

# “DB SAILING ACADEMY”



## Gli incontri del giovedì

Parliamo di:

“Ritmo, Melodia e Armonia”

Ovvero

“Vento, Boathandling e Positioning”

Bolina

con:

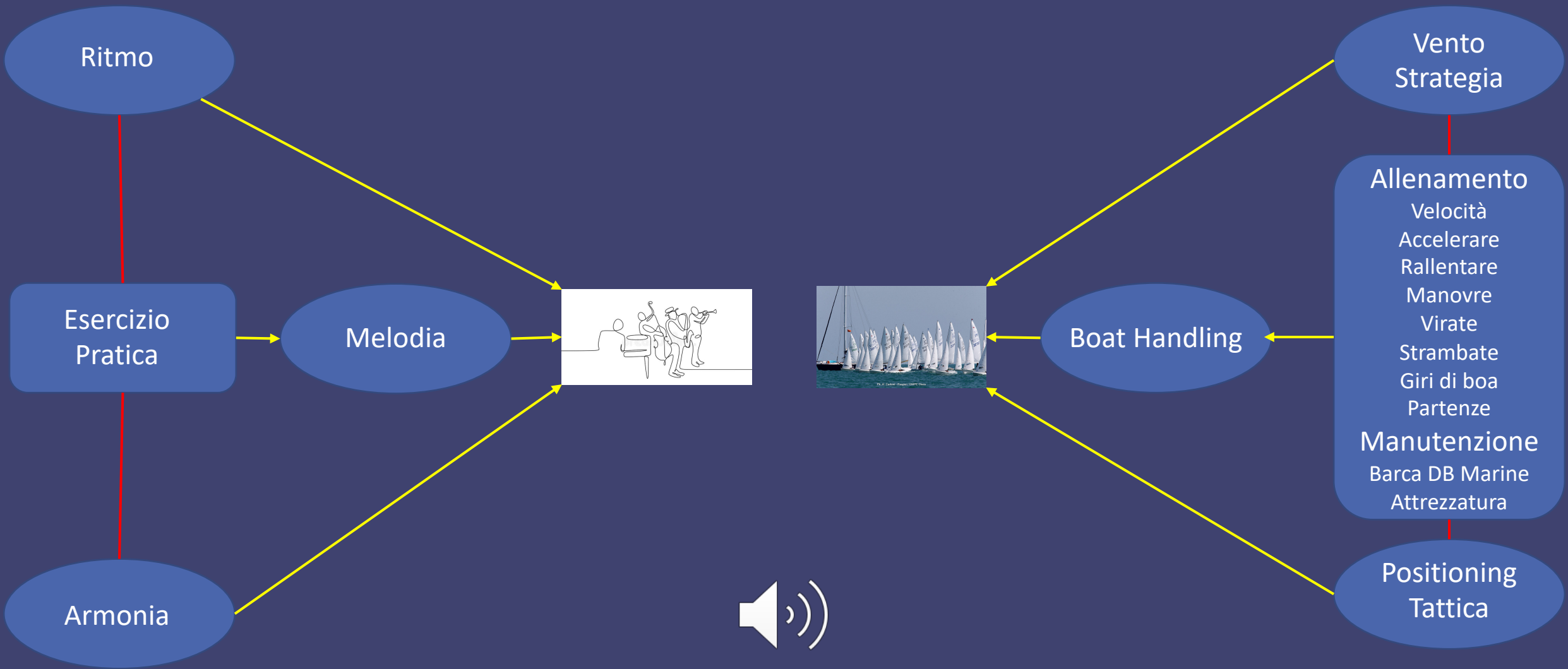
**Pietro Fantoni**

Quando: **Giovedì 01/04/2021 ore  
18.30**

Dove: **piattaforma digitale**



# Perché questo titolo bizzarro?



## Scaletta dei due interventi:

- 1) Bolina
  - 2) Laschi e Poppa
- 
- Parleremo della connessione tra vento (strategia), boathandling, positioning
  - Non c'è pretesa di esaustività
  - Per qualcuno saranno cose note o già sentite
  - Sugeriremo un metodo (opinabile come tutti I metodi)
  - Alterneremo suggerimenti su conduzione, comunicazione a bordo,
  - Oltre a foto, video, schemi

# NECESSITA' DI UN METODO

Processo decisionale “binario”

Vado a destra o a sinistra

Viro o incrocio

Viro o poggio dietro

Vado sulla lay line o viro prima

Strambo o vado dritto

Boa di destra o di sinistra (al cancello)

... in una regata prendo continuamente decisioni di questo tipo ...

**DECISIONI RAPIDE**

**SCHEMI PREDEFINITI (E SEMPLIFICATI)**



- **NO PANIC!!! (NON PRENDERE PAURINI)**

- Lista per prepararsi alla regata e per regatare bene

- Pre – regata
  - Timoniere & Prodriere – Letture ogni ora della bussola nei giorni precedenti la regata
  - T – Trova un amico su un'altra barca assieme alla quale uscire
  - T – Procurati le previsioni del tempo e delle maree e sovrapponele alla carta del luogo
  - T & P – Fare stretching
  - T & P – Mangia e bevi correttamente
  - T & P – Porta l'acqua in barca e sulla barca appoggio, Powerade, Red Bull (qualcosa con caffeina, ma non esagerare: disidratazione!), carboidrati di qualsiasi tipo, Sustagen o equivalenti, banane, power bars
  - T & P – Nastra la coppiglia e il gambetto della ghinda del fiocco
  - T & P – Controlla la ("ditty bag") borsetta impermeabile dei gambetti, coppiglie ecc. di rispetto da portare in barca
  - T & P – Controlla il nastro adesivo extra arrotolato attorno alla barra del timone
  - T & P – Controlla l'attrezzatura in generale
  - T & P – Controlla il rake e la posizione laterale dell'albero
  - T & P – Sulla barca appoggio il fiocco di riserva, la ditty bag che va sul gommone, il cibo e le bevande che non porti in barca

- In acqua prima dei 5 minuti
  - T & P – Check in alla Barca Comitato
  - T & P – Controlla con l'amico la linea di partenza e il lato di bolina
  - T & P – Fai una partenza di prova sui 2 minuti
  - T & P – Prova l'accelerazione e il modo di fare accelerare la barca prima della partenza
  - T & P – Controlla la regolazione del vang per il lasco
  - T & P – Controlla la regolazione del vang per la bolina
  - P – Controlla che non abbia groppi la cima dello sparatangone, avanti, dietro e sulla coperta
  - T & P – Regola i carrelli del fiocco per le condizioni del momento
  - T – Con aria leggera, controlla con accuratezza la direzione del vento agli estremi della linea
  - T & P – Controlla la corrente (studia la Barca Comitato all'ancora, considera in che modo la corrente influenzerà la partenza)
  - T & P – Prendi i gradi bussola su ogni bordo e stabilisci i massimi e i minimi
  - P – Pareggia su ogni lato le cime per le regolazioni
  - T & P – Prendi i gradi bussola per la boa di bolina, del primo lasco, del secondo lasco, della poppa e controlla l'angolazione delle onde per i laschi
  - T & P – Controlla la corrente sulla boa di strambata
  - T & P – Controlla la regolazione del fiocco per le condizioni
  - P – Chiedi al timoniere: "Qual è il piano per la bolina e per la partenza?"

- Dopo il segnale dei 5 minuti
  - T & P – Controlla il percorso (Offset alla boa di bolina? Gate di poppa?)
  - T & P – Controlla la linea e prendi i gradi della direzione del vento
  - T – Controlla la regolazione del vang per la bolina
  - T & P – Alzati e guarda il vento ai 3, 2 e 1 minuto
  - T & P – Alge ai 2 minuti
  - T – Con vento leggero, poiché il vento tende ad alzarsi sopra la flotta, considerala di partire a sinistra o a destra; se a destra, considera di virare subito. Con aria leggera, evita di virare di nuovo verso la flotta alla partenza
  - T – Avvicina la flotta mure a sinistra a 1 minuto e 30 secondi e trova un pivellino ("turkey") e vira sotto di lui mure a dritta ai 45 – 30 secondi. Tieniti lontano dagli estremi (usa la regola dei 2/5)
  - Metti il vang sul segno prestabilito quando viri mure a dritta. Non uscire troppo presto perché il Comitato prenderà nota!
  - T – Con aria leggera disattiva il cricco dal bozzello, così le barche vicino non sentono quando cazzi.
  - P – Scandisci il tempo (ma non tanto forte che gli altri possano sentire). Negli ultimi 15 secondi concentrati su dove il timoniere vuole andare e usa il corpo e la scotta per farlo
  - T – Cazza e parti nel momento in cui, o prima, che la barca vicino lo fa.
  - T & P – Usa, in modo legale, i movimenti del corpo, ma non esagerare con una deriva così piatta.

- Dopo la partenza
  - T & P – Vai piatto e veloce per 2 minuti
  - T – Fai separazione – non virare più di due volte nei primi 5 minuti. Se devi virare, non virare finché non vedi una corsia di aria pulita. Guarda le barche che fanno da blocco ("blockers") mure a dritta e sinistra.
  - T & P – Guarda i locali
  - T & P – Tienila piatta
  - T & P – Piegati indietro nelle onde
  - P – Dopo che ogni virata è completata, tieni allentata la scotta sopravvento, tienila in chiaro e fa attenzione che la scotta sottovento sia libera di scorrere
  - T & P – Controlla l'angolo della flotta. Il prodriere nutre il timoniere di angoli e relative velocità!
  - T & P – Guarda le barche mure a dritta. Molto importante per il prodriere!
  - P – Controlla l'angolo della coperta a poppa rispetto all'orizzonte – Pensa a tenere la barca piatta
  - P – Ricorda allo skipper di tenere la testa fuori dalla barca
  - T & P – Osserva il vento sull'acqua. Il prodriere informa il timoniere
  - T & P – Legge la bussola ma la flotta che naviga è più importante. Il prodriere legge la bussola al timoniere
  - T – Interpreta il vento sull'acqua
  - P – Comunica al timoniere informazioni sugli avversari sottovento e davanti e sopravvento (velocità e angoli)
  - T – Anticipa le situazioni di incrocio in anticipo e sviluppa un piano

- T – No piegchette sull'inferitura sopra le corcette
- T – A causa dei profili inefficienti, non cambiare molto inclinazione della barca

- Prima della boa di bolina
  - T – Girare la boa su un buono o su uno scarso?
  - P – Guarda la prossima boa
  - T – Non diventare pigro – controlla i salti di vento e non prendere la layline troppo presto
  - T – Comunica al prodriere se è un lasco con tangone oppure no; se il fiocco va cazzato dal carrello oppure tenuto esterno
  - T – Comunica al prodriere dove si siederà al lasco
  - P – Chiedi al timoniere: "Qual è il piano?"
  - T – Spiega la tattica per girare la boa se c'è traffico
  - T – Sul secondo lato di bolina, può arrivare sulla layline di sinistra, a meno che si tratti di un doppio triangolo

- Alla boa di bolina
  - T – Si gira su un buono o uno scarso? Vai alto o basso
  - T – Quando c'è traffico, "slow & win"
  - T & P – Quando c'è traffico, non dare il tangone immediatamente
  - T – Se in dubbio, non dare il tangone. Se dai il tangone, regolalo in modo che sia tutto fuori. E' pericoloso essere i primi a dare il tangone
  - P – Se non dai il tangone, tieni la scotta del fiocco in mano o metti il punto scotta per il lasco
  - T – Quando da il tangone, poggia in poppa. Se c'è vento forte, il prodriere dovrebbe tenere il tangone con una mano e dare la prima grande tirata con l'altra sullo sparatangone, cosicché il punto di scotta del fiocco va a sbattere subito contro la punta (varea) del tangone.
  - P – Dopo che il tangone è uscito, aiuta il timoniere a tirarlo indietro (quadrarlo) e a mettere la scotta nel gancio per il lasco (o a cazzare il barber)
  - T – Lasca il vang (o il prodriere se la regolazione è avanti)
  - P – Lasca il cunningham del fiocco
  - P – Alza la deriva – ultima cosa poiché è necessaria la manovrabilità
  - T – Lasca il cunningham della randa
  - T – Lasca la ghinda (2,5 cm senza tangone; circa 15 cm se è un lasco con tangone [più cazzato se devi orzare, meno se devi poggiare]; in ogni caso tutto lasco [almeno 45 cm, a meno che non ci sia vento molto leggero])
  - T – Controlla la corrente alla boa
  - P – Controlla le cime che non siano annodate
  - T – Cazza la scotta del fiocco col tangone
  - P – Lasca la base

- Primo lasco
  - T & P – Segui i salti di vento per il prossimo lato di bolina (lascando e cizzando)
  - T & P – Guardati alle spalle per il vento, le barche e le onde (il prodriere deve ricordarlo al timoniere)
  - T – Su nelle mollane; giù nelle raffiche – comunicare al prodriere
  - T – Regola la ghinda (con aria leggera) e il vang nelle raffiche e nelle mollane
  - P – Mette in chiaro le cime
  - T – Non cazza troppo il vang; controlla la stecca alta; deve essere parallela
  - P – Se tiene il fiocco con la mano (senza tangone), deve mantenere una forma frisbee e trattenuto uniformemente
  - T & P – Timona con il peso
  - T – Tiene l'albero il più dritto possibile
  - P – Cazza il tangone indietro quando si scende da un'onda; non toglie dallo strozzatore la scotta; il timoniere o il prodriere afferrano la scotta direttamente dal tangone e cazzano; nel cavo dell'onda, molla per risalire su
  - T – Al lasco con vento forte non mettere troppa potenza nella randa, non tirare troppo su la deriva e non spostarti troppo indietro. Cinghia forte! Bilancia questa regola con: generalmente nei laschi con vento forte desideri sbagliare quando stai seduto troppo indietro cosicché la barca è in controllo e non lotti con la barra per poggiare nelle raffiche. Nei laschi con vento forte cinghia sempre a 55 gradi verso poppa; più efficace

- Prima della boa di strambata
  - P – Guarda dov'è la prossima boa
  - T – Tangone al prossimo lasco? Che fare all'inizio del lasco
  - T & P – Comunica la tattica (avrà bisogno di non avere il tangone e più deriva per alzarti sopra le barche attorno dopo la strambata?) Tangone o no?
  - P – Tangone fuori o fiocco normale nel carrello
  - P – Chiedi al timoniere "Qual è il piano?"
  - T – No dimenticare che il tangone determina l'ingaggiamento con il timone per avere acqua in boa.
- Se sei interno rinunci a darlo; se esterno, non darlo se non per ragioni particolari stabilite e conosciute prima

- Strambata
  - P – Accorcia il tangone e tira la ghinda del fiocco
  - P – Sistema la deriva nella posizione richieste dal prossimo lasco
  - P – Fa rientrare il tangone. Non dimenticare di cazzare la scotta sopravvento del fiocco quando rilasci lo sparatangone – molto importante!
  - T – Cazza la randa più del dovuto ("overtrim") a 45 gradi
  - P – Rollio: siediti bene sul lato sopravvento e tira il vang o stai sottovento e appoggiati alla parte superiore della deriva
  - P – Quando passa la boma sopra la deriva tira il tangone di nuovo fuori e poi aiuta il timoniere a cazzare la scotta e a metterla nel gancio per il lasco (o a cazzare il barber)
  - T – Cazza la scotta del fiocco dopo la strambata

- T – Se il tangone rientra troppo lentamente e si incastra nello strallo, se la tattica lo consente, ristramba di nuovo e ritira fuori il tangone
- P – Se non si deve dare il tangone, tieni il fiocco in mano o con il punto scotta per i laschi
- T – Controlla la corrente alla boa (tattica per la bolina)

- Prima della boa sottovento
  - T & P – Pensa se stai giurando la boa in un buono o in uno scarso
  - T – Guarda le barche di bolina o indietro nel lato di lasco
  - T – Pianifica il lato di bolina
  - T & P – Guarda sopravvento il vento
  - P – Guarda la prossima boa
  - T – Parla riguardo alla tattica nel girare la boa
  - P – Se il tangone è fuori, tira fuori la scotta dal gandi per il lasco (o lasca il barber); se non c'è il tangone, rimetti il punto scotta nella posizione normale
  - T & P – Riporta l'albero nella posizione di bolina
  - Prima...
  - T & P – Accorcia il tangone e tira la ghinda
  - P – Tira il cunningham del fiocco
  - T – Tira il cunningham della randa
  - P – Chiedi al timoniere "Qual è il piano? Hai pensato al prossimo lato?"

- Alla boa sottovento
  - T – Controlla la corrente all boa
  - T & P – Timona con il peso nel giro di boa
  - P – Tira già la deriva e poi fa rientrare il tangone mentre gira
  - T – Tira la scotta sopravvento nello stesso istante che rientra il tangone
  - P – Afferra il fiocco fuori dal tangone e cazza il fiocco ma non cazza il fiocco troppo velocemente (non più cazzato di quanto consente l'orzata della barca)
  - T – Quando c'è traffico, "slow & win"
  - T – Vai sul bordo in buono. Fai subito separazione, rimanendo in sintonia con il piano
  - P – Dopo il giro di boa, controlla la cima dello sparatangone all'estremità del boma e in coperta e controlla il punto scotta del fiocco su entrambi i lati

- Poppa
  - T & P – Non dimenticare l'offset!
  - P – Stai avanti, a meno che non piani
  - P – Tangone più corto (a volte con vento leggero) o piena lunghezza?
  - T – Su nelle mollane e giù nelle raffiche; regola la ghinda (da 15 cm a 45) e il vang
  - P – Chiedi al timoniere "Qual è il piano per la bolina?"
  - P – Tangone indietro quando scendi da un'onda
  - T – Non cazzare troppo vang; la stecca alta dovrebbe essere aperta
  - T – Scegli la boa del gate che si adatta al piano

- Ultima bolina
  - T – Prendi il bordo in buono; fai subito separazione, rimanendo in sintonia con il piano
  - T & P – Cazzato di quanto consente l'angolo della linea di arrivo (mai tagliare nel mezzo della linea; sempre attraversala ad angolo retto)

- Timonare la barca con mezzi diversi dal timone
  - Movimenti del corpo
  - Spostarsi avanti – la barca va all'orza
  - Spostarsi indietro – la barca poggia
  - Torsione del busto in avanti – la barca poggia
  - Torsione del busto indietro – la barca orza
  - Sporgersi fuori – la barca poggia
  - Rientrare all'interno – la barca orza
  - Tensione della scotta
  - Randa cazzata – la barca orza
  - Randa lasca – la barca poggia
  - Fiocco cazzato – la barca poggia
  - Fiocco lasco – la barca orza
  - Deriva
  - Su – la barca poggia
  - Giù – la barca orza



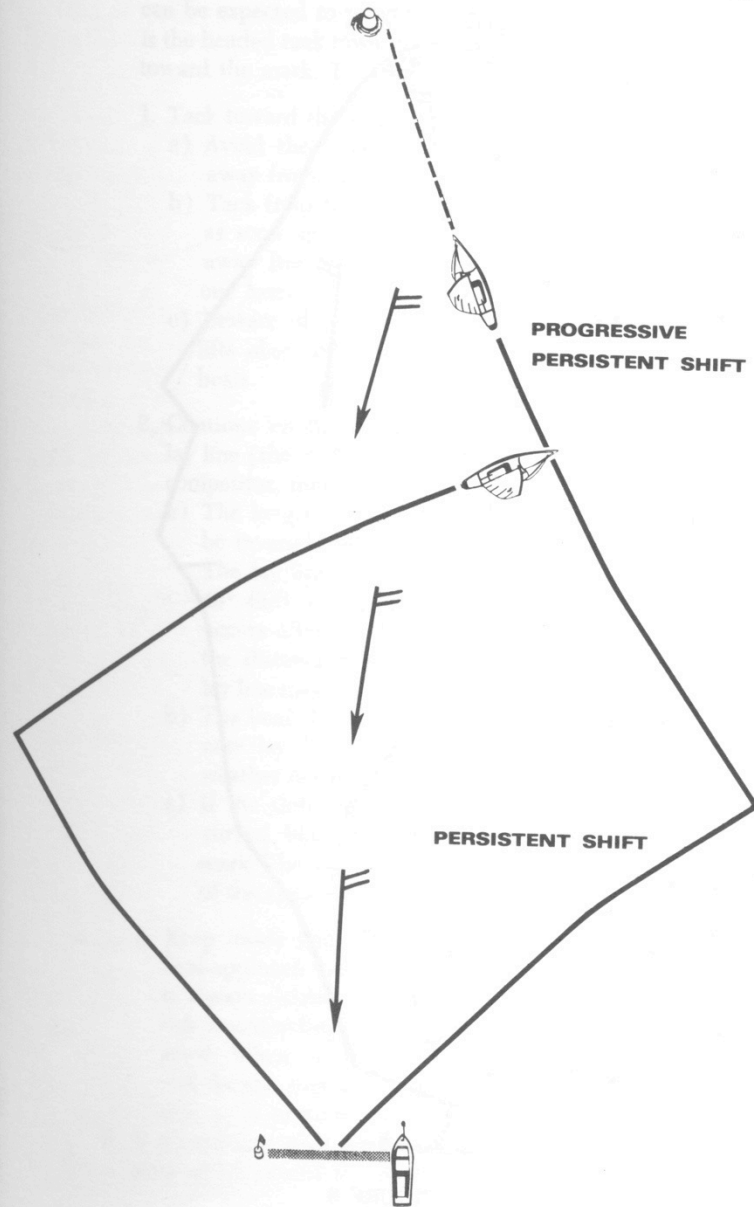


FIGURE 7

## L'ABC del Ritmo

(cioè del vento)

Divisione tradizionale dei  
salti di vento (Stuart  
Walker, Advanced Racing  
Tactics)

Salto progressivo persistente

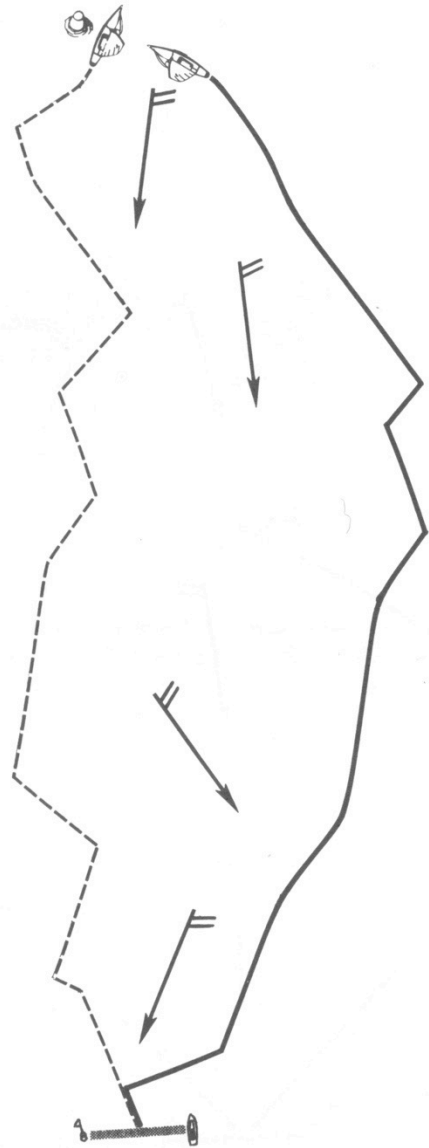


FIGURE 8

Salti oscillanti

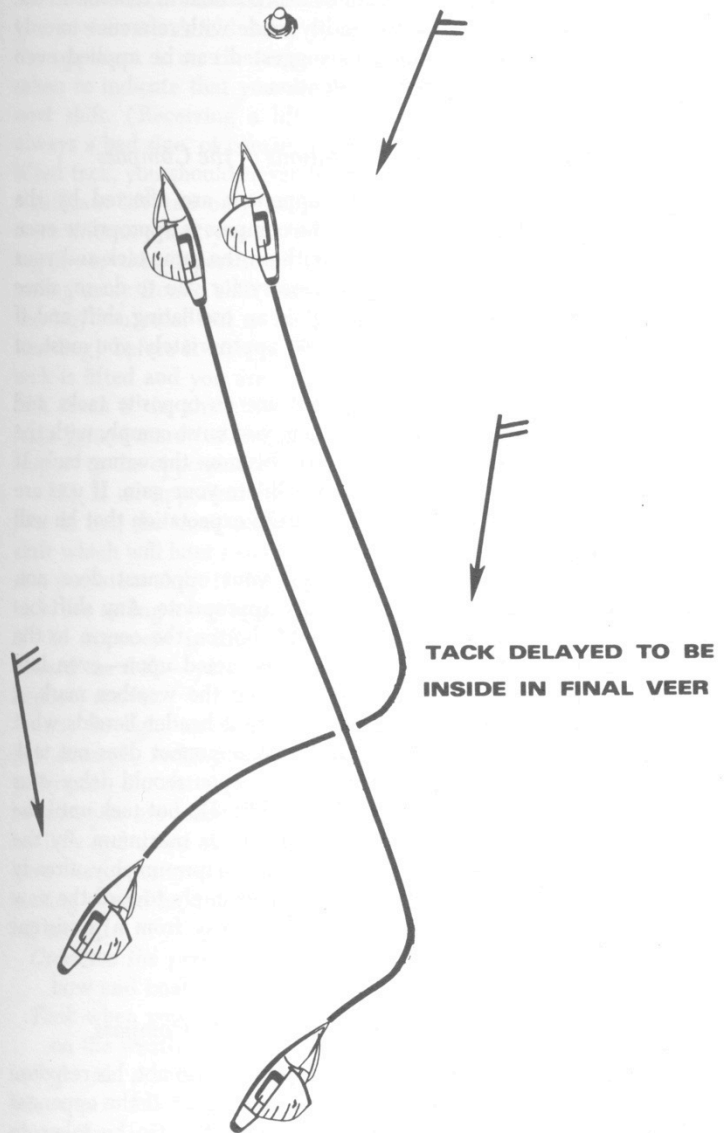


FIGURE 50

L'ultimo salto prima della boa è sempre persistente

## Boat handling tips – Corso di ballo!

Come migliorare le manovre

- Tutto parte dalle **posizione dei piedi** (il resto del corpo si muove di conseguenza)
- **Studiare** qualche **video** di virate o strambate
- **Memorizzare** e visualizzare mentalmente i singoli movimenti
- Pensare alla **sequenza di movimento dei piedi** (prodire: sposto prima il piede a prua, faccio perno sullo stesso, sposto l'altro piede, ecc.)
- Fare un po' di manovre in sequenza, focalizzando **l'attenzione prima sui singoli movimenti**
- **"Assemblo"** i singoli movimenti in una singola manovra
- **Ripeto più volte**, soffermandomi su errori e miglioramenti
- Usare la **Gopro** montata in fondo al pozzetto per inquadrare il movimento dei piedi e del resto del corpo
- **Analizzare** il video a terra

**Obiettivi:**

Manovre più **fluide** e senza intoppi

Acquisire **automatismi**



<https://fb.watch/4oKVyDUoYo/>

Sec. 50

ABC del Boat Handling

# ABC del Boat Handling – condurre la barca senza timone



- Barca appruata – barca orza
- Barca appoppata – barca poggia
- Sporgiti fuori – barca poggia
- Piegati dentro – barca orza
- Cazza la randa – barca orza
- Lasca la randa – barca poggia
- Cazza il fiocco – barca poggia
- Lasca il fiocco – barca orza
- Torsione avanti – barca poggia
- Torsione indietro – barca orza

(comunque se ti pieghi in avanti e stai lì, la barca alla fine orza; e se ti pieghi indietro, la barca alla fine poggia)

- Deriva giù – barca orza
- Deriva su – barca poggia



2018 SNIPE EUROPEAN I FINLAND. © SCIRA / MATIAS CAPIZZANO

Positioning: in base a tre tipologie (categorie) di vento o condizioni

# Generali principi di strategia

(Positioning – The Logic of Sailboat Racing, Stuart H. Walker)

Tutte le regate, le boline, le poppe, i lati del percorso, possono essere divise in 3 categorie a seconda delle condizioni:

- **Category I** – Oscillating winds - venti oscillanti
- **Category II** – One side of the course is obviously advantaged – un lato del percorso è chiaramente vantaggioso
- **Category III** – None of the above – nessuno delle precedenti



Foto Laura Sambo

## Category I – Oscillating winds - venti oscillanti

Definizione:

Il vento oscilla a destra e a sinistra durante un singolo lato del percorso. Le oscillazioni avvengono normalmente ogni 3 fino a 10 minuti.



## Category I – Oscillating winds - venti oscillanti

Tesi:

- a) In una serie di salti oscillanti, una barca può **accorciare in maniera significativa il percorso** verso la boa di bolina navigando in buono su ogni salto
- b) Il **guadagno o la perdita** in un singolo salto è proporzionale a:
  - L'**ampiezza** del salto
  - La **separazione** tra le barche attraverso il percorso

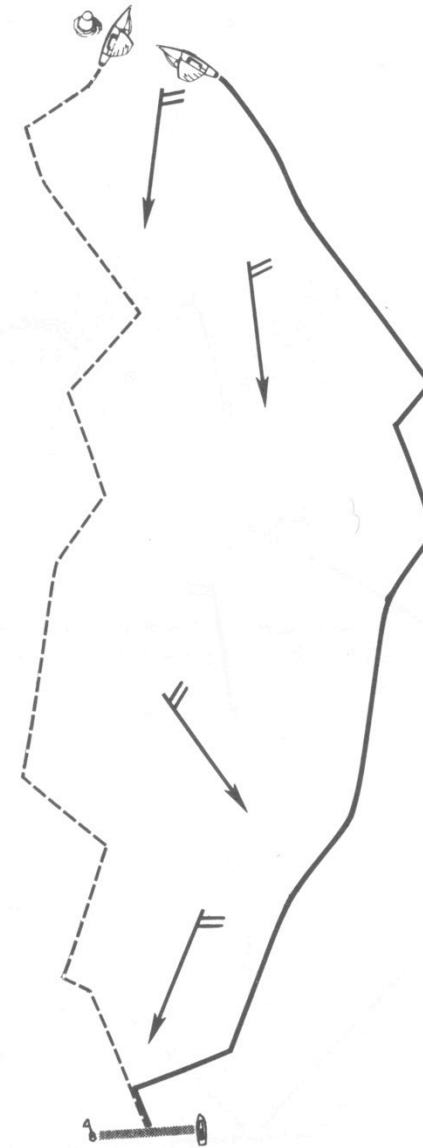


FIGURE 8



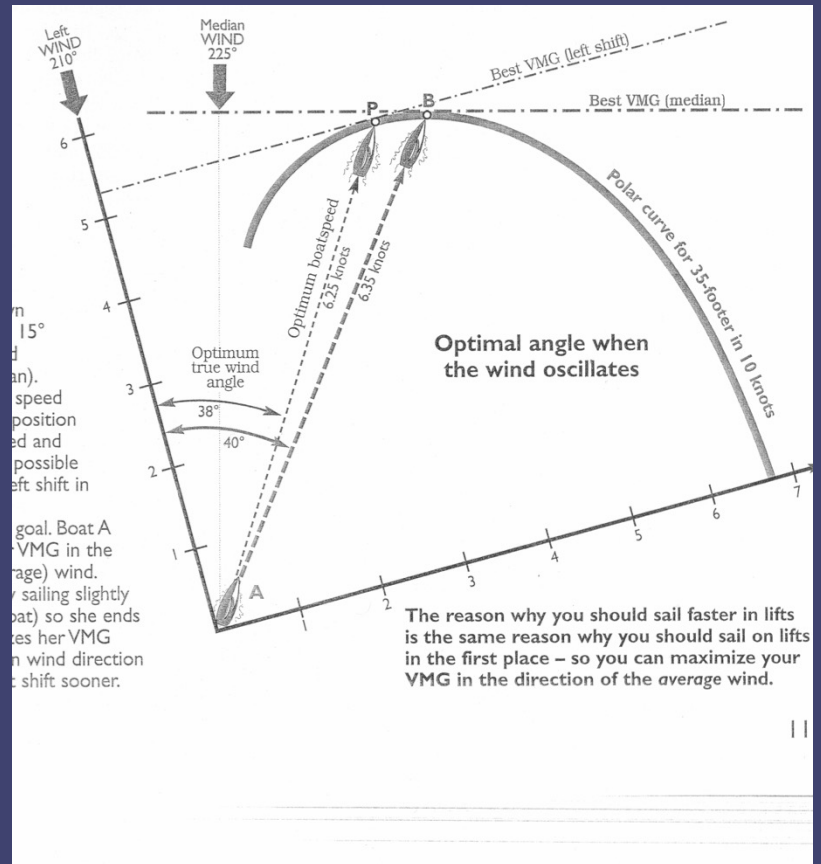
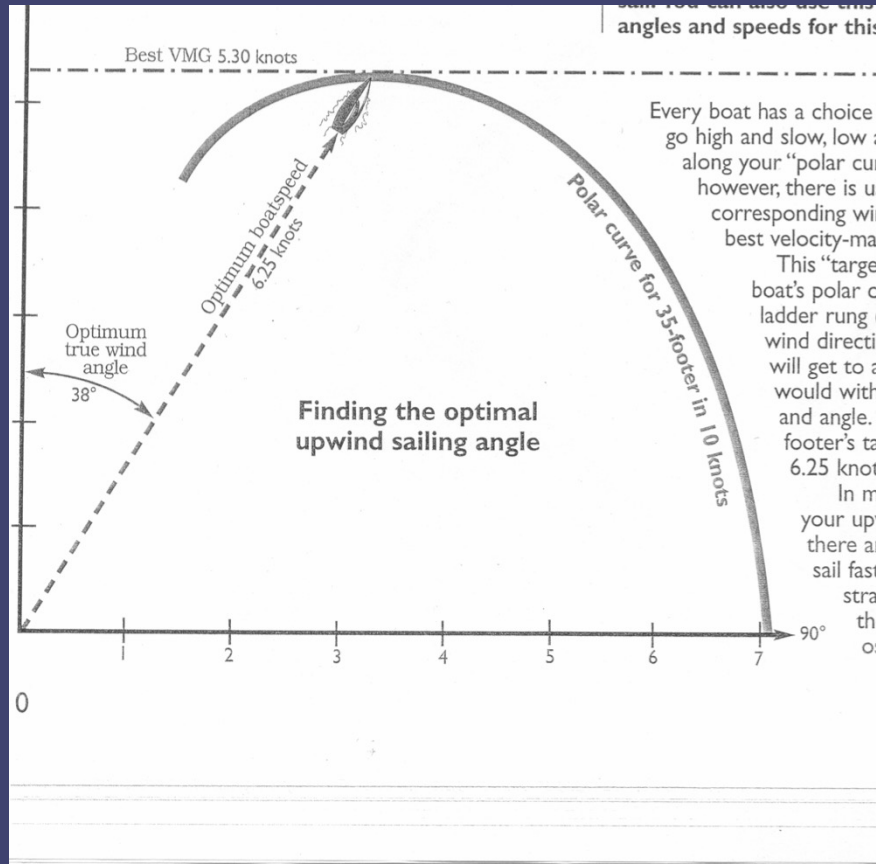
2018 SNIPE EUROPEAN I FINLAND. © SCIRA / MATIAS CAPIZZANO







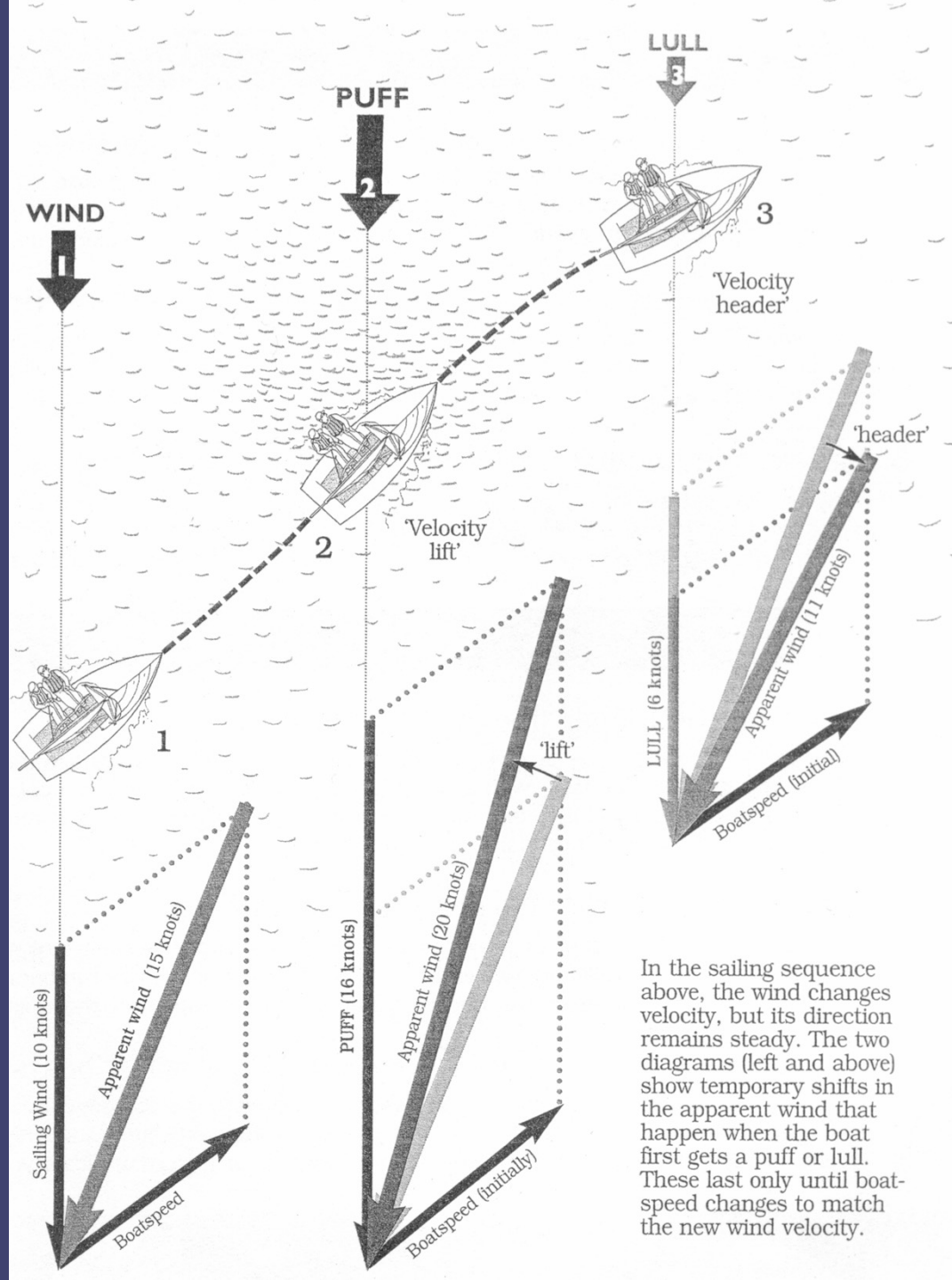
# Boat handling – «cambiare marcia» Su un buono naviga veloce!





Ancora sul ritmo!  
Ancora sul vento!

Non lasciarti ingannare dai salti di vento "apparenti"!!!

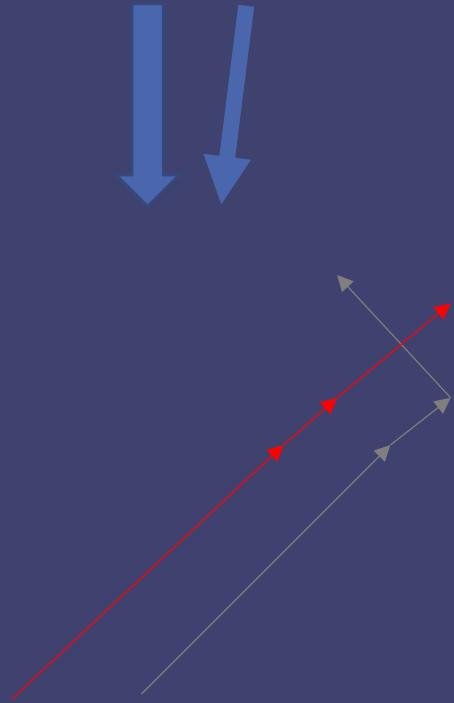


In the sailing sequence above, the wind changes velocity, but its direction remains steady. The two diagrams (left and above) show temporary shifts in the apparent wind that happen when the boat first gets a puff or lull. These last only until boat speed changes to match the new wind velocity.

**Category I** – Oscillating winds - venti oscillanti

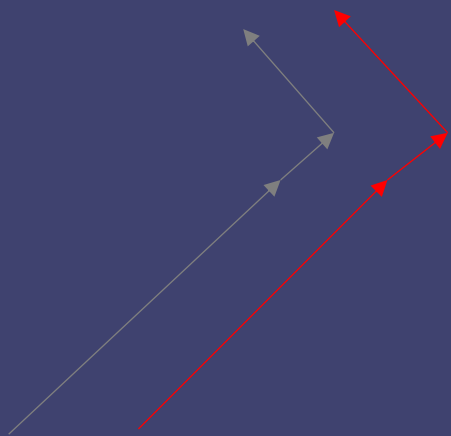
Gestione pratica della bolina:

**Quando appare uno scarso: Cross'em if you can! Incrociali se puoi!**



Salto di vento a destra. Io (barca grigia), subito dopo lo scarso, incrocio la barca (o il gruppo di barche) sul mio weather quarter

Quando appare uno scarso: Don't let'em cross you!  
Non farli incrociare davanti!



2018 SNIPE EUROPEAN I FINLAND. © SCIRA / MATIAS CAPIZZANO

Salto di vento a destra. Io (barca grigia), subito dopo lo scarso, non faccio incrociare la barca (o il gruppo di barche) sottovento e avanti (lee bow)

# Boat handling – allenamento



## Lee Bow Tack

Comprendere (con le diverse condizioni di vento e mare):

- Ritmo di virata (velocità)
- Raggio di virata
- Esecuzione della virata (giusto rollio, uscita dalla virata, regolazione delle vele)
- Posizionamento rispetto all'avversario

Se non comprendiamo questo una lee bow tack può essere un disastro



Sail with

## Boat handling di bolina



### Meccanica della barca:

Timoniere:

- Scotta randa e Timone

Prodiere:

- Tutto il resto: cloth, cunningham, vang, base randa, albero, jib lead, scotta fiocco

Dialogo continuo sulla conduzione della barca: il timoniere continuamente chiede cambiamenti nella regolazione e nell'assetto; il prodiere interviene per mantenere sempre la barca veloce o, a seconda delle esigenze tattiche, in modalità alta, normale, bassa (pointing, pinching, footing)

Assetto laterale (e longitudinale): fondamentale la sensibilità del prodiere (che si sposta di continuo e con precisione)

### Comunicazione di bolina:

- Dialogo continuo su strategia a lungo e medio termine
- Prodiere chiama le raffiche e descrive dove c'è pressione
- Prodiere memorizza e guarda la bussola
- Prodiere descrive dove si trovano gli avversari (weather quarter) e quando virano



- Prodiere avvisa quando ci sono incroci
- Prodiere descrive angolo e velocità altre barche
- Sugli scarsi, timoniere decide quando virare
- Timoniere chiama le virate soprattutto nello stretto (lee bow)
- Timoniere e prodiere pensano in anticipo le prossime mosse



Avoid the laylines: vento oscillante e rafficato a Mahon  
Barca verde fino all'ultimo evita la layline

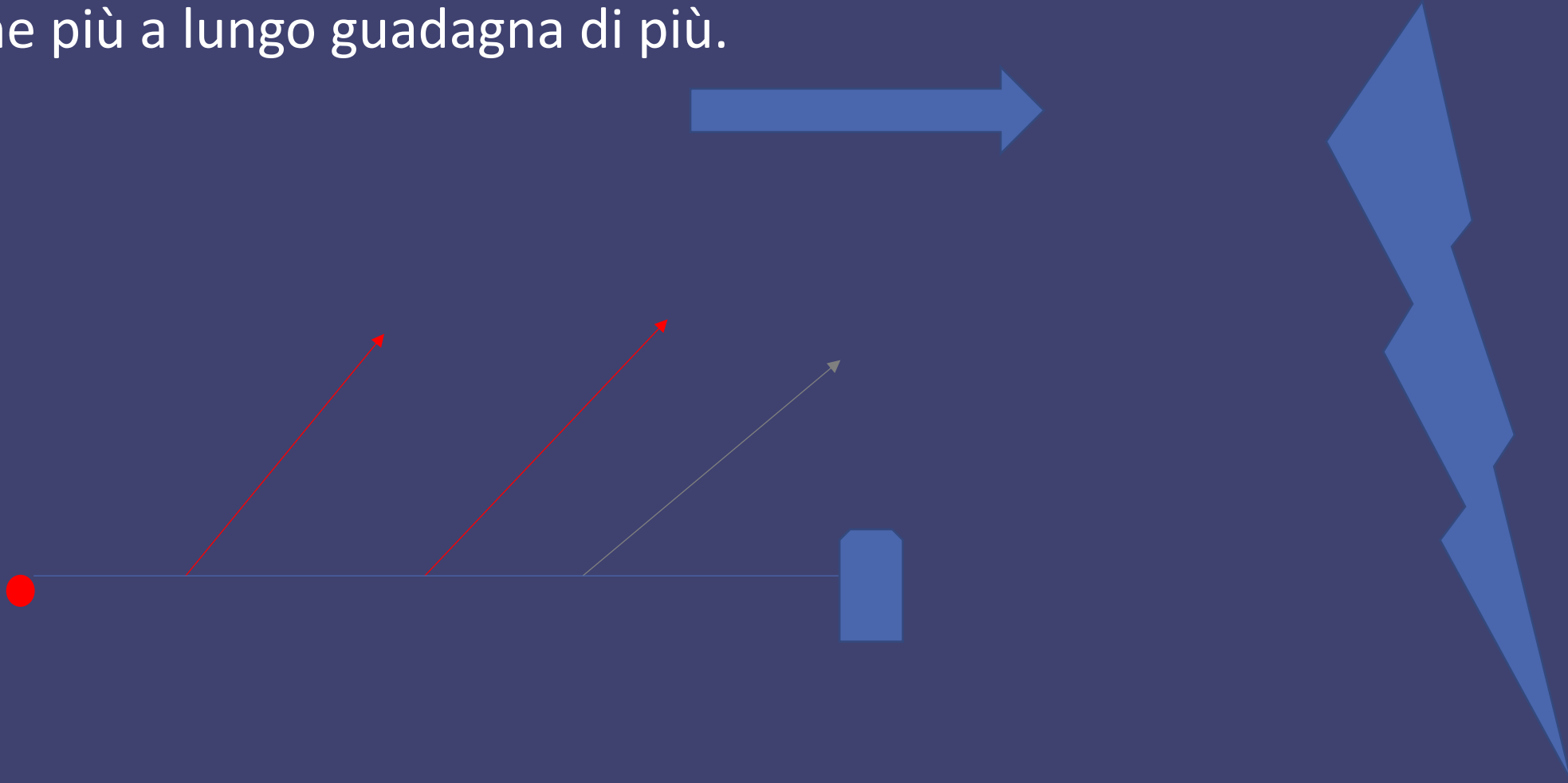
**Category II** – One side of the course is obviously advantaged – un lato del percorso è chiaramente vantaggioso



**Category II** – One side of the course is obviously advantaged – un lato del percorso è chiaramente vantaggioso

Tesi:

a) La barca che raggiunge il vantaggio (la parte vantaggiosa) **per prima** e rimane più a lungo guadagna di più.





Michele Postinghel ©

Tesi:

b) Anche il più ovvio vantaggio può non essere così certo o così vantaggioso come ci si aspetti, quindi posiziona la barca solo **leggermente** più all'interno della zona vantaggiosa di quanto sia l'avversario e (quasi) sempre **evita le layline**



Esempio Categoria II

**Category II** – One side of the course is obviously advantaged – un lato del percorso è chiaramente vantaggioso

Regole:

a) Dirigiti immediatamente dalla **partenza** (comitato o boa sottovento) verso il lato vantaggioso del percorso.





2019 SNIPE WORLDS ILHABELA / © MATIAS CAPIZZANO

Esempio Categoria II



2019 SNIPE WORLDS ILHABELA / © MATIAS CAPIZZANO

## Boat handling – allenamento per le partenze (da soli)



Comprendere in relazione alle condizioni di vento e di mare:

- Abbrivio della barca
- Tempo e spazio per fermare la barca
- Spazio sottovento per farla accelerare
  
- Percezione delle layline in partenza
- Time on distance
  
- Ready to tack

Category II - Regole:

b) Ignora la competizione, le variazioni di intensità di vento e/o l'aria sporca (coperture).



Esempio Categoria II



## Category II - Regole

c) La prima parte della bolina è una **gara** verso il lato vantaggioso.

d) Continua il bordo iniziale finché il vantaggio è raggiunto.

Fino alla **layline** il vantaggio aumenta progressivamente (e oltre in casi limitati).

Fino alla »nuova« layline se il vantaggio è rappresentato da un **salto persistente**.

In ogni caso, posizionati verso la zona vantaggiosa **più degli avversari** (o la maggioranza degli avversari).



- e) Una volta raggiunto la zona vantaggiosa, diventa **conservativo**.  
**Prendi/consolida** il vantaggio che hai preso quando l'hai ottenuto.  
**Cross'em when you can!** Incrociali, quando puoi!  
MA **non lasciare che gli altri ti incrocino davanti** e vadano verso un maggior vantaggio



## Category II - Regole

f) Se raggiungi la layline e trovi **aria sporca**, vira e posizionati sopravvento (specialmente se il vantaggio è progressivo oltre la layline).

g) Quando un lato è vantaggioso per la presenza di un **salto persistente** è importante individuare la «nuova» layline (una linea curva), in modo da virare e navigare il percorso più corto verso la boa.



## Category II - Regole

h) Quando un lato è vantaggioso per la presenza di un **secondo vento**, continua il bordo iniziale, attraversa la zona di calma e raggiungi il secondo vento (il vento alla prossima boa) più velocemente possibile.



# Boat handling Tips



## “Transitions”

By Mateusz Kusznerewicz



Bacardi Cup 2021  
Mateusz & Bruno Prada



Finn  
Oro Olimpiadi Savannah (Atlanta)  
Bronzo Olimpiadi Atene



Vento pulsante - a striscie

«Transitions»

## Category III – None of the Above – Nessuna delle precedenti

Definizione:

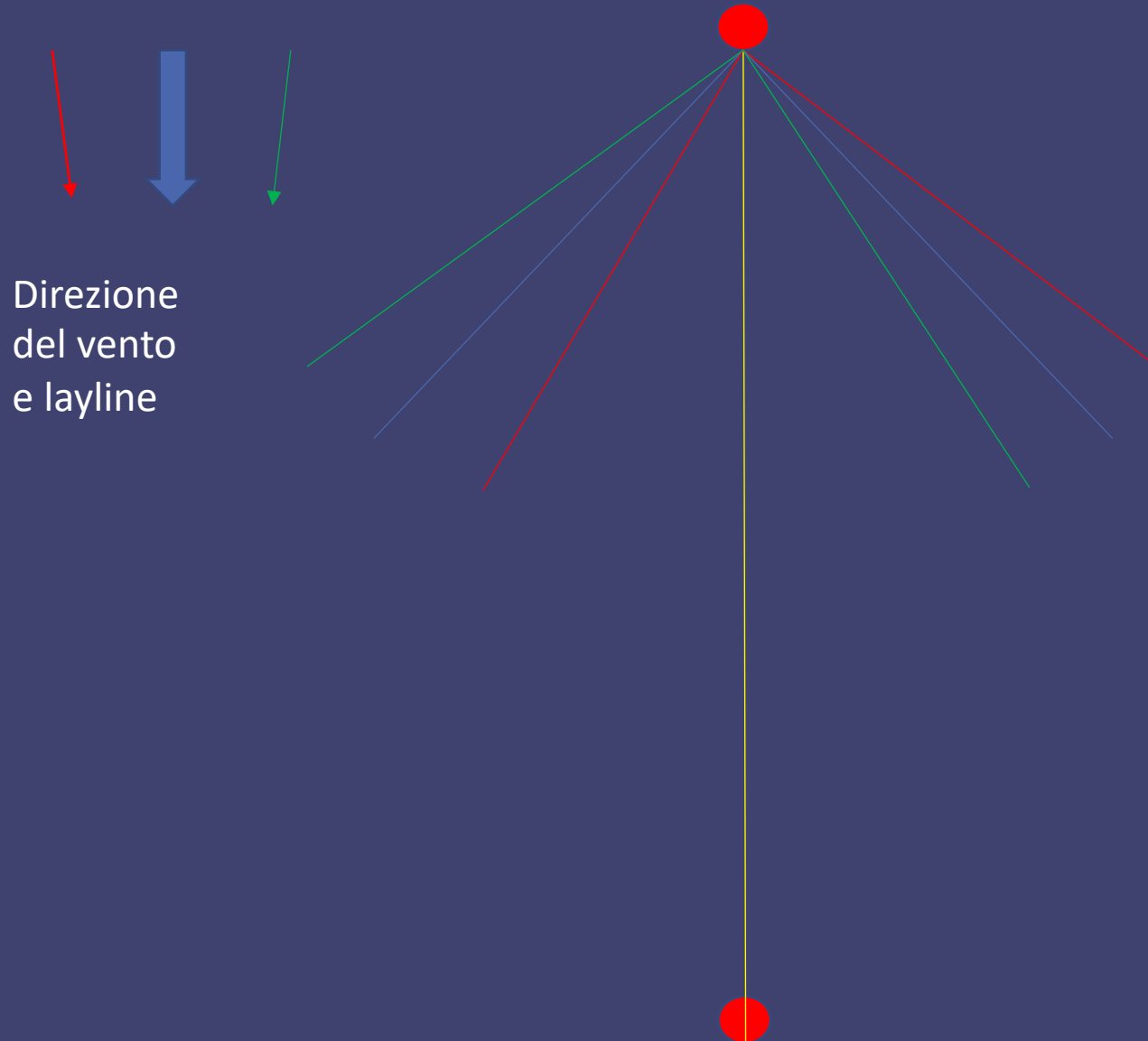
Ogni condizione nella quale il tuo percorso non può essere accorciato (o compiuto più velocemente) con l'applicazione dei principi di cui alla Categoria I (vento oscillante) o di cui alla Categoria II (un lato del percorso è chiaramente vantaggioso): per esclusione categoria III.



## Category III – None of the Above – Nessuna delle precedenti

Massime prudenziali:

a) **Avoid the laylines** – Evita le layline.



Una volta raggiunta la layline una barca non può più sfruttare i salti di vento.

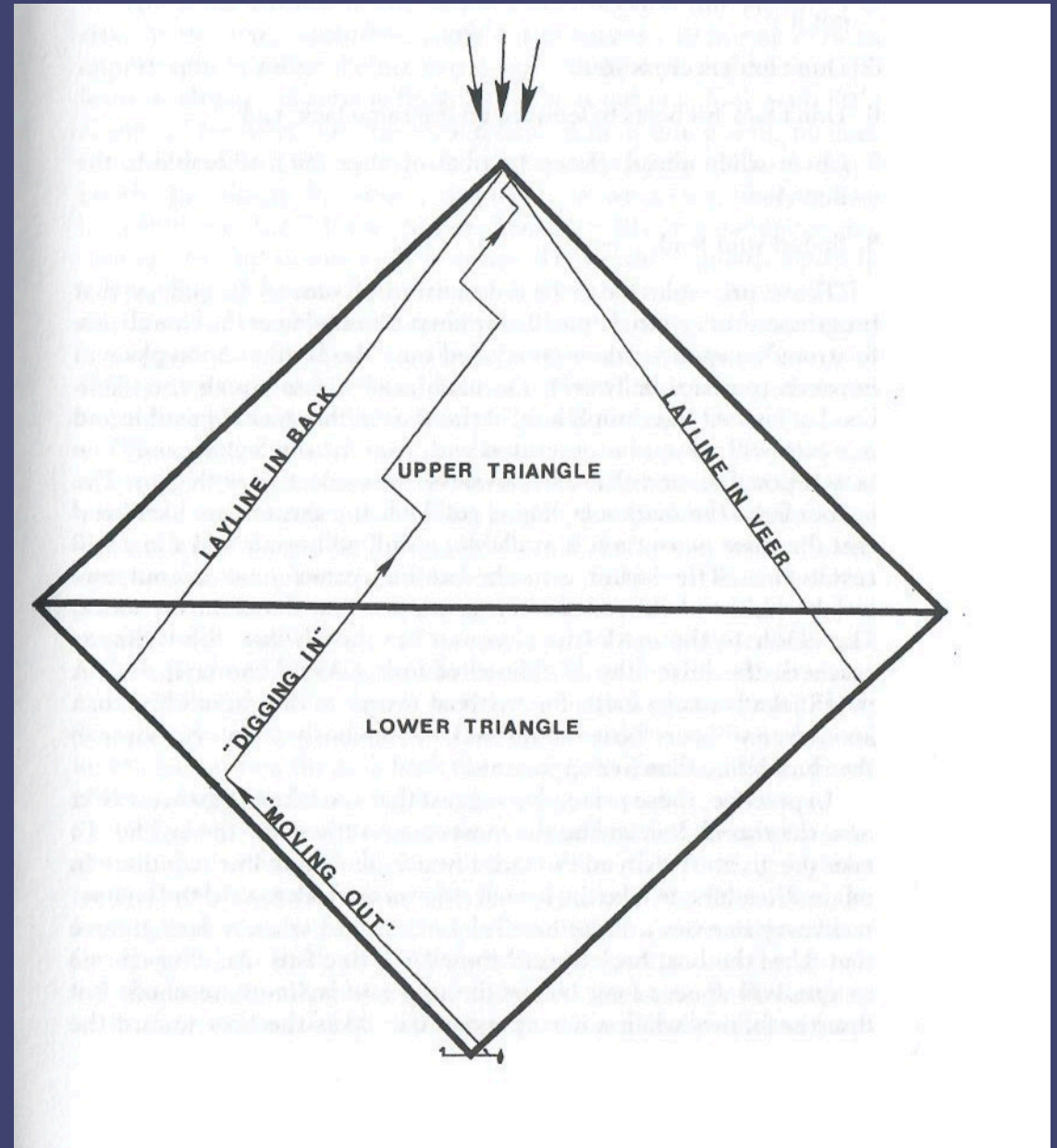
A seconda dei casi, se poi il vento da buono, dovrà lasciare le vele e avrà percorso più strada.

Oppure, se il vento da scarso, sarà passata da tutte le barche che sono state dall'altra parte del percorso, o più vicino all'rhumb line.

**Category III** – None of the Above – Nessuna delle precedenti

Massime prudenziali:

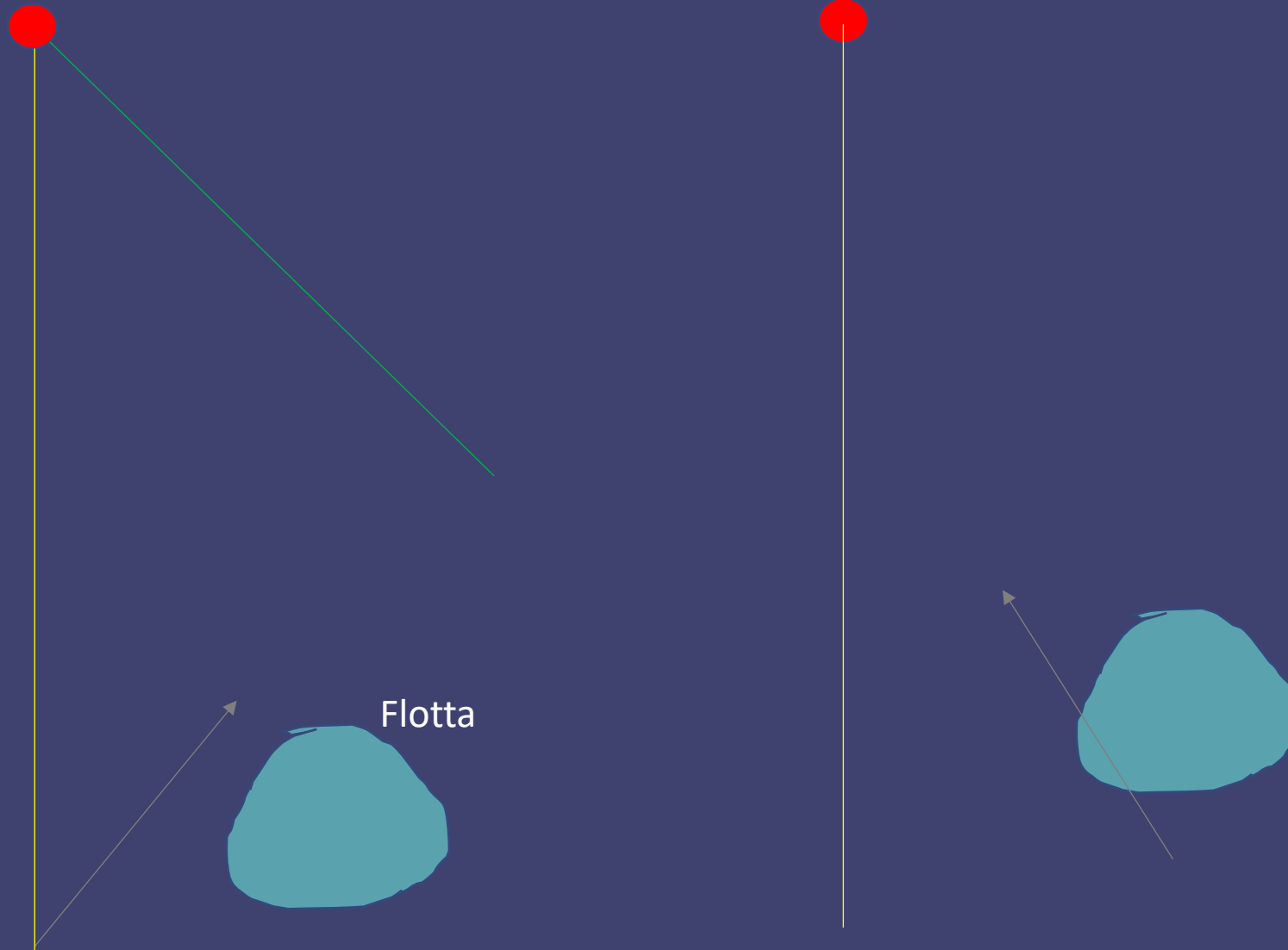
b) Vai **verso l'esterno all'inizio** (durante la prima metà – il triangolo basso – della bolina); **ributtati al centro alla fine** (durante la seconda parte – il triangolo alto – della bolina).



### Category III – None of the Above – Nessuna delle precedenti

Massime prudenziali

c) «Sail the competition»: Stai **all'interno e sopravento** sul bordo fuori verso la layline e **davanti e sottovento** sul bordo di ritorno verso la rhumb line (stai più vicino alla rhumb line dei tuoi avversari).



#### Nota:

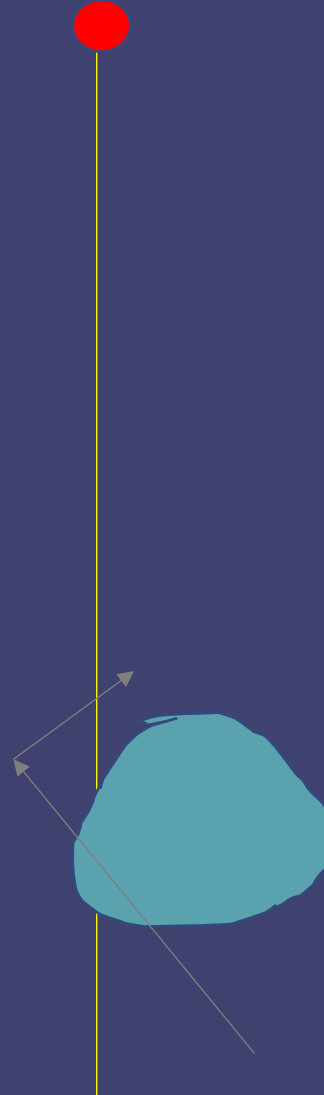
**Parti** vicino alla barca comitato sul bordo in buono o in una posizione in cui sei capace di virare verso il bordo in buono immediatamente dopo la partenza.

Prima della **partenza**, controlla la direzione del vento, i gradi bussola mure a dritta e mure a sinistra e la frequenza dei salti.

Category III – None of the Above – Nessuna delle precedenti

Massime prudenziali

d) **Incrocia la flotta quando puoi** (prenditi ciò che hai guadagnato, quando hai guadagnato).



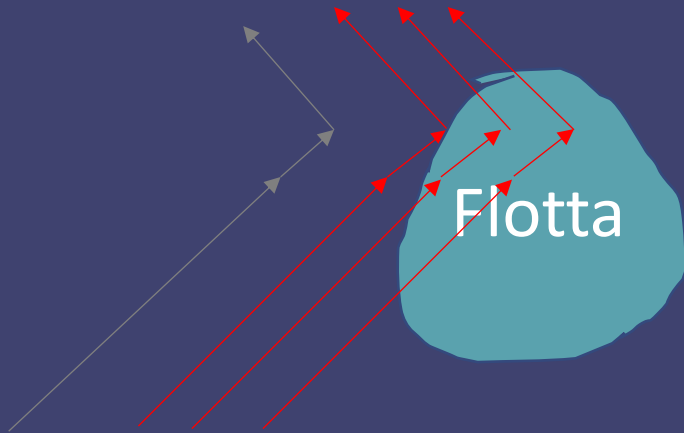
Nota:

a) Stai sul bordo in **buono** finché non appare uno scarso.

b) Vira quando appare uno **scarso** e  
Quando **puoi incrociare davanti**  
una grossa porzione della flotta  
O  
Quando passi la rhumb line

Attenzione:

Cerca sempre **corsie di aria libera**



**Category III** – None of the Above – Nessuna delle precedenti

Massime prudenziali

**e) Non farli incrociare davanti** (a meno che non stiano avvicinando la layline)

**f) Non virare** fintantoché le barche sottovento sulle stesse mure non virano (a meno che tu non stia avvicinando la layline).

Nota:

Vira quando appare uno **scarso** e

Quando il leader (o i leaders), da davanti e sottovento, **minacciano di incrociare** davanti a te.

Attenzione:

Cerca sempre **corsie di aria libera**

**Category III** – None of the Above – Nessuna delle precedenti  
Massime prudenziali

**g) Controllo** quando sei davanti (tieni una posizione equilibrata in relazione alla flotta).

**h) Utilizza/spendi** il tuo vantaggio, per proteggerlo (non occorre vincere di mezzo miglio, basta vincere di un metro).

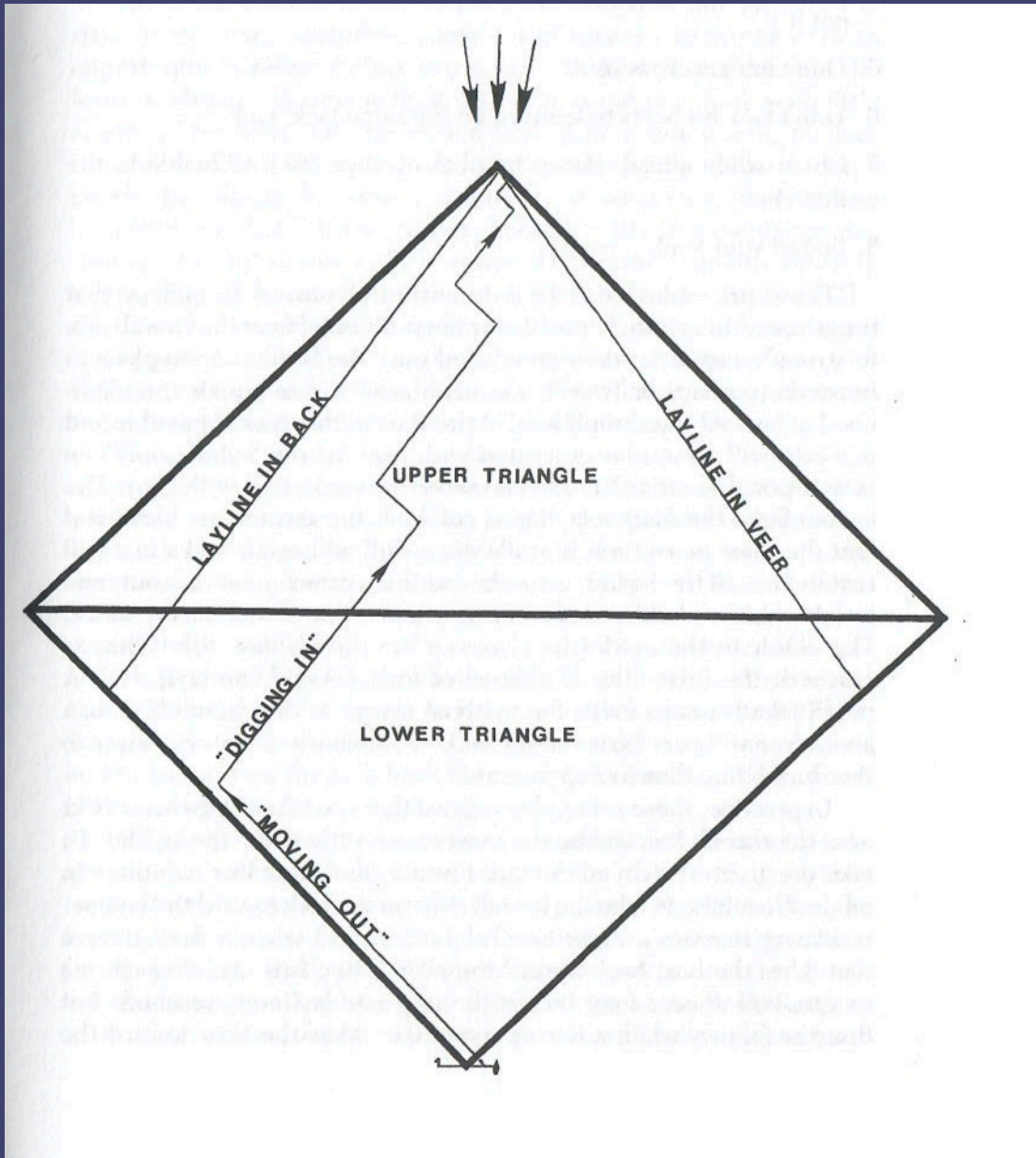


**Category III** – None of the Above – Nessuna delle precedenti  
Massime prudenziali

i) Se ti stai **avvicinando alla boa**, prolunga (anche in presenza di un piccolo scarso, di barche sottovento che virano e di barche che incrociano davanti) il bordo verso la rhumb line.

j) **Avoid the lay line** – **finchè possibile** evita di metterti in coda dietro a tutte le barche mure a dritta – **soppesare rischi benefici.**





### Lower triangle:

**Category I:** vira immediatamente sul buono e ignora gli avversari.

**Category II:** regata immediatamente verso il lato vantaggioso del percorso

**Category III:** «moving out», sul buono.

Nel lower triangle, con category I, vira quando il vento scarsea; con category III, vira per controllare la flotta, riportandoti al centro sulla rhumb line.

Nell'upper triangle, con lo spazio tra le layline che si stringe, anche con category I, bisogna considerare il salto come persistente.

Nell'upper triangle, bisogna gestire tutte le condizioni in maniera prudente come **category III**.

# Scenari: Upper Triangle



2018 SNIPE EUROPEAN I FINLAND. © SCIRA / MATIAS CAPIZZANO

### Caso 1 (a)

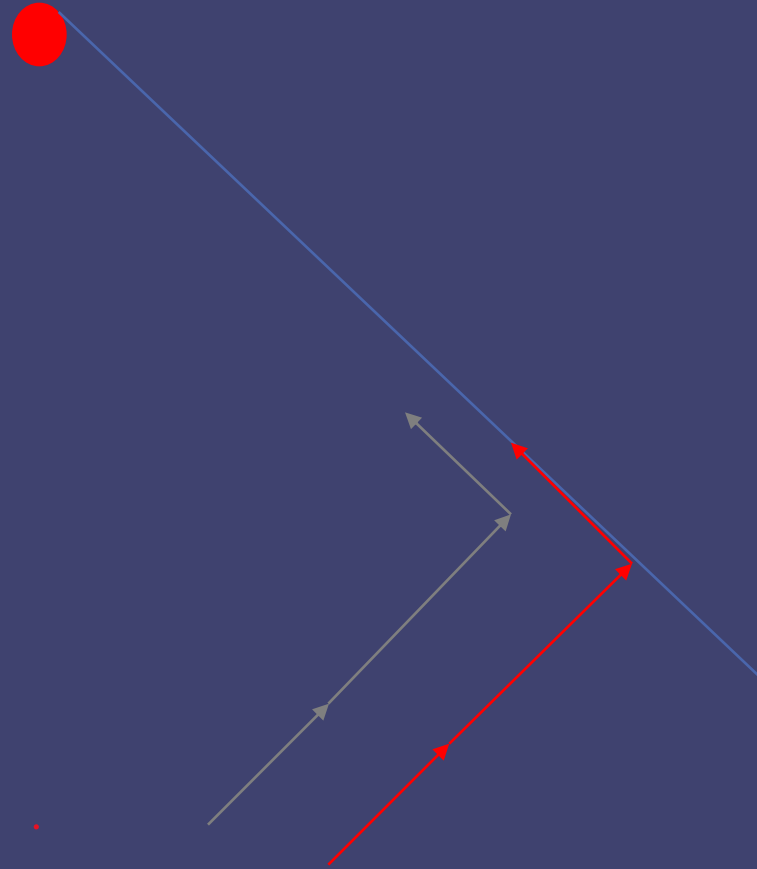
#### Mosse e contromosse

Sono la barca avanti e più interna (verso la rhumb line).

Posizione di buon controllo, perché già mi trovo più vicino alla rhumb line rispetto all'avversario, che, se non vira, raggiungerà prima di me la layline e si «autobloccherà,» senza opzioni.

Io lo seguirò fino alla layline dove virerò, se sono vicino alla boa.

Altrimenti, se sono distante un po' sottovento.



N.B. La barca singola può essere intesa come gruppo di barche o come «baricentro della flotta».

### Caso 1 (b)

#### Mosse e contromosse

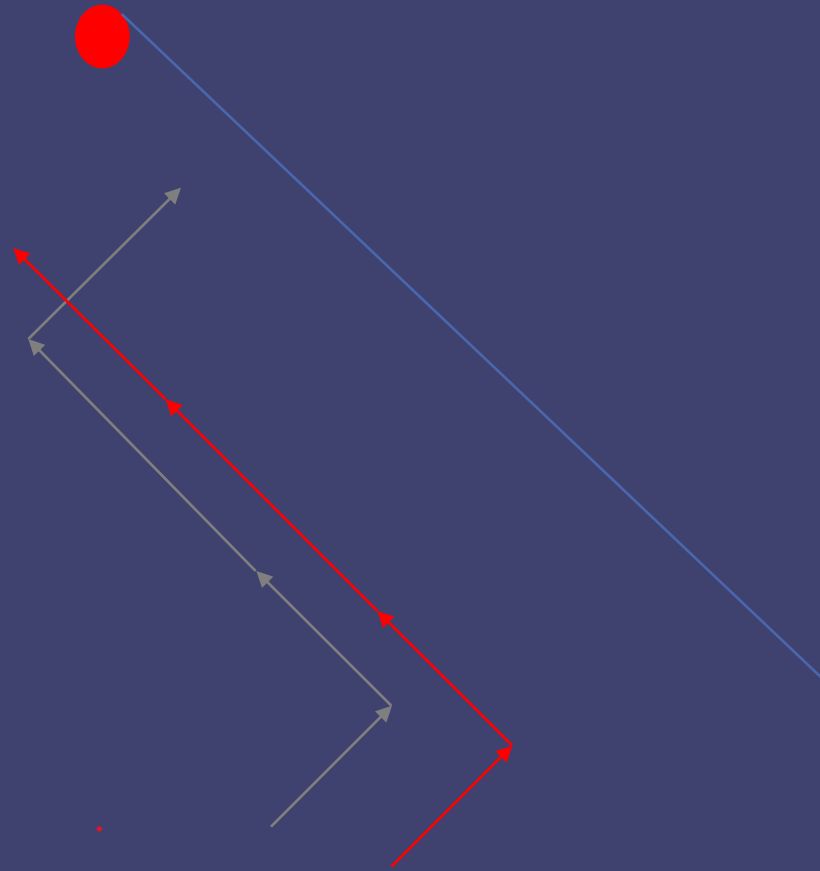
Sono la barca avanti e più interna (verso la rhumb line).

Posizione di buon controllo, perché già mi trovo più vicino alla rhumb line rispetto all'avversario.

Se lui vira, virerò anch'io per spostarmi al centro con lui.

Passata la rhumb line devo però premurarmi di riportarmi al centro, incrociandolo.

A quel punto, potrei virare nuovamente, per controllarlo e accompagnarlo sulla layline di sinistra.



N.B. La barca singola può essere intesa come gruppo di barche o come «baricentro della flotta».

Caso 2 (posizioni invertite rispetto al precedente)

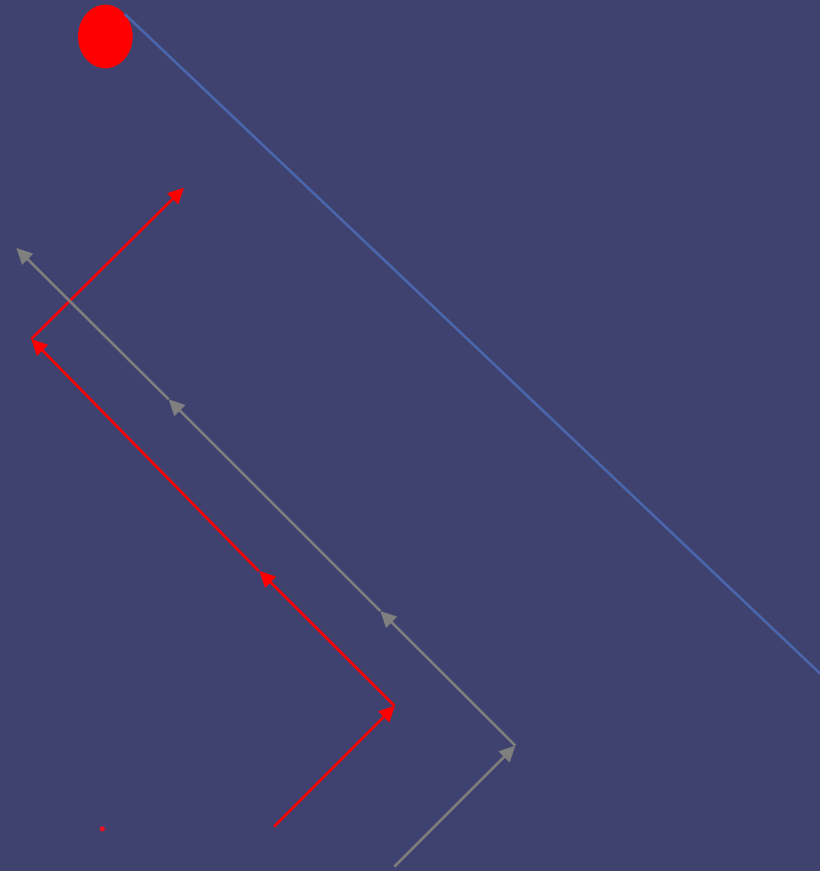
### Mosse e contromosse

Sono la barca indietro ed esterna (verso la layline). Evitare di essere bloccati troppo presto sulla layline, senza opzioni e nella peggiore delle ipotesi anche coperti.

Bisogna riguadagnare il centro del campo di regata, sperando che l'altra barca non mi viri sulle vele (in tal modo dando vita a un tacking duel e perdendo di vista le altre barche).

Spostandomi al centro posso ancora sfruttare qualche oscillazione per guadagnare un po' di terreno.

Attenzione che, passata la rhumb line, l'altra layline si avvicinerà velocemente.



### Caso 3

#### Mosse e contromosse

Sono la barca avanti ed esterna (verso layline).

Posizione rischiosa.

La layline si avvicina ed è prudente evitare di raggiungere la layline troppo presto.

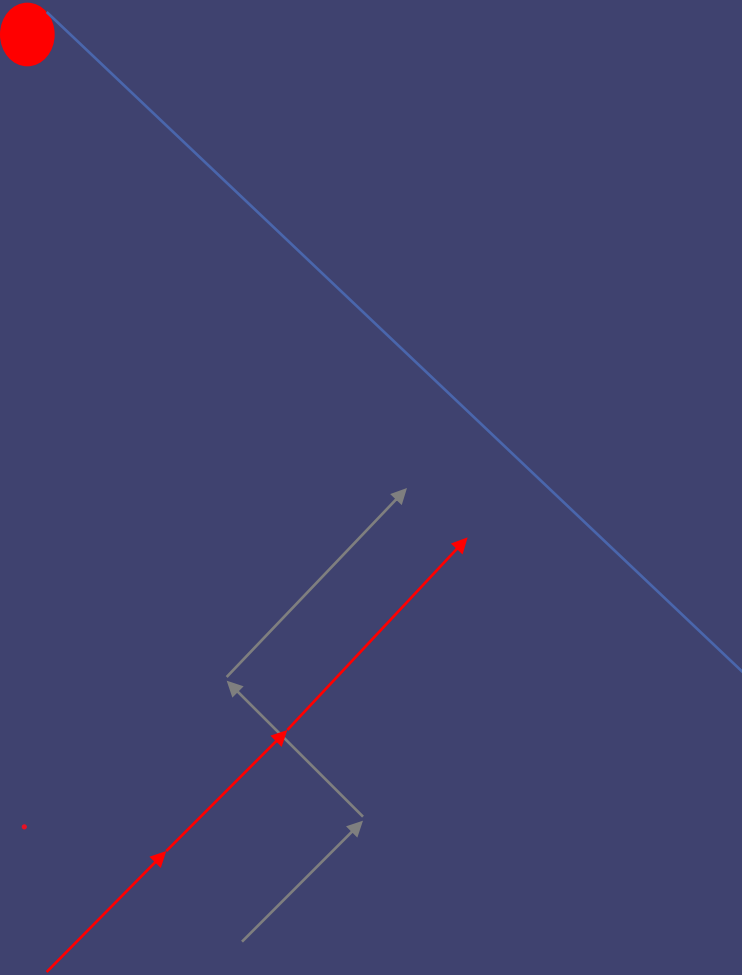
Cross'em if you can!

Riavvicinarsi alla

rhumb line

mantenendo l'interno del triangolo.

A questo punto, siamo tornati nella situazione simile al caso 1.



**Caso 4 (posizioni invertite rispetto al precedente)**

**Mosse e contromosse**

Sono barca indietro e interna (verso rhumb line). Evitare di finire presto sulla layline.

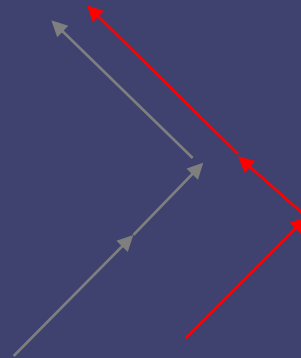
Se l'altra barca/barche (correttamente) vira prima della layline, non lasciarlo incrociare davanti.

Dont' let'em cross you!

Poi il problema si pone, quando ci si avvicina all'altra layline: bisogna evitare di essere chiusi troppo presto sulla layline e quindi ci si risposta al centro.

Chi è dietro può cercare di sfruttare meglio le oscillazioni di chi è avanti in controllo.

Per sfruttare le oscillazioni non bisogna trovarsi troppo presto sulle layline.



# BOA DI BOLINA

Il principio è Avoid the lay line, MA:

Valutazione rischi/benefici:

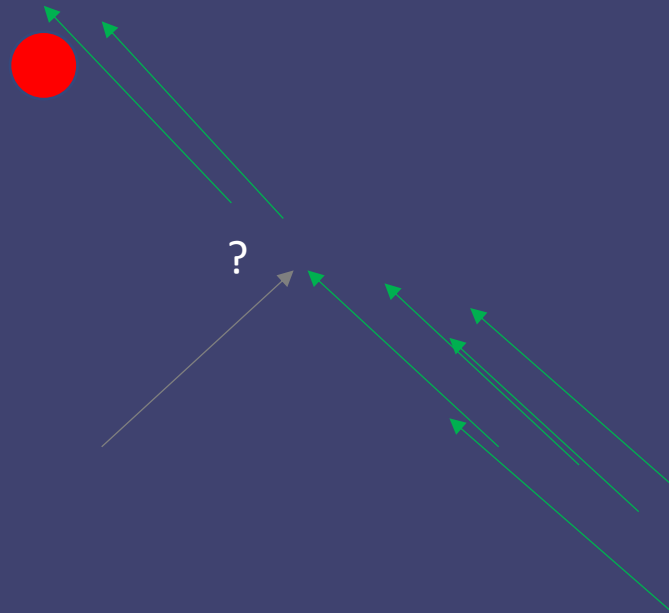
Rischio di arrivare mure a sinistra e di dover poggiare /  
beneficio di non essere in coda dietro alla parata di  
barche mure a dritta ("starboard tack parade)

Prodire fondamentale per trovare uno spazio per  
infilarsi (in maniera legittima)

**CONDOTTA PRUDENTE: LA REGATA E' LUNGA –  
EVITARE RISCHI INUTILI**



## Boa di Bolina – Starboard tack parade



RRS 13 – Mentre si vira  
Una barca deve *tenersi discosta* dalle altre barche dopo aver passato la Una barca deve *tenersi discosta* dalle altre barche dopo aver passato la posizione di prua al vento e fino a quando non è su una rotta di bolina stretta. Durante questo tempo le regole 10, 11 e 12 non si applicano. Se due stretta. Durante questo tempo le regole 10, 11 e 12 non si applicano. Se due barche sono soggette contemporaneamente a questa regola, quella sul lato barche sono soggette contemporaneamente a questa regola, quella sul lato sinistro dell'altra o quella a poppavia deve *tenersi discosta*.

### **BOA DI BOLINA**

In qualche caso, se c'è un buco e sono sicuro di riuscire a passare di poco a prua di una barca, per evitare di infrangere la regola 13 (mentre si vira), è meglio incrociare la barca mure a dritta e poi virare ben sopravvento. NON virare a prua troppo vicino, perchè non c'è il tempo per completare la virata. Virando oltre non si dà noia e non si rischia una protesta.

**COMUNQUE:** nel dubbio poggia dietro

## BOA DI BOLINA – “Blocchi” sulla lay line di destra

(come nel basket per andare al tiro; qui per andare in boa)

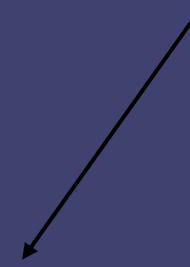
Inoltre

Con flotta numerosa **sfruttare i “blocchi”**

Se mi trovo sulla lay line di destra il rischio maggiore è rappresentato da barche che arrivano mure a sinistra e che potrebbero fare una lee-bow molto vicina (con il rischio di farmi saltare e non raggiungere più la boa). Posso essere protetto da una (o più barche), sottovento a me e un po' più avanti, ma non così vicine da darmi fastidio.



Vento



**Freccia rossa:**

Barche che arrivano mure a sinistra, o poggiano dietro al verde (e a me) o virano prima del verde (e probabilmente non fanno la boa)



Blocco



Io

### Alla boa di bolina:

Ricordarsi se stiamo girando su un buono o su uno scarso

Verificare la corrente

Lascare Vang,

Schienare per poggiare

### Infine:

Valutare posizione della boa offset:

In qualche caso è necessario bolinare; in altri casi è necessario dare tangone

Deriva, cunningham, base

Attenti se c'è corrente

Guardare coperture

Tenere vele regolate e barca in assetto

Valutare se tenersi alti o bassi

Valutare se è necessario tenere l'interno in boa per poi poter strambare (jibe set).

... Altro a seguire ...



Grazie per l'attenzione  
Arrivederci  
alla prossima puntata per le andature portanti

# Bibliografia

- *Advanced Racing Tactics*, Stuart H. Walker, Angus & Robertson Publisher, London - Sidney - Melbourne, 1976-1981
- *Positioning - The Logic of Sailboat Racing*, Stuart H. Walker, Norton & Company, New York - London, 1991
- *The Tactics of Small Boat Racing*, Stuart H. Walker, Norton & Company, New York-London, 1991
- *High Performance Sailing*, Frank Bethwaite, Adlar Coles Nautical, London, 1993-2003
- *Wind Strategy*, David Houghton, Fernhurst Books, Brighton, 1986-1992
- *Performance Racing Tactics*, Bill Gladstone, North U., Performance Racing Seminars
- *Winning in One-Design*, Dave Perry, Adlar Coles Nautical, London, 1985-1993
- *Tactics*, Rodney Pattison, Fernhurst Books, Brighton, 1983-1992
- *Tides & Currents*, David Arnold, Fernhurst Books, Arundel, 1986
- *Speed & Smarts* (bimestrale), David Dellenbaugh, FourWinds Inc., Easton
- *Sailing World* (mensile), The Sailing Company, Middletown, RI
- [www.snipetoday.org](http://www.snipetoday.org) sezione articles/articles from the experts, raccolta di molti articoli (in Inglese) su tattica e strategia
- *High Performance Racing*, John Merricks & Ian Walker, Fernhurst Books, Arundel, 1996
- *La regata. Tattica e strategia*, Didier Ravon Christian Dumard, Mursia, Milano, 2005
- *Tattiche vincenti*, Gary Jobson e Tom Whidden, Calderini, Bologna, 1995