

Per correttezza didattica, ecco un suggerimento di controdifesa per GIALLO che ha sbagliato la sua posizione di set-up ed è finito troppo alto.

BLU tenta quindi di scadere verso destra e passare sotto la poppa di GIALLO.

Cosa può fare GIALLO?

Aniché farsi scadere anche lui verso destra, se GIALLO si accorge per tempo di quanto BLU ha in animo di fare, può puggiare mure a dritta e passare dietro a BLU (Figura 1).

È facile infatti che GIALLO, essendo arrivato al dial-up senza fare una viratina come BLU, abbia ancora un po' più di velocità di BLU (tra l'altro, è appunto finito alto proprio perché aveva troppa velocità).

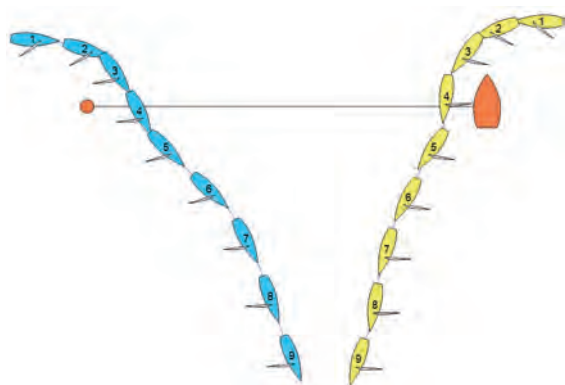
Sfruttando questa maggiore velocità relativa, puggiando e girando sotto BLU, è facile che riesca a mantenere il controllo (Figura 1): BLU ha virato prima verso sinistra per prendersi il diritto di rotta, poi è andato prua al vento, poi ha virato ancora verso destra: ha perso probabilmente più velocità di GIALLO, che in pratica non ha mai virato.

Anche da queste manovre tattiche di difesa e controdifesa, si capisce bene che quello che conta è sempre:

- fare meno errori dell'avversario;
- nel dubbio, far camminare la barca (di più dell'altra);
- nel dubbio, portarsi a destra (più a destra dell'altra).

Tutto "più" o "meno" della barca avversaria, tutto "relativo" al comportamento dell'avversario: dovete sempre sapere cosa sta facendo l'altro e cercare di immaginarvi continuamente quali possibili scenari si stanno delineando.

DIAL-DOWN



GIALLO VUOLE:
tenere BLU sulla sinistra.

BLU VUOLE:
prendere la destra passando
sotto GIALLO.

RISULTATO: DIAL-DOWN
Le barche arrivano
all'incrocio molto veloci.

RRS in gioco: 10, 16.1, 15, 13.2.

PUNTO CHIAVE:
controllare la barca.

Questo è invece il caso in cui le barche, entrando, non risalgono verso il vento (non vanno al dial-up) ma scendono sempre più sottovento, vanno cioè verso il dial-down.

GIALLO è sempre barca mure a dritta, ed ha diritto di rotta su BLU, che deve tenersi discosta. L'obiettivo di Giallo è quello di tenere BLU a sinistra, l'obiettivo di BLU è quello di prendere la destra (in questo caso BLU cerca probabilmente di prendere la destra passando sotto GIALLO).

A differenza del dial-up, qui le barche scendono al lasco e si muovono molto più velocemente. Un errore di valutazione sulle distanze e sulle tempistiche può dar luogo a scontri disastrosi. È quindi fondamentale la massima concentrazione ed un controllo della barca molto attento.

Quando le barche vanno in dial-down anziché in dial-up, e perché? Lo vedremo nel dettaglio: per ora ci basti immaginare che un salto di vento, per esempio a destra, al momento dell'entrata, può dare un vantaggio alla barca che entra mure a sinistra, la quale riesce a scendere più profondamente: facile quindi che con un salto di vento a destra BLU decida di tentare il dial-down.

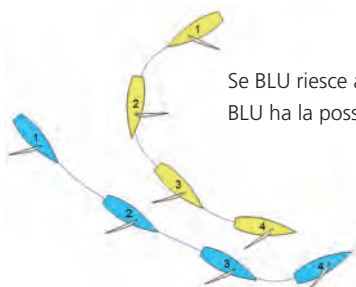
Una volta arrivate quasi all'incrocio, i casi sono due: o BLU riesce a passare davanti alla prua di GIALLO, oppure non ce la fa e deve fare qualcosa per tenersi discosta.

Attenzione! BLU non deve aspettare troppo per tenersi discosta.

Se ricordate la definizione di ingaggio, le barche sono ingaggiate e in rotta di collisione già dalla posizione 1 del disegno. Dalla posizione 1 vale già la Regola 10 e BLU deve tenersi discosta. Se BLU aspetta troppo a tenersi discosta e costringe GIALLO a manovrare per evitare la collisione, BLU ha infranto la 10.

Vediamo nel dettaglio i due casi (BLU riesce a passare oppure no) ed esploriamo anche qualche contromossa successiva.

DIAL-DOWN

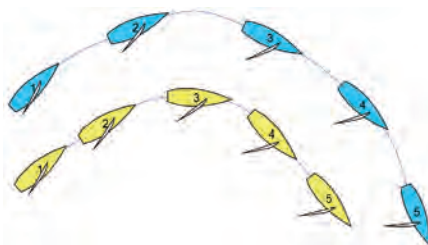


Se BLU riesce a passare davanti a GIALLO,
BLU ha la possibilità di muovere a destra.

Un possibile sviluppo è che GIALLO cerchi di prenderle il sottovento, mettendosi in una posizione di controllo molto potente



dalla quale BLU può comunque tentare di fuggire giocando la sua maggiore velocità (una abbattuta in meno) puggiando e cercando di rollare GIALLO fino a trovarsi libera dalla prua.



BLU riesce a passare davanti alla prua di GIALLO.

GIALLO abbatte e comincia ad inseguire.

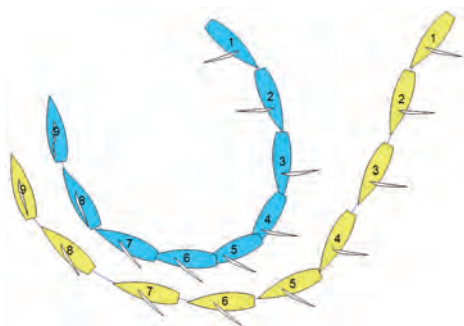
Dato che l'obiettivo primario di BLU è quello di prendere la destra, ci si può aspettare che a questo punto BLU cerchi di consolidare il suo diritto di rotta e salga un poco all'orza per portare GIALLO decisamente alla sua sinistra.

Una mossa possibile di GIALLO può essere quella di cercare di prendere il sottovento di BLU, una posizione di controllo molto potente in questa fase della regata, perché BLU, di bolina, non può poggiare addosso a GIALLO (BLU, se ingaggiata, deve stare discosta per la 11) e se BLU cerca di scappare verso sinistra virando, GIALLO non deve far altro che virare a sua volta, tenersi la destra e riproporre la stessa situazione sulle altre mure.

A questo punto, una contromossa per BLU può essere quella di puggiare più o meno dolcemente, contando sulla sua maggiore velocità (in pratica BLU non ha mai abbattuto dal momento dell'entrata, mentre GIALLO sì, e quindi può essere più lenta) e cercare di mettere GIALLO nei suoi scarichi, rollarla fino a trovarsi libera dalla prua e quindi con diritto di rotta, e infine trovare il momento e la distanza giusti per abbattere (senza incorrere nella 13.2), mettersi mure a dritta e risalire verso la linea di partenza per partire.

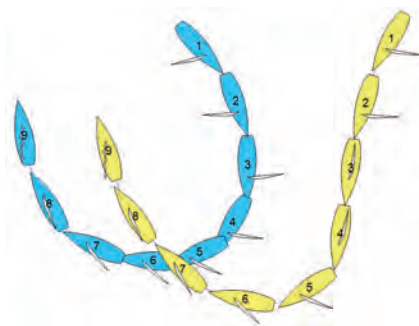
DIAL-DOWN

Se invece BLU non riesce a passare davanti alla prua di GIALLO, GIALLO con diritto di rotta può chiamare all'orza. Ora sono allora possibili due scenari: uno buono per BLU, uno buono per GIALLO.



BUONO PER BLU

BLU riesce a tenere sempre ingaggiata GIALLO. BLU è rimasta "interna". GIALLO orza, BLU risponde all'orzata, e quando le barche arrivano prua al vento BLU può virare e prendere la destra.



BUONO PER GIALLO

GIALLO rallenta ed esce dall'ingaggio. GIALLO rimane "interna". Quando le barche arrivano prua al vento BLU non può virare e GIALLO protegge la destra.

BLU non riesce a passare davanti alla prua di GIALLO.

A questo punto GIALLO all'incrocio ha diritto di rotta, BLU abbatte e risale di bolina mure a dritta. A seconda che BLU riesca o meno a tenere GIALLO ingaggiata, si aprono i due scenari della figura: uno a favore di BLU, uno a favore di GIALLO.

Buono per BLU:

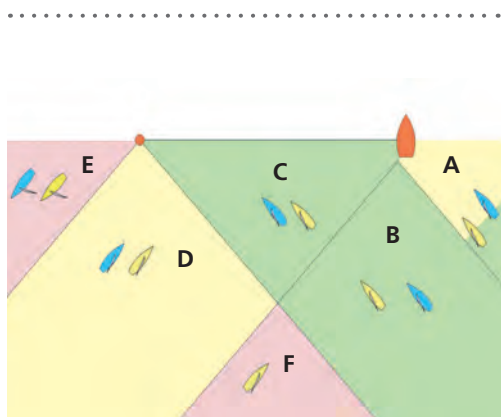
BLU, gestendo con attenzione la distanza laterale da GIALLO (cioè poca), per esempio rallentando opportunamente, riesce ad abbattere e poi ad orzare con GIALLO sempre ingaggiata alla sua sinistra. BLU è comunque sotto 11 e deve tenersi discosta da GIALLO. GIALLO non può orzare violentemente, perché è tenuta alla 16 come barca con diritto di rotta. Arrivate entrambe le barche al vento, si ripropone una situazione di dial-up nella quale però è BLU, ora, ad essere la barca di destra.

Buono per GIALLO:

GIALLO riesce a tenere una distanza laterale tale da permetterle di riuscire a passare dietro alla poppa di BLU quando BLU va all'orza, senza farsi ingaggiare sottovento a BLU. A questo punto GIALLO deve tenersi discosta, se è barca ingaggiata sopravento, ma BLU è tenuta alla 16 e alla fine è sempre GIALLO barca a destra dell'altra, perché è riuscita a girare interna a BLU e quindi a difendere la destra.

Avendo esplorato un po' le prime mosse del prestart, facciamo ora un ragionamento sulle zone "buone" e "cattive", anzi migliori o peggiori, del "prestart box".

PRESTART BOX



Zona A - Rischio hooking al momento della partenza. Zona ok per circling con tempo a disposizione, poi portarsi in zona B o C.

Zona B - Zona abbastanza buona per partire. Pushing o leading? Attenzione al timing!

Zona C - Safe Zone: con il giusto timing, è una zona sicura per partire, che permette anche di virare dentro le layline.

Zona D - Attenzione alla distanza dalla lay di sinistra! Anche rischio hooking alla partenza.

Zona E - "Coffin corner" molto buono per la barca in controllo, ma molto rischioso se si perde il controllo.

Zona F - Fuori da tutte le layline, zona da evitare.

Premesso che molto dipende da come si vuol partire (a destra o a sinistra dell'altra barca, in boa o al Comitato, ecc.) ci sono delle zone dell'area (il "box") di prestart più o meno buone per fare certe manovre, per rischiare meno, per portarci la barca avversaria e trovarsi poi in buona posizione alla partenza.

Ipotizziamo un caso (classico) di piano tattico alla partenza che preveda di partire a destra dell'avversario ma fuori dai suoi scarichi, mure a dritta, vicino al Comitato.

La zona A, alla destra della barca Comitato, è una zona tranquilla dove poter fare dial-up, circling, una tipica zona anche dove le barche scendono al lasco mure a sinistra. Tutto questo fino a 1-2 minuti dallo start. Alla partenza, infatti, se siete la barca "esterna" dovete stare attenti a non farvi trovare oltre la layline (come BLU, in figura) perché la barca GIALLA potrebbe spingervi fuori. Pertanto, se siete BLU, cercate di disingaggiarvi per tempo e portarvi al centro del box.

In zona B sarà importante, alla partenza, avere consapevolezza della distanza laterale (più o meno distanza se siete sopra o sottovento, a seconda dell'intensità del vento, lo vedremo più avanti) e prestare molta attenzione al timing per essere certi di partire leading o pushing (vedremo anche questo).

La zona C è una zona sicura: dentro le layline si può virare prima dello start per partire in split (cioè su bordi differenti) e si ha quasi sempre abbastanza spazio per togliersi da una situazione sgradita.

La zona D ha gli stessi vantaggi e svantaggi della zona B, con la differenza che qui la barca a destra è di solito quella sottovento. Attenzione, se siete come BLU, a non stare troppo vicini alla layline, altrimenti c'è rischio di hooking alla partenza (come in zona A, lo vedremo).

Zona E: detto "coffin corner": se riuscite a stare tra l'avversario e la boa avete vinto il prestart. Se lasciate che la situazione si ribalti, siete morti.

Zona F: fuori da ogni layline, bisogna comunque fare una virata per prendere la linea per partire.

PRESTART BOX

La zona C



Giocatevi la possibilità della zona C di poter virare prima dello start per arrivare veloci sulla linea al momento della partenza, anche in split e su mure diverse.

Potrete poi virare subito dopo lo start per riprendere una posizione di controllo (esempio in figura, BLU).

Se invece le barche in posizione 1 fossero in zona A o B, BLU non potrebbe virare e scappare a destra.

Ecco un esempio "pratico" di utilizzo attento delle zone del box. Qui GIALLO e BLU sono al centro del box di prestart, leggermente in anticipo sulla partenza.

In posizione 1, GIALLO è sottovento a BLU. BLU sta soffrendo gli scarichi sopravvento di GIALLO e deve anche tenersi discosta per la Regola 11.

È molto probabile che GIALLO cominci un gioco di orzate quasi prua al vento e successive poggiate sia per tenere BLU sempre nei scarichi sopravvento, sia per far scorrere il tempo in eccesso prima della partenza.

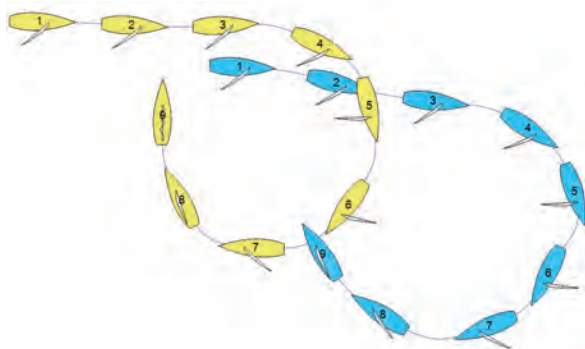
BLU, però, è riuscito a portare il gioco nella zona C del box di prestart e quindi può approfittarne per sorprendere GIALLO in posizione 4, virando mentre GIALLO ripuggia per prendere velocità: GIALLO non può ora rivirare subito, perderebbe troppa velocità. Essendo le due barche, come si diceva, leggermente in anticipo, BLU ha tempo per riprendere un po' di velocità dopo la virata prima di tagliare la linea. GIALLO intanto, che è ancora un po' in anticipo, dovrà fare un po' di "fish-tail" per perdere tempo prima di tagliare la linea e partirà ancora più a sinistra (posizione 9) e leggermente più veloce di BLU.

È probabile poi che subito dopo entrambe vireranno: BLU per controllare GIALLO e GIALLO per consolidare il suo vantaggio di velocità non facendo scappare BLU sulla destra, e quindi andranno subito al primo incrocio, ecc.

Se BLU, anziché in zona C, si fosse trovato in zona B o A sopravvento e negli scarichi di GIALLO, non avrebbe potuto virare verso destra e prendere la linea di partenza, perché sarebbe stata sotto la layline.

E se GIALLO avesse tenuto sotto controllo BLU in posizione 3, aspettandosi una possibile virata, sarebbe stata meno "sorpresa" dalla mossa di BLU e sarebbe stata pronta a virare anche lei in posizione 5-6.

CIRCLING



Serve a:

- guadagnare tempo (attenzione al timing per la partenza!);
- creare punti di discontinuità per ribaltare una situazione (manovre, virate, abbattute, velocità).

Attenzione alle Regole 10-15-16-13 (C2.4).

Attenzione alla velocità della barca!

In senso orario, sposta il gioco verso destra.

In senso antiorario, sposta il gioco verso sinistra.

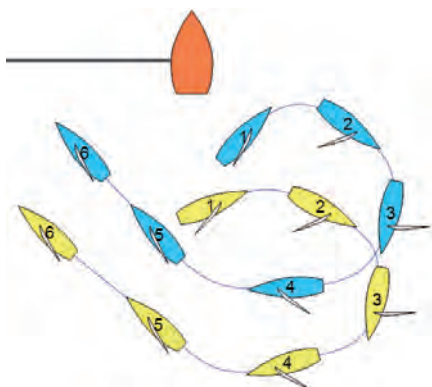
Spesso capita, durante il prestart, che sia tatticamente consigliabile non allontanarsi troppo verso destra, o che si voglia semplicemente tenere il gioco al centro per stare più tranquilli in zona "C". È dunque possibile cominciare a far ruotare la barca su stessa, alternando virate e abbattute una dopo l'altra e facendo compiere alla barca uno, due giri o anche più (perdendo man mano velocità). L'avversario, per non allontanarsi troppo o perché obbligato dalle RRS, seguirà. Le due barche iniziano così a descrivere dei giri l'una intorno all'altra, suscitando sicuramente curiosità negli spettatori che di solito si chiedono cosa stiano mai facendo mentre si godono lo spettacolo di virate ed abbattute una dietro l'altra.

Se le barche decidono di uscire dal circling per partire, sarà per loro fondamentale avere il pieno controllo del timing per capire quando farlo, per non trovarsi né troppo in anticipo né in ritardo e partire in posizione vantaggiosa rispetto alla barca avversaria.

I circling in senso orario sposteranno il gioco verso destra, quelli in senso antiorario verso sinistra.

Oltre ad usare il circling per far scorrere il tempo, per tenere il gioco in una certa zona, un altro motivo tatticamente interessante è che durante i circling si creano situazioni di discontinuità. Finora abbiamo visto che una barca in posizione svantaggiosa deve fare qualcosa per cambiare la situazione. Deve cioè cercare quelle situazioni in cui la barca sia costretta, di solito per le RRS, a fare una certa manovra: andare ad un incrocio mure a dritta, portarsi sottovento, impedire una virata o una abbattuta per la 13, portare all'orza, obbligare all'ingaggio o ad una posizione bloccata: sono tutte posizioni di "discontinuità" nelle quali le posizioni si possono ribaltare. Durante il circling, e giocandolo bene, queste situazioni sono molte: una barca in svantaggio ma che manovra meglio, potrebbe ritrovarsi in vantaggio dopo qualche circling fatto meglio!

CIRCLING



Per esempio, in questo caso, BLU e GIALLO escono da un circling orario per andare allo start.

BLU davanti, se il timing è ok.

BLU in sofferenza, se il timing è troppo in anticipo, perché GIALLO è in posizione "pushing".

Ecco un esempio di uscita da un circling per partire: GIALLO in posizione 1 non può virare verso la linea di partenza e neanche BLU. Giallo quindi puggia per un (o un ultimo) circling, BLU segue e si porta poi interna in posizione 3-4.

In posizione 5-6 le barche corrono verso la linea di partenza.

Se sono in anticipo, BLU è in sofferenza: rischia di essere portata all'orza, oltre la linea.

In questo caso (lo vedremo) GIALLO è la barca che "spinge" BLU fuori, nel qual caso si dice che GIALLO sta facendo una partenza come barca "pushing".

Se sono in ritardo, o giusti, BLU è barca sopravento e a destra di GIALLO, che è pure negli scarichi, e BLU ha conquistato quindi una posizione di controllo (si dice che sta facendo una partenza "leading") molto forte.

Il gioco qui è stato calcolare bene il timing alla partenza, sapere quanto tempo ci si mette a fare quel giro di circling, entrare interni per poi stare sopravento (BLU) senza perdere troppa velocità.

È sempre una buona idea assegnare ad uno dell'equipaggio il compito di "tenere il tempo" recitando ad alta voce quanto manca alla partenza "meno trenta... meno venti... meno dieci... nove..." e così via.

PRESTART

Considerazioni

-
- Le posizioni di Dial-up e Dial-down sono "punti critici" per lo scambio di posizioni.
 - Anche più o meno distanza laterale e ingaggio sì/no determinano la possibilità per la barca a sinistra di passare a destra.
 - Durante tutto il prestart, il "gioco" è mantenere il controllo dell'avversario, oppure uscirne creando situazioni di "discontinuità" per ribaltare la situazione. Incroci mure a dritta mure a sinistra, ostacoli, boe, barca Comitato, distanza laterale: sono tutti "punti" in cui la situazione può essere ribaltata.
 - Se il vostro avversario è in posizione vantaggiosa, create discontinuità.
 - Se non farete nulla, resterà sempre in vantaggio e perderete la regata.
 - Sfruttate le regole RRS: possono diventare armi se le conoscete bene.
 - Manovrate meglio e con meno errori dell'avversario.
-

Quando le barche si incrociano una delle due deve cedere il passo per qualche regola RRS (di solito la 10). Quando le barche si ingaggiano una si deve tenere discosta dall'altra e rispondere a certe sue manovre. Quando le barche hanno una certa distanza laterale possono ruotare dietro all'altra barca, quando la distanza laterale è troppo poca non ci riescono. La barca Comitato è una boa (Regola 31) e anche un ostacolo (Regole 19 e 20) durante il prestart: portarsi nelle sue vicinanze può portare una barca inizialmente senza diritto di rotta ad avere diritto di spazio all'ostacolo. Tutti questi momenti sono dei punti critici nei quali una delle barche è obbligata a fare certe cose.

Durante il prestart - tutto il prestart - il gioco è quello di mantenere il controllo sull'avversario, oppure ribaltare la situazione. Se siamo noi ad essere in svantaggio, dobbiamo cercare di posizionarci là dove l'avversario sia obbligato a muoversi in un certo modo a noi favorevole. Se siamo in svantaggio non ha senso attendere nella stessa posizione: saremo sempre (e sempre di più) in svantaggio: dobbiamo fare qualcosa, cercare delle situazioni, delle manovre, degli incroci per cui la situazione cambi e l'avversario si trovi in difficoltà. Dobbiamo cioè cercare dei punti di discontinuità.

Ogni regola di regata offre la possibilità a una barca di essere in diritto e all'altra di essere in "dovere". Perfino gli Arbitri quando seguono una barca che deve dare spazio o stare discosta, la identificano semplicemente come la barca che "deve". Se conoscete bene le regole, quindi, avrete l'opportunità di incastrare la barca avversaria in qualche situazione in cui lei diventi barca che "deve".

Se manovreremo meglio, perché siamo meglio allenati e con un team psicologicamente più forte, sapremo far correre di più la nostra barca che quella (uguale) degli avversari.

Se sapremo fare qualche ragionamento sulle situazioni che si verranno a creare subito dopo, se avremo un piano tattico per la partenza, se conosceremo qualche situazione tattica o qualche trappola come quelle descritte di seguito, avremo più possibilità di vincere la partenza e avremo posto un importante mattone nella costruzione della vittoria dell'intera regata.

LE TRAPPOLE DEL PRESTART

INCLINAZIONE LINEA VENTO A SINISTRA

BLU attacca con dial-up.

GIALLO difende o virando subito perdendo velocità (attenzione hooking!) oppure puggiando ed abbattendo per tenere la destra e il sottovento.



Con un salto di vento a sinistra al momento dell'entrata è possibile che BLU, andando direttamente al dial-up, abbia l'opportunità di passare sopra la prua di GIALLO. Infatti GIALLO si trova in posizione 6-7-8 col vento esattamente in prua ed è quindi obbligata a rallentare mentre invece BLU in quelle stesse posizioni riesce ancora a navigare di bolina stretta mure a sinistra.

Le possibili difese per GIALLO sono diverse:

prima di tutto si deve accorgere che il vento è saltato a sinistra e deve aspettarsi che BLU attacchi, appunto, orzando, per passare sopra. GIALLO dovrà quindi impegnarsi per entrare nel box col giusto timing e non in ritardo, e se BLU sarà in ritardo, GIALLO potrà orzare subito e chiudere la strada a BLU.

Se invece anche BLU entra nel box senza ritardo, è inutile che GIALLO si muova come in figura: è destinata a rallentare prua al vento e a farsi passare BLU davanti alla prua. GIALLO potrebbe virare subito, in posizione 5, e difendere la destra (la virata farà però rallentare la barca e BLU potrebbe puggiare sotto GIALLO e prenderle il sottovento) oppure, già in posizione 3, puggiare e abbattere, difendendo così la destra e la zona sottovento e mantenendo velocità, ma aumentando però la distanza tra le due barche.

In figura piccola è mostrata la stessa situazione (lo stesso salto di vento a sinistra) da un altro punto di vista, cioè ruotando la linea di partenza, mentre nella figura grande la linea di partenza era stata tenuta orizzontale ed erano state ruotate le frecce del vento. Può essere così più facile capire che quando il vento tornerà "neutro", cioè perpendicolare alla linea, in posizione 1 le barche saranno una davanti (BLU) e una dietro (GIALLO), con BLU prua al vento e GIALLO in controllo, di bolina stretta.

È un esercizio sempre interessante e utile, per il match race, quello di "immaginare" continuamente come sarebbero le barche se la situazione del vento ecc. cambiasse. Provate a crearvi un metodo per visualizzare in automatico, nella vostra testa, le situazioni possibili: ruotate il vento o ruotate la linea di partenza, come vi viene meglio, ma createvi comunque un modello per visualizzare le situazioni. È molto importante.

CONCLUSIONI

La regata di match race è, a mio parere, la disciplina più divertente nel panorama delle regate veliche, perché:

- **Poche variabili:** barche uguali, di solito abbastanza semplici, un solo avversario, campo di regata semplice e breve.
- **Facile da organizzare:** tre boe, due equipaggi. Se il campo è un po' storto non importa granché, tanto poi ci si scambiano le posizioni alla successiva regata. Lo spi è ancora un po' ostico e voglio evitare di sfasciare le barche alla boa di poppa? No problem! Regate a vele bianche. Le barche a disposizione sono lente e obsolete? No problem! L'importante è che siano uguali tra loro. Gli equipaggi sono formati da velisti alle seconde armi? No problem! L'importante, per divertirsi, è che siano più o meno a pari livello. N.B. Ho scritto alle "secondo armi", perché un minimo di livello tecnico è comunque necessario per non schiantarsi felici al primo dial-down!
- **Competitivo:** uno vince, l'altro perde e poi via, ancora con un'altra regata! Chi era a destra ora entra a sinistra; se prima ero in svantaggio, ora non più. Competitività sana - apparentemente.
- **Stimolante:** riuscire a immaginare gli scenari successivi, muovere tatticamente la propria barca come una piccola nave da guerra per vincere, alla fine, la nostra battaglia è interessante, sia per la situazione in sé, sia per le chiacchiere che poi si generano quando ci si incontra al bar dopo la regata. Vi è mai capitato di vedere dei match racer al bar o al ristorante dopo le regate? Sono quelli che disegnano barchette sulla tovaglia (di tessuto!) e discutono come forsennati su cosa ha fatto (o avrebbe dovuto fare) l'una o l'altra barca.
- **Formativo:** conoscerete meglio le regole di regata. Sarete più pronti a capire uno scenario, saprete virare, abbattere, fermare la barca e farla ripartire in acque ristrette. Pensate che tutto questo non vi serva anche per le regate in flotta?

Dai, è presto per rientrare.

Ci facciamo un match, da qui a quella boa là?