

La strategia della partenza

seconda parte

Manca poco al colpo di cannone che dà inizio alla regata. Come gestire l'ultimo minuto e gli attimi immediatamente precedenti allo start

Ricordate? Non è necessario vincere la partenza a tutti i costi per vincere la regata, ma sarà sufficiente fare una buona partenza liberi di manovrare e di accelerare senza problemi al di fuori della mischia (fig.1). Prepariamoci dun-

que, il conto alla rovescia è incominciato. Per eseguire un approccio corretto alla linea di partenza abbiamo bisogno di tre informazioni fondamentali: il tempo necessario a percorrere tutta la linea di partenza (fig. 2a) gli angoli ol-

tre i quali non riusciamo ad attraversare la linea (lay line alla barca e alla boa), (fig. 2b), e infine un riferimento a terra che, se possibile, sia la prosecuzione immaginaria della linea di partenza e rappresenti un elemento in più per il prodire per determinare la distanza che ci separa dalla linea di partenza stessa (fig. 3).

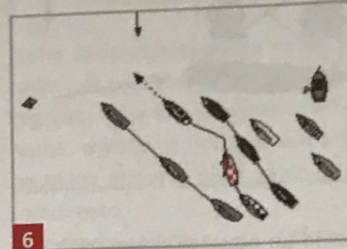
Il colpo di cannone
Indipendentemente dal tipo di approccio alla linea che avremo scelto, la cui disamina ha occupato queste pagine lo scorso mese, ora

L'approccio finale

Siamo nell'ultimo minuto, il tempo scorre inesorabile e noi abbiamo un unico obiettivo: tagliare la linea allo zero alla massima velocità possibile (torneremo più avanti su questo aspetto), in aria pulita senza interferenze con i nostri avversari sottovento e sopravvento (fig.5). Per ottenere quanto descritto è necessario seguire alcune regole.

Navigare con determinazione
Non è il momento della timidezza o dell'indecisione. Ci vuole polso e controllo del mezzo. I ruoli sono chiari e predeterminati, ognuno a bordo sa qual'è il suo compito e lo deve svolgere in silenzio e con la massima concentrazione possibile.

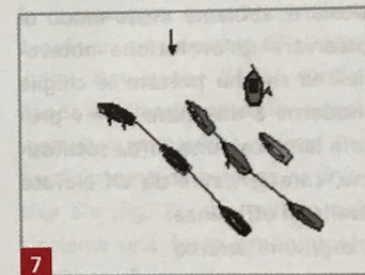
Farsi spazio e mantenerlo
Forse questo è l'aspetto più importante dell'ultimo minuto. Riuscire a creare e mantenere due



lunghezze di spazio libero sottovento alla nostra barca, ci consentirà negli ultimi secondi di puggiare quanto necessario per prendere velocità e partire, senza avversari molto vicini che possano rallentare la nostra azione. La tecnica per raggiungere l'obiettivo desiderato è descritta in figura 6.

Controllo della velocità

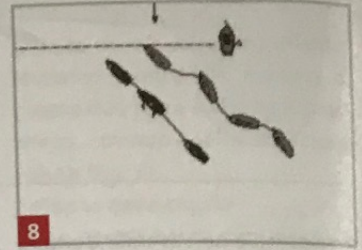
Se dobbiamo rallentare durante le fasi finali del pre partenza, lasciamo il fiocco fino a farlo sbattere, lasciando invece la randa caz-



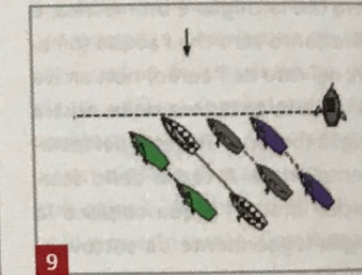
zata (fig.7). La barca manterrà l'altezza necessaria senza scendere, anzi proteggendo lo spazio immediatamente sottovento. Mai farsi sorprendere dal colpo di cannone con le vele ancora lasche, però. Allo zero, intanto, dovremo essere con la prua sulla linea con la barca pronta a partire lanciata.

Consumare il tempo

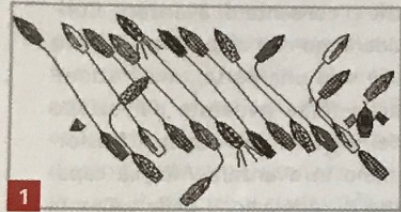
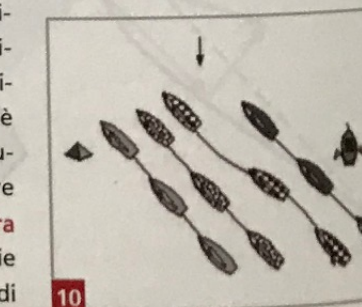
Se ci rendiamo di essere in anticipo e non vogliamo correre il rischio di essere troppo vicini alla linea quando il tempo allo zero è ancora tanto, possiamo "consumare" il tempo senza rallentare necessariamente la barca. In figura 8 sono rappresentate le traiettorie e le tecniche per bruciare i secondi



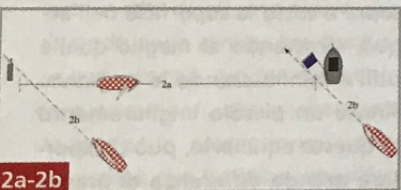
in eccesso che ci separano dalla linea. Queste manovre ci consentiranno, nello stesso tempo, di conservare lo spazio necessario intorno a noi per gestire la velocità della nostra barca. Man mano che ci avviciniamo alla linea di partenza diventa sempre più importante navigare in aria pulita ovvero lontano dai rifiuti dei nostri avversari. La nostra prua dovrà essere sempre davanti a quella degli altri concorrenti, in un sottile e difficile gioco fatto di manovre rapidissi-



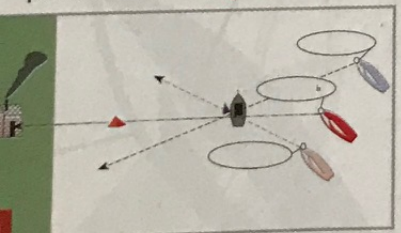
me e di tanta coordinazione tra l'equipaggio (fig. 9). Se infatti cadremo in aria "sporca" avremo difficoltà ad accelerare e rischieremo di perdere quei metri assolutamente necessari nelle concitate fasi della partenza per liberarsi e regatare davanti alla flotta. **E' il momento di accelerare**
Puggiamo dunque quanto neces-



que, il conto alla rovescia è incominciato. Per eseguire un approccio corretto alla linea di partenza abbiamo bisogno di tre informazioni fondamentali: il tempo necessario a percorrere tutta la linea di partenza (fig. 2a) gli angoli ol-



tre i quali non riusciamo ad attraversare la linea (lay line alla barca e alla boa), (fig. 2b), e infine un riferimento a terra che, se possibile, sia la prosecuzione immaginaria della linea di partenza e rappresenti un elemento in più per il prodire per determinare la distanza che ci separa dalla linea di partenza stessa (fig. 3).



Il colpo di cannone
Indipendentemente dal tipo di approccio alla linea che avremo scelto, la cui disamina ha occupato queste pagine lo scorso mese, ora