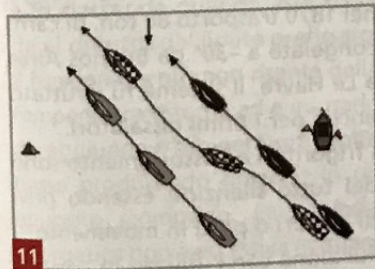


sario per prendere velocità e subito dopo, (fig. 10) orziamo cazzando prima il fiocco e la randa a seguire. In questo modo evitiamo che, cazzando in anticipo la randa, la barca abbia reazioni all'orza difficili da controllare in fasi complesse come il pre partenza. In questi momenti diventa prezioso lo spazio sottovento che saremo riusciti a conservare. Sarà infatti proprio grazie ad esso che potremo svolgere tutta la fase di partenza come da manuale. In caso contrario rischieremo di trovarci letteralmente imbottigliati nel traffico di avversari senza disporre della necessaria manovrabilità del nostro mezzo. Se possibile, invece, al momento del via dovremo avere la barca ben caricata e addirittura più veloce di quella che è la velocità target quando navighiamo di bolina. Che cosa significa ancora più veloci della nostra velocità target sul bordo? Significa che sempre se saremo riusciti a lanciare la nostra barca utilizzando tutto lo spazio sottovento conquistato e difeso, arriveremo al momento giusto sulla linea al lasco, con la barca molto veloce e con una sorta di velocità extra che sarà quella che ci consentirà di mettere la prua davanti a tutti e quindi di disturbare gli avversari sottovento e sopravvento (fig. 11). Si tratta di attimi, i cosiddetti nanosecondi che fanno

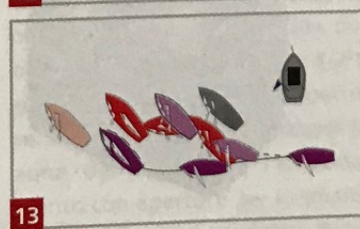
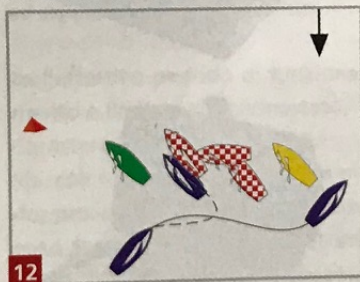


la differenza tra una partenza standard e una partenza eccezionale. Oltre al vantaggio oggettivo, una partenza di questo tipo regala morale e maggior determinazione a tutto l'equipaggio.

#### Proteggere il territorio

Facciamo un passo indietro e torniamo a parlare di come difendere lo spazio di manovra che abbiamo

conquistato. Intanto da chi dobbiamo difenderci? Da tutti gli altri che teoricamente dovrebbero cercare di fare la stessa cosa e che quindi sono pronti a renderci la vita difficile. Fortunatamente è difficile trovare una flotta così omogenea e acuta da un punto di vista tattico strategico e questo si tramuterà poi in un altro vantaggio di cui parleremo tra poco. Ma torniamo all'analisi della situazione. Abbiamo raggiunto il nostro obiettivo siamo mure a dritta e alla nostra sinistra c'è spazio sufficiente per puggiare a pochi secondi dal via e "suonare la carica". Il nemico può essere chiunque in questi momenti: un avversario che arriva mure a sinistra sfilando la flotta sottovento che vede lo spazio e decide di provare ad entrare. Un concorrente che arrivando mure a dritta da sopravvento, tenta anche lui di forzare e conquistare un posto al sole. Nelle figure 12 e 13 sono evidenziate le manovre e le tecniche più appro-



priate per difendersi con successo. Con le vele lasciate puggiamo e, con la barca al traverso, cerchiamo di occupare tutto lo spazio possibile. A meno che lo spazio stesso non sia più che sufficiente per almeno due barche, il nostro avversario mure a sinistra dovrebbe sicuramente scoraggiarsi e proseguire la sua rotta alla ricerca di un'altra occasione più ghiotta. Il concorrente che arrivava mure a dritta da sopravvento potrebbe invece scegliere di posizionarsi alla

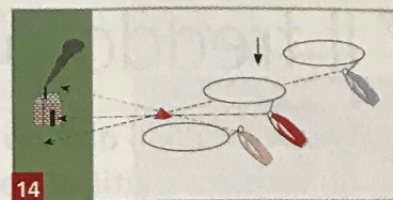
nostra destra e quindi sopravvento. In ogni caso il nostro spazio per accelerare sarà stato difeso con successo.

#### Partire tra due barche più lente

Avevamo fatto un breve accenno poc'anzi alla non omogeneità della flotta dal punto di vista delle prestazioni. Quale miglior occasione per approfittare della situazione e cercare di partire tra gli avversari meno quotati e meno preparati di tutta la flotta? È una tecnica che prevede una strategia, uno studio del problema e un approccio ben strutturato. Non dimentichiamo infatti che, spesso, i cosiddetti meno bravi sono anche coloro i quali partono dalla parte sbagliata della linea. Dovremo quindi fare tutta una serie di valutazioni, considerare attentamente i pro e i contro e stabilire cosa realmente conviene fare. Se avremo la fortuna di trovare i nostri "polli" nel posto giusto al momento giusto, approfittiamone senza pietà alcuna. In fondo non commettiamo scorrettezza alcuna, traiamo esclusivamente un vantaggio da una situazione di fatto.

#### La distanza dalla linea

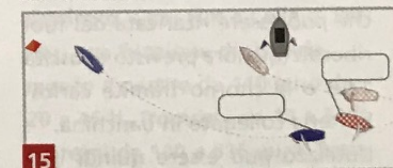
Il prodire sul pulpito di prua ha il delicato compito di segnalare quante lunghezze di barca ci separano effettivamente dalla linea. Comunicazione non verbale con una gestualità ben precisa e segnali ognuno dei quali con un senso e un significato preciso ed inequivocabile. L'orologio che, nel frattempo, scandisce i secondi che mancano al via rappresenta l'altro parametro a disposizione per capire cosa fare in quei momenti: accelerare, rallentare, schivare un avversario o metterlo in difficoltà. Se avete avuto occasione di assistere ameno ad una partenza da semplice spettatore esterno, vi sarete resi sicuramente conto che le barche, disponendosi per partire, formano una linea curva con la sua massima depressione proprio verso il centro della linea (fig. 14). Una sorta di catenaria che va valutata attentamente, in particolar-



modo se si decide di partire a centro linea, per non rischiare di rimanere indietro rispetto agli avversari che hanno scelto posizioni più laterali.

#### Il conto alla rovescia

Quasi superfluo sottolineare che in ogni momento, almeno durante l'ultimo minuto, il timoniere deve sapere a che distanza si trova in un dato momento dalla linea. Esistono oggi sofisticate strumentazioni in grado di "pilotare" letteralmente la barca sulla linea allo zero (fig. 15). Si tratta di strumenti molto costosi e ancora poco diffusi. In realtà sono necessari preparazione ed allenamento da parte di tutto l'equipaggio, che deve essere consapevole in ogni momento di qual'è la cosa più giusta da fare senza che sia necessario ricevere l'ordine.



#### Partiti

Tre, due, uno, via. Gli ultimi secondi prima e i due minuti successivi alla partenza, sono un puro sprint alla ricerca del vento migliore senza coperture da parte degli avversari (fig. 16). Come già sottolineato in precedenza, la velocità è tutto in questi momenti. Concentriamoci sulla conduzione della barca. L'equipaggio sarà in assetto e l'unica voce a bordo sarà quella del tattico, che fornirà al timoniere e all'equipaggio tutte le informazioni necessarie per uscire dalla mischia.

