

# “DB SAILING ACADEMY”



## Gli incontri del giovedì

Parliamo di:

“Ritmo, Melodia e Armonia”

Ovvero

“Vento, Boathandling e Positioning”

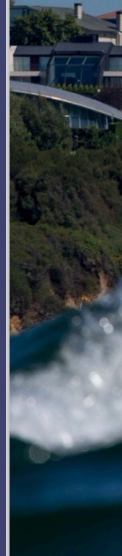
Andature Portanti

con:

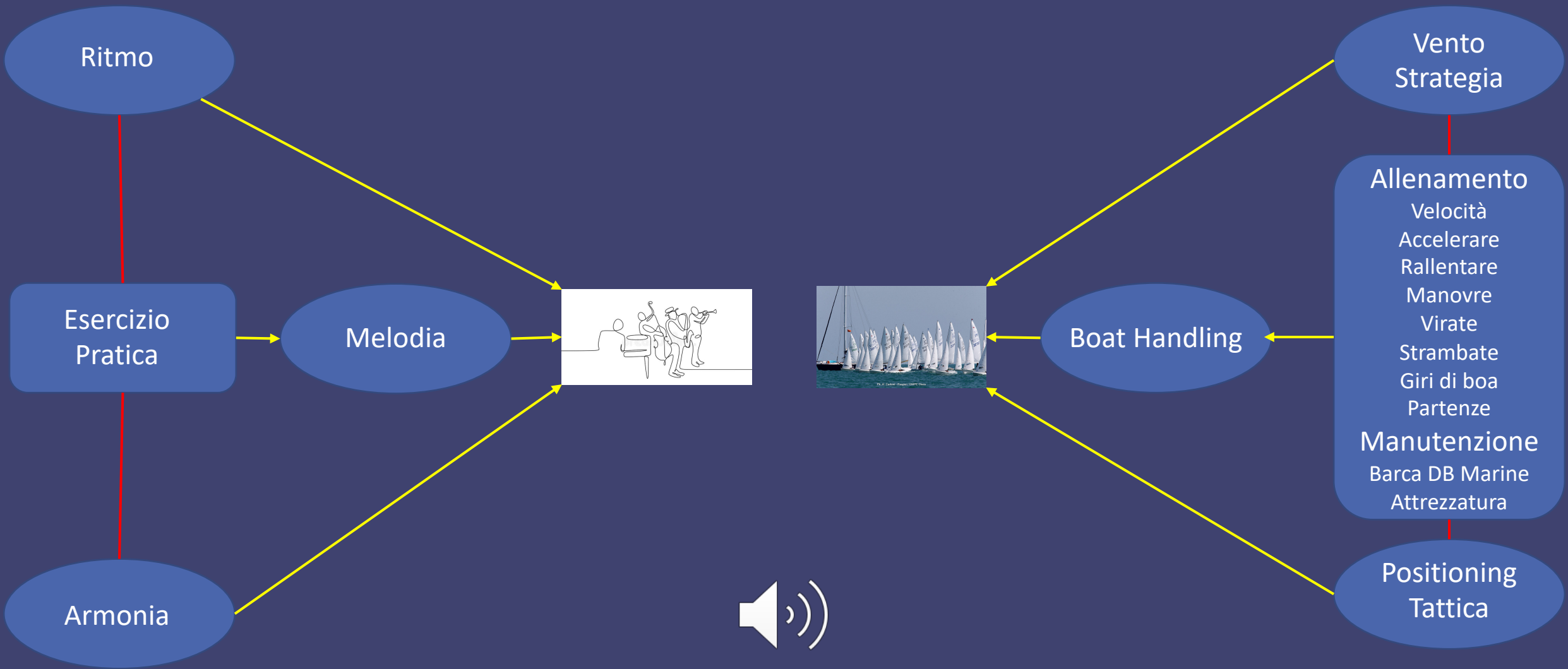
**Pietro Fantoni**

Quando: **Giovedì 08/04/2021 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

## Le priorità nelle andature portanti

Pressione

Aria Pulita

Acqua pulita

Boat handling

Velocità

Strategia=  
posizionamento sul  
Campo di regata

Percorso più corto o veloce



## Precisazione terminologica

**Lift = buono** (ma anche sollevamento, spinta, ascensore)

**Header = scarso** (ma anche caduta) – **head off = poggiare**

In **BOLINA** il buono è buono: usiamo il termine “buono” (lift) per indicare un salto di vento che ci consente, sulle stesse mure, di avvicinarci di più alla boa di bolina

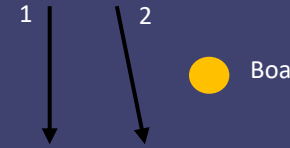
In **POPPA** o al **LASCO** il buono non è buono, ma è cattivo: perché ci solleva e ci allontana dalla boa di poppa e ci avvicina alla boa di bolina

Per evitare confusione, in poppa useremo:

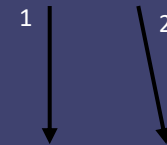
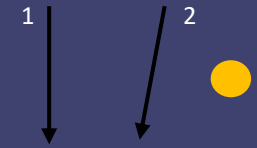
**LIFT** = salto di vento che ci solleva e avvicina alla boa di bolina

**HEADER** = salto di vento che ci fa poggiare (head off) e avvicinare alla boa di poppa

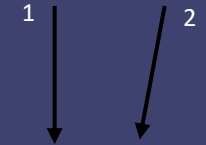
Buono



Scarso



Lift



Header

# Primo Lasco

15-18 knots: triangle – windward – leeward (O – O2)  
16-23 knots – double triangle (T – T2)



## Priorità nei laschi

- Corsie di aria pulita (evitare coperture)
- Corsie di acqua pulita (evitare acqua "confusa" create da altre barche)
- Boathandling (precisione non violenza)
- Consapevolezza del proprio livello (risk management)

Adeguare tattica (posizionamento) e strategia sulla base degli elementi di cui sopra

Mito da sfatare: "I laschi sono una processione dove non è possibile sorpassare"



European Championship 2014 – foto: Rafał Wołosiak – [www.saillens.pl](http://www.saillens.pl)

## Boat handling- Lasco

### Alla boa di bolina:

Ricordarsi se stiamo girando su un buono o su uno scarso

Verificare la corrente

Lascare Vang,

Schienare per poggiare

Dov'è la boa di lasco? Alta? Bassa?

### Meccanica della barca:

Timoniere: scotta randa e timone, regola la ghinda (in relazione all'andatura e all'intensità)

Prodiere: vang, deriva, main cunningham, cloth, base, albero

P: mette in chiaro le cime

P: Cazza il tangone indietro quando si scende da un'onda; lasca per risalire su

T & P: mai vele overtrimmed (attenzione soprattutto al fiocco senza tangone)

T: con vento forte è importante non avere troppa potenza nella randa

**Assetto** (il lavoro del prodiere è fondamentale: 80% prodiere, 20% timoniere)

T & P: Timonano con il peso

T & P: cinghiano forte per poggiare nelle raffiche

T: evitare di avere la barca «troppo scarica» o «troppo carica»

-- troppo scarica (=vele e appendici in stallo): orza lentamente (curando vele e assetto) ristabilendo velocità

-- troppo carica: No troppo vang, No overtrim della randa, No troppo sbandata, No troppo appruata

- **CINGHIARE FORTE – MA ESSERE AGILI A RIENTRARE E SPOSTARSI – CINGHIE MAI TROPPO LASCHE**

**Guardati alle spalle** per il vento, le barche e le onde (il prodiere soprattutto)



**Lo Snipe è una barca difficilissima da condurre bene: CENTRO VELICO MOLTO ALTO e SPIGOLI**

Precisione nel portare la barca e non sbagliare (l'errore si paga caraemente)

Non è una lotta erculea contro un nemico

Si usa il fioretto non la sciabola: tenere sempre la barca bilanciata = posizione equipaggio + regolazione delle vele

Barca bilanciata = barca veloce

**LE ORE IN BARCA PAGANO**



**Paul Cronin Studios**  
*capturing the passion*



## Mast Inversion



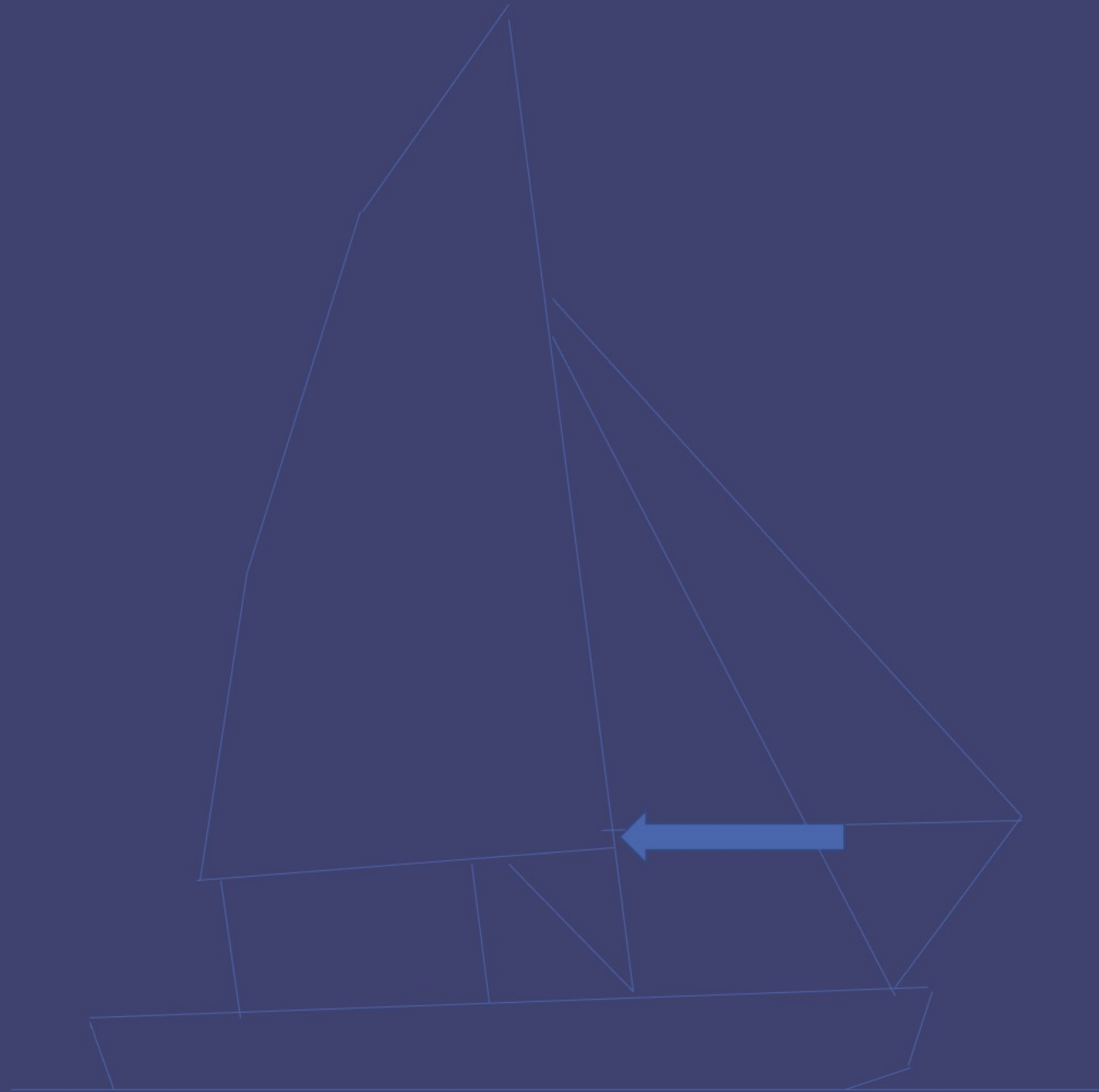
### Come evitare l'inversione?

- Usa i perni sulle crocette!!!
- Tieni l'albero in avanti in mastra (forward pusher come di bolina – non usare aft puller)
- Lasca il vang q.b. (segni con il pennarello come riferimento)
- Quando poggi, non lasciare violentemente la randa, facendo sbattere il boma contro la sartia sottovento (lascia spazio di 5-10 cm) - questo vale anche quando strambi
- Non piantare il tangone in acqua – muoversi come dei “gatti”, specialmente se ci sono onde o raffiche violente

### Come riportare l'albero dritto in navigazione?

- Se pianti il tangone, riporta la barca piatta
- Cazza violentemente la scotta della randa (molto in certi casi quasi fino al centro)
- Fai contemporaneamente rientrare il tangone velocemente

**IN GENERALE: ACCURATEZZA NELL'ASSETTO  
LATERALE (SPIGOLI) E LONGITUDINALE  
(TIMONE IN ACQUA)**





Come raddrizzare l'albero a terra?



Ricordati:

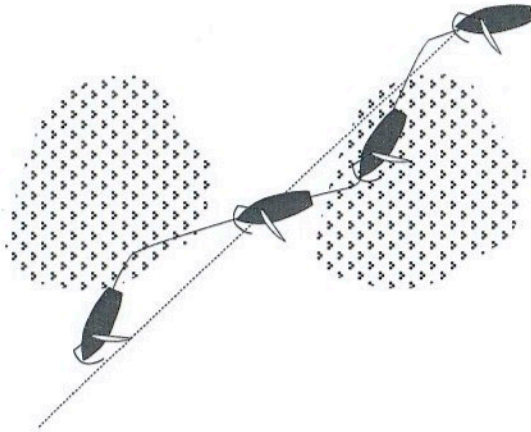
- Safety first
- Valuta i rischi
- Lavoro di squadra
- Sensibilità nel percepire l'assetto migliore

Il lato di lasco può essere diviso in due parti:

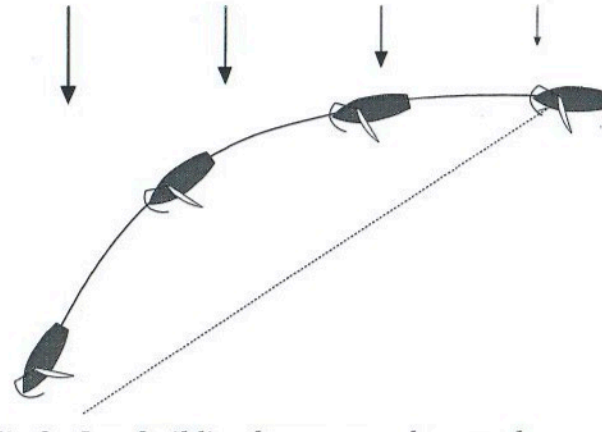
- prima parte: speed
- seconda parte: posizionamento per la boa



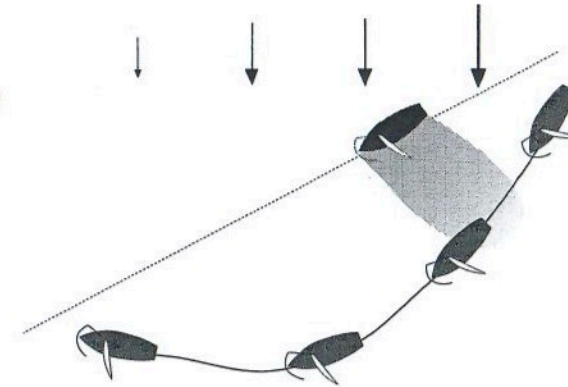
## Lasco – Considerazioni strategiche



*Fig 2 - Bear off in the puffs, and head up in the lulls.*



*Fig 3 - In a building breeze, reach up to the new wind and drive off with the stronger breeze.*

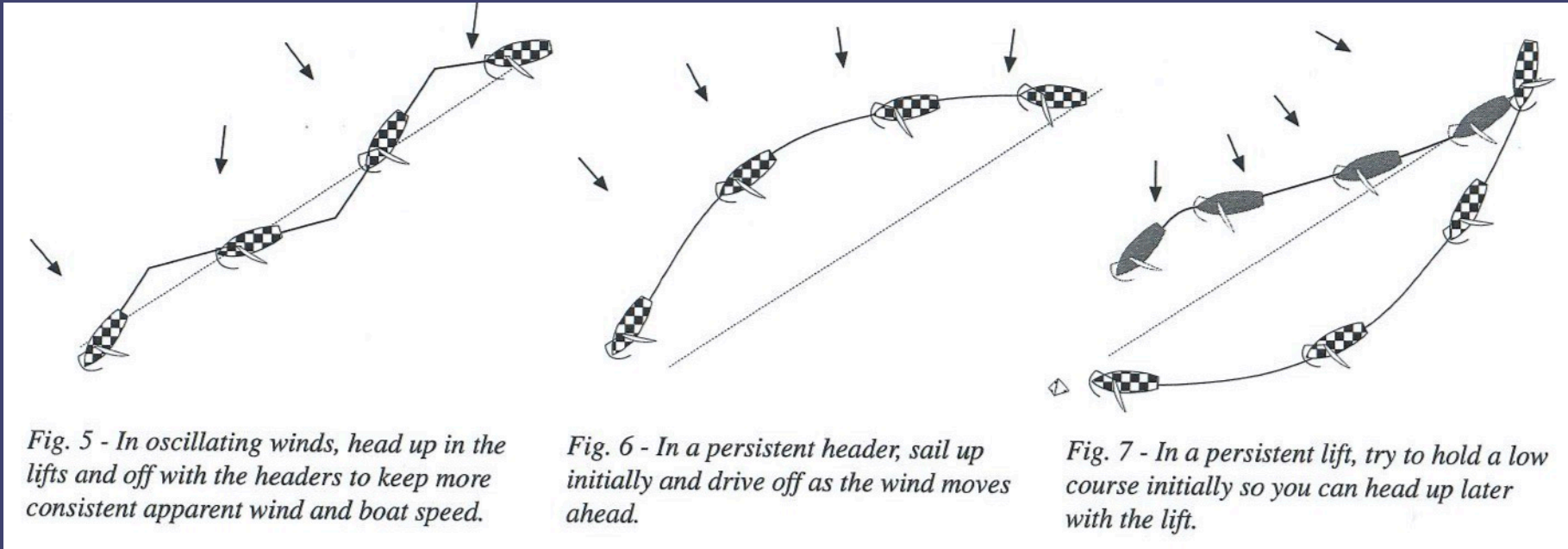


*Fig. 4 - In a fading wind, reach off first if you can still keep clear air. Head up later for a faster reaching angle in the lighter wind.*

Prima situazione molto comune: regola fondamentale orzare nelle mollane, poggiare nelle raffiche

Caso tipico: campo di regata di Trieste (Barcola) con la bora (boa di strambata spesso in zona con più vento)

In realtà i nostri laschi sono troppo corti e veloci perchè accada la prima situazione (vento oscillante).



E più probabile che si verifichi la seconda e la terza situazione, specie nei casi in cui il vento sia "piegato" dall'effetto della costa (punte, promontori, baie, valli, ecc).

## ➤ Rotta Diretta (sulla rhumb line)

### Quando:

- gran lasco (broad reach) con tangone agevole
- lasco stretto e non mi fido a dare tangone
- nessuna minaccia da barche che orzano dietro di noi
- vento stabile
- nessuna grossa differenza di velocità tra orzare e poggiare (i.e. no condizioni marginali)

### Pro:

- compiendo una rotta diretta si minimizzano i rischi

### Contro:

- rischio di un atteggiamento troppo passivo nella conduzione della barca (atteggiamento crocieristico): fondamentale è regolare continuamente le vele e (mai overtrim!!!)



## ➤Alto

### Quando:

- **vento molto forte e per non rischiare:** è meglio fare la prima parte del lasco senza tangone alti;
- **considerazione strategiche:** vento più leggero alla boa di bolina, vento più forte alla boa di lasco; o lift alla boa di lasco.
- **considerazioni tattiche:** necessità di superare barche o di difendersi da barche dietro (attenzione: sempre avere in mente la big picture – NO luffing match);
- **condizioni marginali:** orzando riesco a planare e ad allungarmi o a superare barche e confido poi di riuscire a poggiare quando sarò vicino alla boa.

### Come:

- stare decisamente più alti degli altri appena girata la boa, per evitare che chi è davanti a noi, per difendersi, inizi a sua volta ad orzare;
- una volta nella "passing lane" non voglio nessuno tra le scatole, così da poter portare la barca veloce, soprattutto nella seconda parte del lato in cui devo poggiare.

### Pro:

- se il vento aumenta ho margine per poggiare

### Contro:

- c'è il rischio che avvicinando la boa debba poggiare troppo (perda troppa velocità rispetto a quelli che hanno fatto rotta diretta); rischio di trovarmi esterno alla boa di strambata



## ➤ Basso

### Quando:

- **vento molto forte** ma sono estremamente sicuro di **poter usare il tangone** anche quando gli altri non lo usano (in tal modo mi allungo verso la prossima boa non curandomi che sia più basso rispetto alla rhumb line);
- **considerazioni strategiche:** vento più forte alla boa di bolina e più leggero alla boa di lasco;
- **considerazioni tattiche:** nel primo lasco vai sempre un po' più basso dei tuoi avversari più prossimi: stare tra avversari e boa.

### Come:

- anche con vento molto forte devo essere deciso a dare tangone e a portare la barca veloce;
- devo aver separazione per non avere rifiuti e onde di altre barche, per poter portare la barca più veloce possibile.

### Pro:

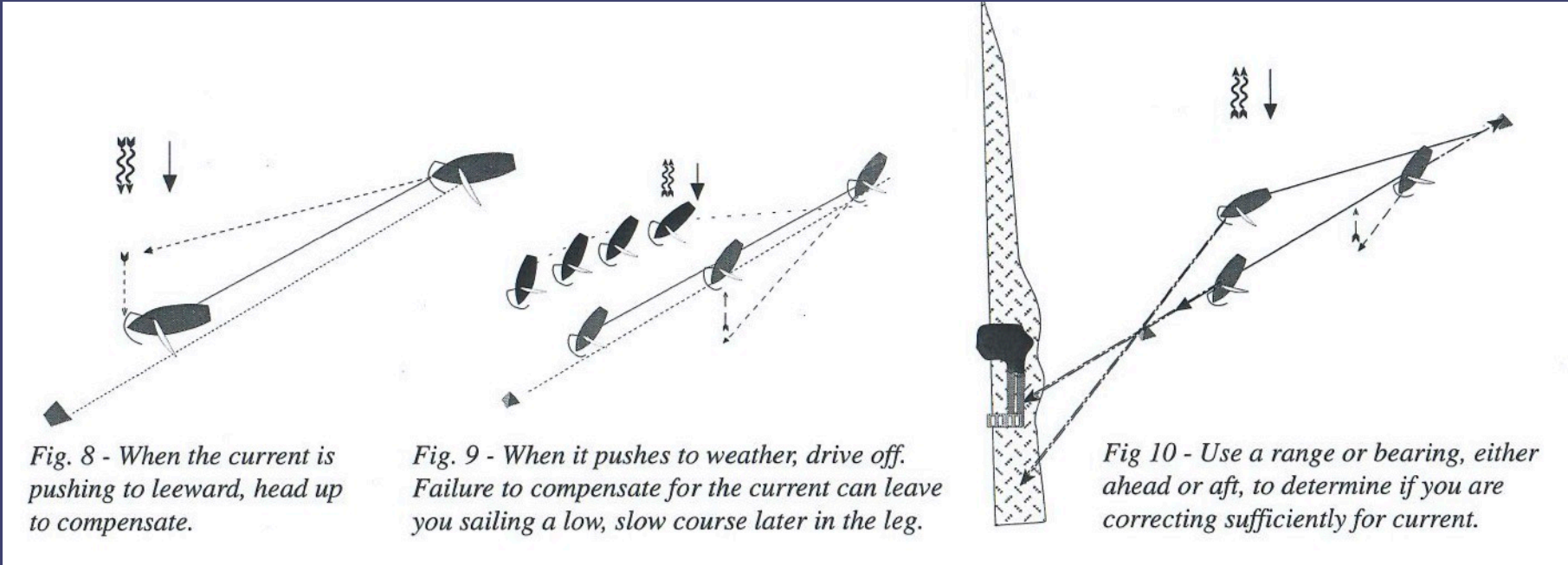
- se sono veloce mi allungo e mi garantisco l'interno alla boa di strambata

### Contro:

- devo essere sicuro della mia velocità e, se il vento aumenta, di far rientrare il tangone senza perdere tempo;
- se il vento aumenta è probabile che quelli alti riescano a poggiare veloci davanti a me.



## Corrente



## Primo lasco - Seconda parte

Posizionamento per il giro di boa

- Secondo lasco da fare alto:
  - Lavorare per prendere l'interno in boa
  - Se comunque esterni, fa rientrare prima il tangone, girare la boa in coda alla barca interna
- Nessuna barca vicina:
  - Strambare con il giusto timing



## Boathandling - Strambata boa di lasco

-Safety first: non ha senso rischiare – se non ce la sentiamo, strambiamo in sicurezza (anche senza tangone) o addirittura viriamo



## Boathandling - Strambata boa di lasco

- Il timing ideale non è sulla boa, ma sull'onda/raffica giusta in piena planata = strambare con poca pressione



## Boathandling - Strambata boa di lasco

- Decisione e precisione: quando si va ... si va ... non si cinchischia



## Boathandling - Strambata boa di lasco

La parola d'ordine è una sola: VIULENZA!!!



Ricordati:

- Timing

- Essere deciso



# Secondo Lasco





- Normalmente il **primo lasco** è **offensivo**
- Il **giro di boa** è il **punto critico di svolta**
- Il **secondo lasco** è (o dovrebbe essere) **difensivo**, essendosi le posizioni consolidate
- In realta valgono sempre alcune regole:
  - **Regola 1:** naviga alto nelle mollane; basso nelle raffiche;
  - **Regola 2:** lavora sempre per trovarti sempre un po' avanti ed in basso (ma in aria pulita) rispetto all'avversario che ti segue
  - **Regola 3:** se davanti a te c'è uno più lento, evita possibilmente di essere coinvolto in un luffing match
  - **Regola 4:** con buon anticipo prima di arrivare alla boa di poppa, valuta se è necessario ottenere l'interno in boa (ottieni l'ingaggio prima delle 3 lunghezze - o interrompilo)

Ricordati:

- Velocità = aria pulita
- Alto nelle mollane
- Basso nella pressione

## Approccio alla boa di poppa

- Regola generale: è importante garantirsi l'interno
- Regole particolari dovute a come affronteremo la successiva bolina:
  - ✓ Categoria I – decidere quale sarà il bordo di bolina in buono
  - ✓ Categoria II – se c'è un ovvio vantaggio su un lato
  - ✓ Categoria III – nessuna delle 2 sopra



# Poppa



2018 SNIPE EUROPEAN | FINLAND. © SCIRÀ / MATIAS CAPIZZANO

Alla boa offset:

- ricordati se stai girando su un buono o su uno scarso

- Lasciare Vang

- Schienare per poggiare

- Vedere dov'è la boa di poppa

# Boa di bolina (o offset)

## Jibe Set?

### Manovra molto critica

#### SI

- Presenza **offset**
- Nessun gruppo di **barche** immediatamente dietro
- Rilevante **salto di vento a destra**
- **Categoria II** (destra del campo favorevole)
- Poppa molto corta e necessità di prendere **l'interno alla boa di poppa**
- Volontà/necessità di **spaiare** rispetto a chi è avanti

#### No

- **Manca l'offset** (strambando avrò mure a sinistra)
- **Gruppo compatto** di barche (starboard tack parade = wind shadow)
- **Non c'è salto** di vento a destra
- Poppa lunga e c'è comunque tempo per un **"early jibe"**
- Volontà/necessità di **controllare gli avversari** (che si presume proseguano senza strambare)
- **Vento forte** e non siamo sicuri del nostro boathandling

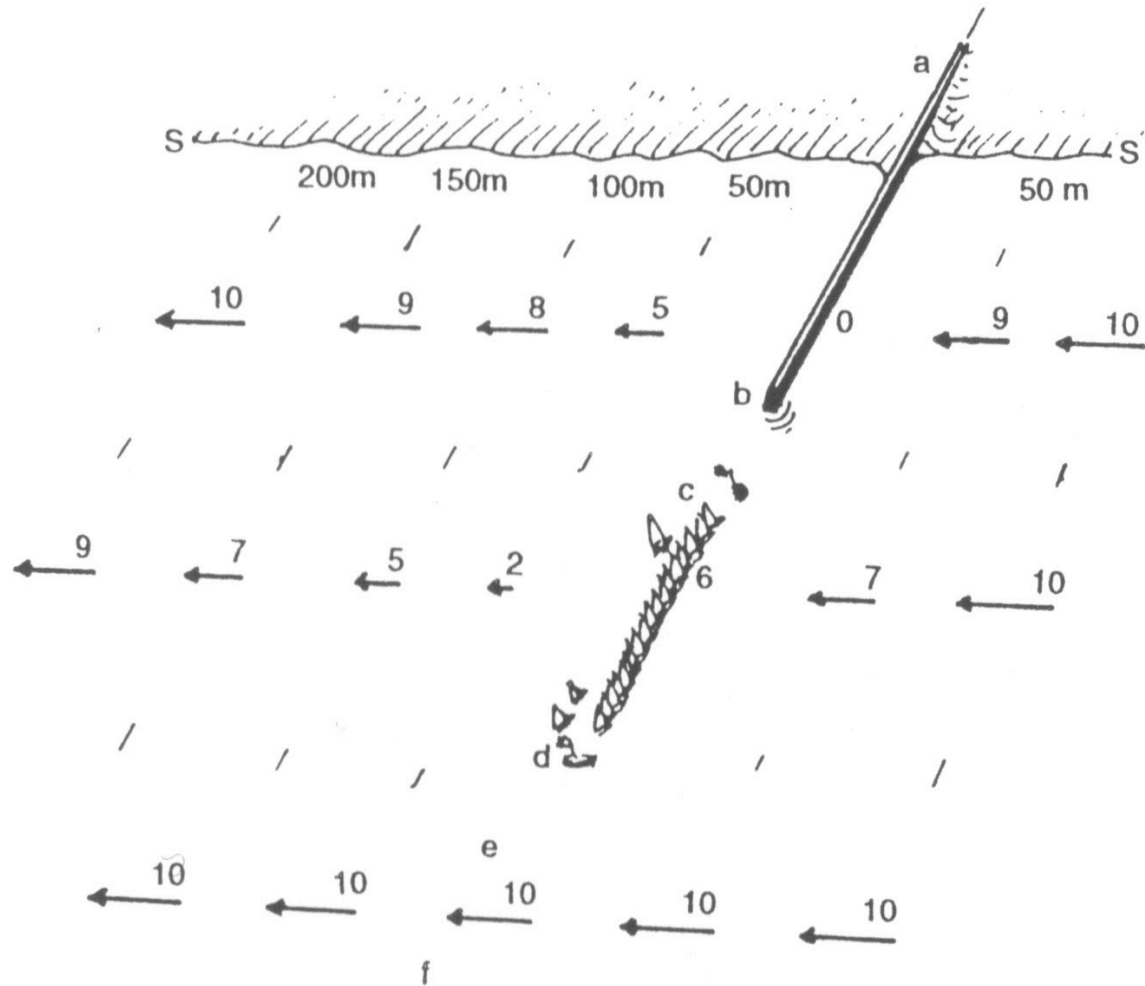
Cos'è il Jibe Set?

E' una strambata eseguita subito dopo aver girato la boa al vento, dando immediatamente tangone, appena passata la randa sulle nuove mura

Nel dubbio: fare una "normale" e poi "early jibe" ... attenzione però che, girato l'offset, non ci siano barche alla nostra sinistra che ci impediscano la strambata

Un Jibe set sbagliato comporta il fatto di finire in una "zona senza ossigeno" e di dover orzare per prendere velocità, prolungando l'agonia

## Corsie di aria pulita - Effetti del vento su una barriera aperta



Sea wall and rigs both assumed to be 7m high

Fig 12.14 Wind speeds near solid and open barriers





# I due principi fondamentali:

- Pressione (soprattutto con aria leggera)
- Aria (e acqua pulita)



# Pressione



## Guardare:

- Increspature e raffiche **sull'acqua**
- **Barche alle estremità** del percorso che camminano di più (un buon indicatore è l'angolo con cui scendono in poppa)

## Il prodiere:

- E' il migliore **osservatore** di quello che succede sul campo di regata
- Descrive **incroci e posizionamento barche**
- **Countdown delle raffiche** che arrivano di poppa (ma anche di bolina)

## Ricordare:

Quello che è successo in bolina o nella prova precedente



# Ricerca **corsie di aria pulita**



## Prodiere:

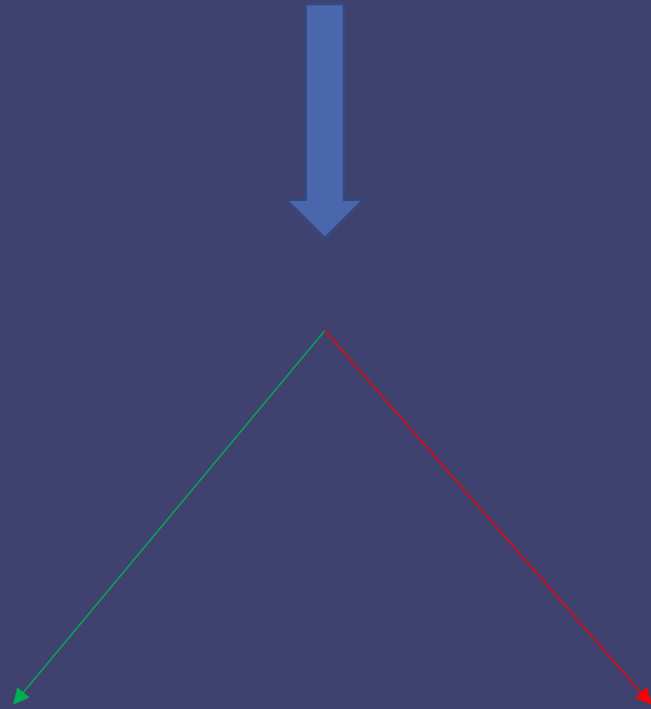
- Guarda dove punta il **segnavento**
- avvisa se ci sono **barche che minacciano** di coprire



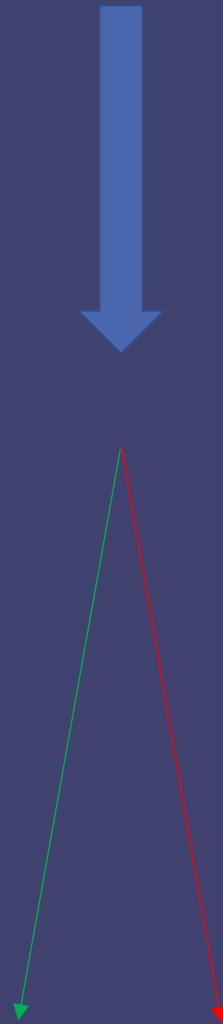
In poppa con la pressione:

- Condiziona l'angolo
- condiziona le lay line e la geometria del campo di regata (corollario avoid the laylines)
- Condiziona gli angoli negli incroci

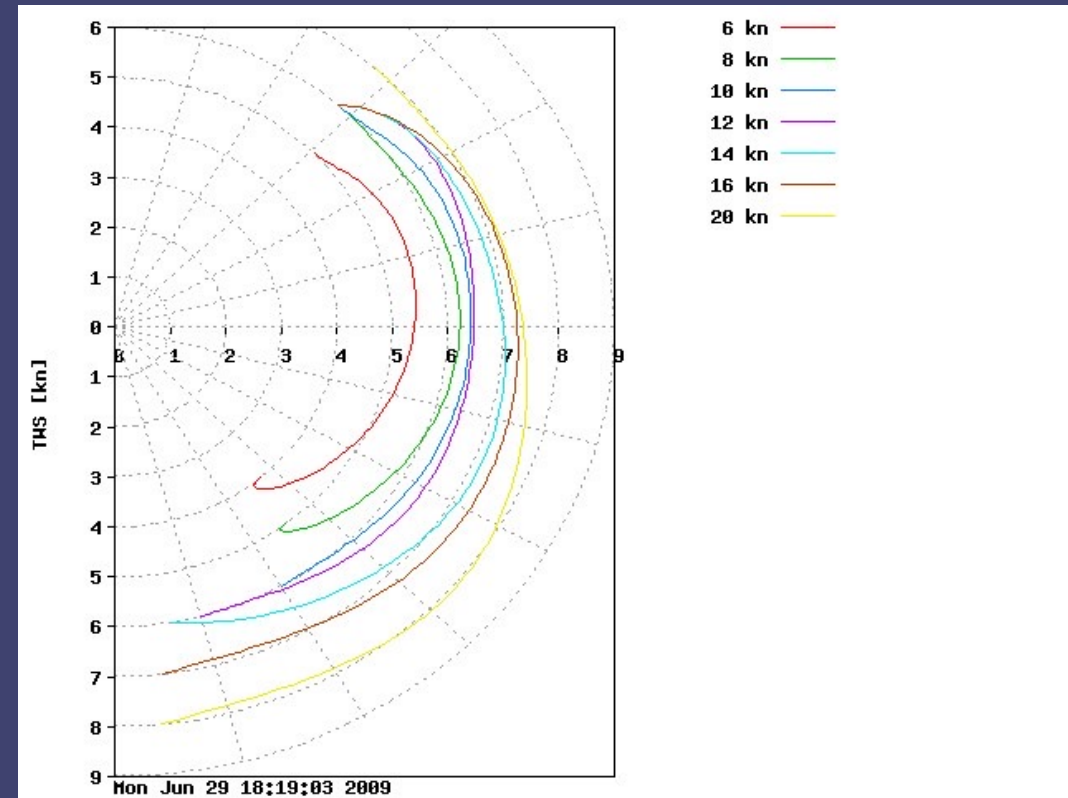
# Angolo di poppa



6 nodi



12 nodi

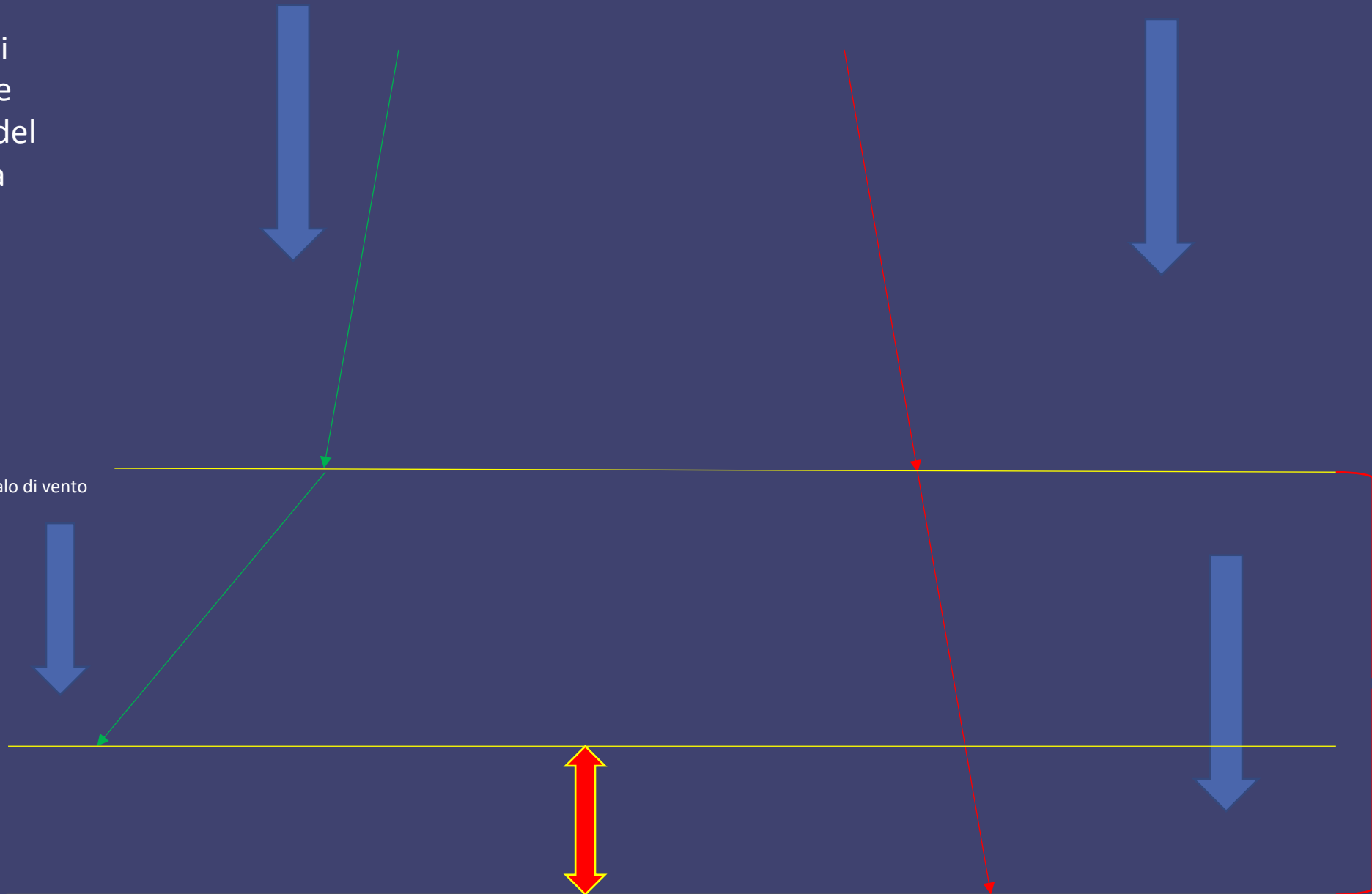


Effetti cambio di  
pressione in due  
differenti zone del  
campo di regata

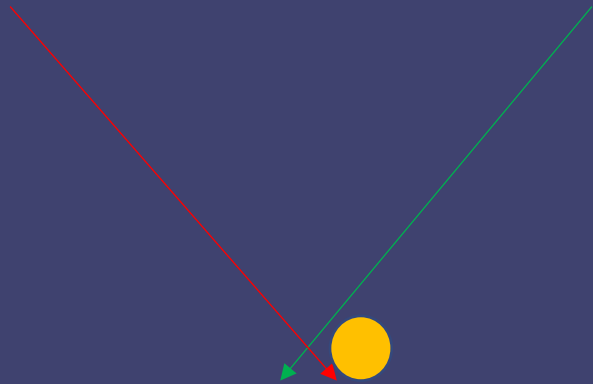
Calo di vento

In poppa la  
pressione ha  
effetti ben più  
impotanti  
sull'angolo di un  
salto di vento (a  
parità di  
intensità)

Ladder rungs  
Scala a pioli



# Laylines in poppa



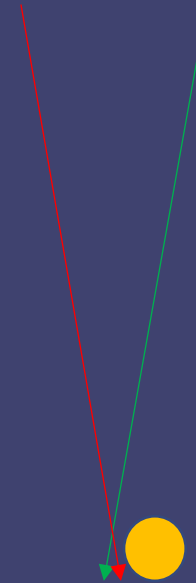
6 nodi

Corollario:

Se il vento "pulsa", cioè è instabile in intensità;

... **AVOID THE LAY LINES**

Se il vento rinforza alla boa di poppa, sono alto sulla layline = più strada da percorrere



12 nodi

Ricordati:  
Pressione  
Pressione  
e ancora pressione

# 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

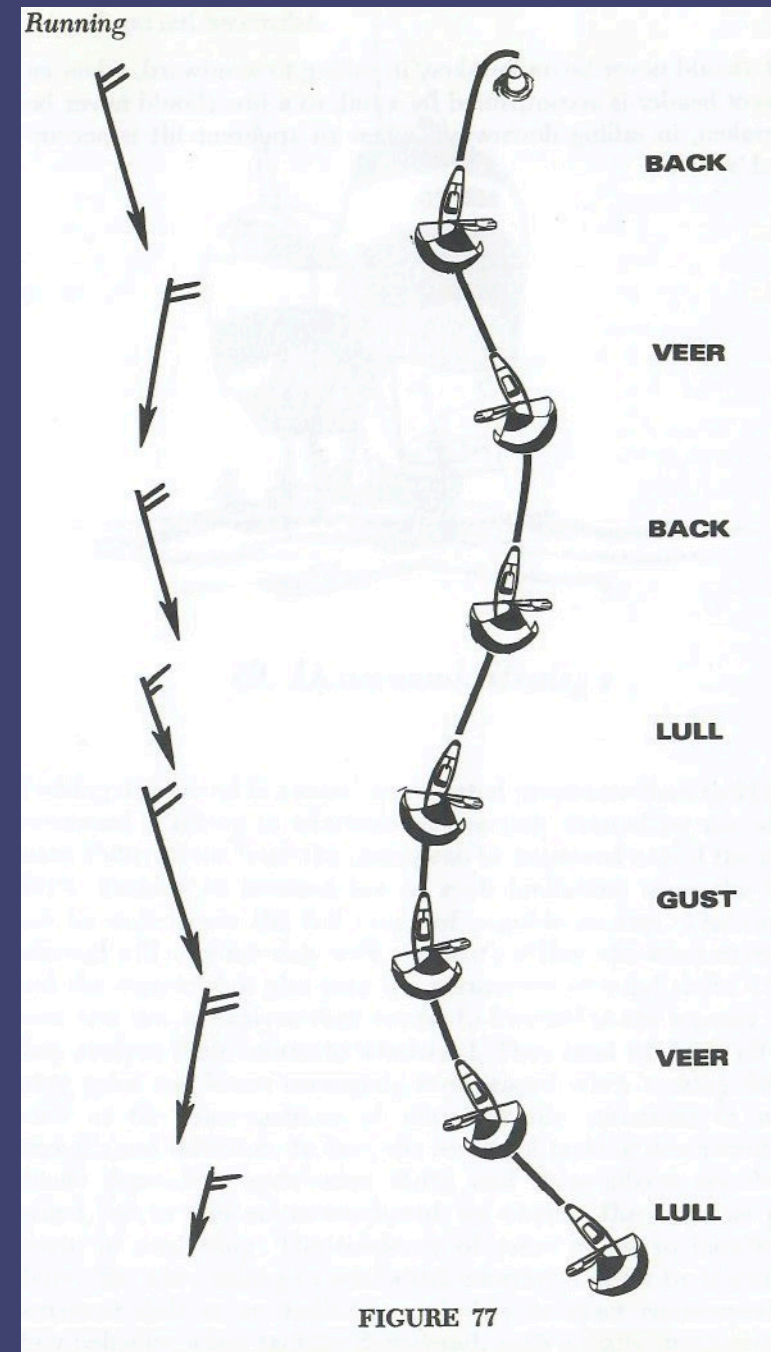


Foto Laura Sambo

## Category I – Oscillating winds - venti oscillanti

Tesi:

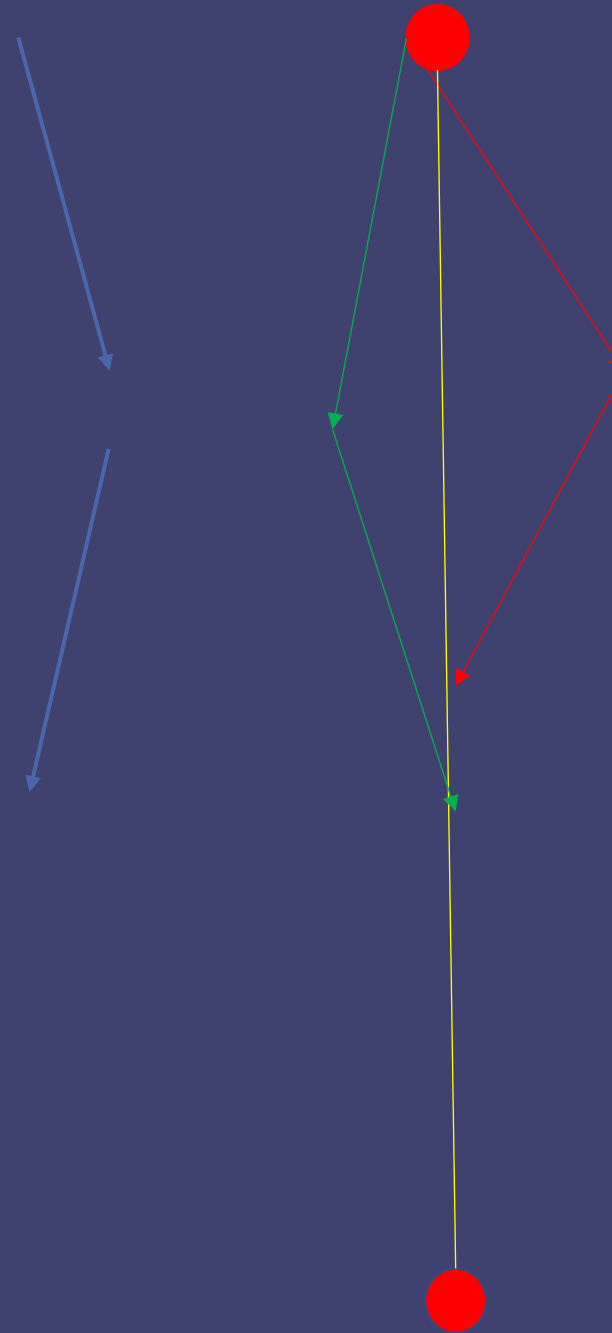
- a) In una serie di salti oscillanti, una barca può **accorciare in maniera significativa il percorso** verso la boa di poppa navigando in scarso su ogni salto (**in poppa un header è il bordo vantaggioso, in avvicinamento verso la boa**)
- b) Il **guadagno o la perdita** in un singolo salto è proporzionale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



## Category I – Oscillating winds - venti oscillanti

Gestione pratica della poppa:

- a) Prima di girare la boa al vento prevedi quello che sarà il **bordo più vicino alla rhumb line** (=miglior avvicinamento alla boa di poppa=header)
- b) Naviga sempre **all'angolo ottimale** per le condizioni di vento
- c) Poggia nelle **pressioni/raffiche**; orza nelle **mollane**
- d) Un **lift** si verifica quando ti permetterebbe di navigare sulle altre mure con lo stesso angolo rispetto alla rhumb line

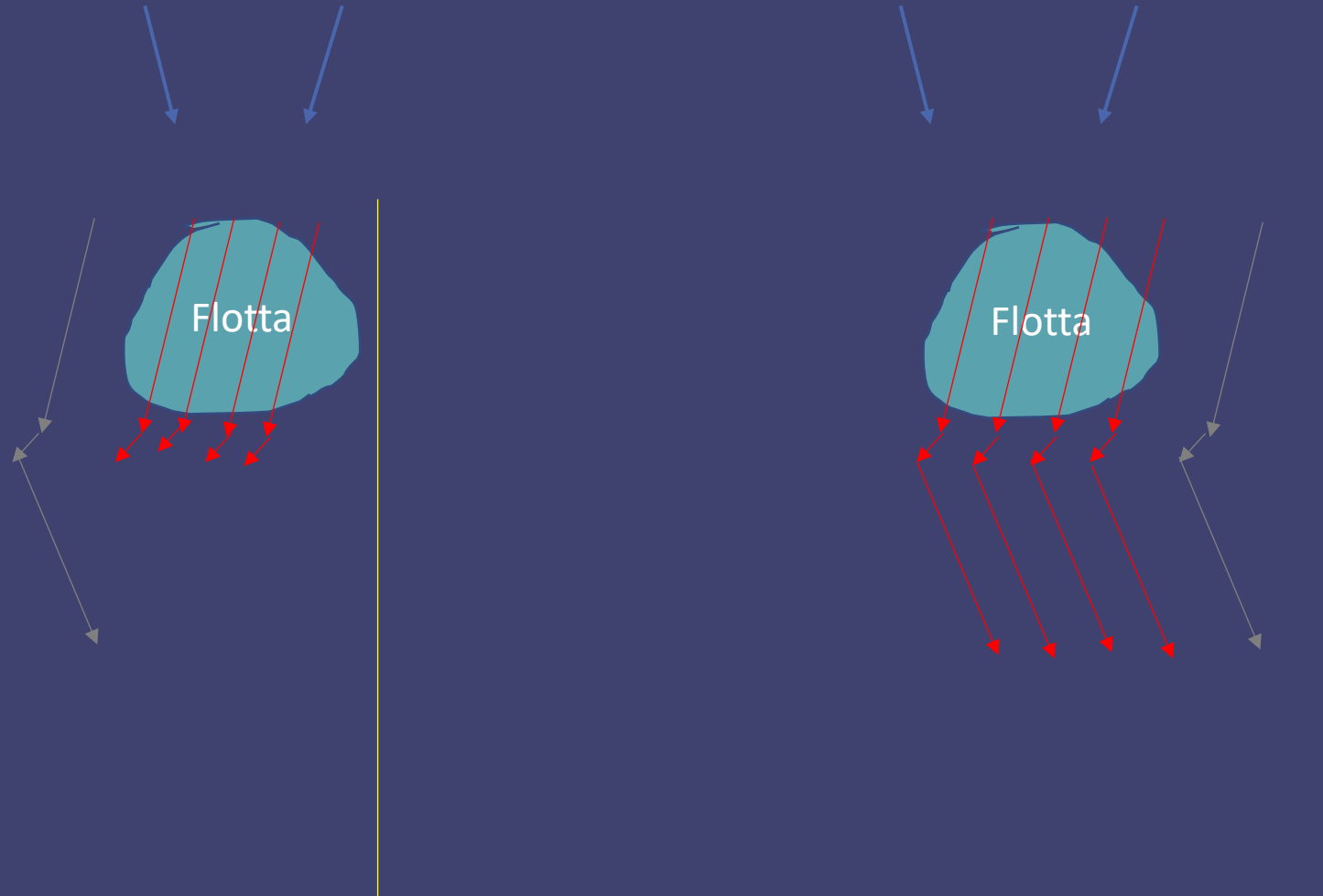


## Category I – Oscillating winds - venti oscillanti

Gestione pratica della poppa:

e) Quando appare un **lift** (indicatori: bussola e prua delle barche vicino) **stramba!**

- **Cross'em if you can!** Incrociali se puoi!
- **Don't let'em cross you!** Non farli incrociare davanti!



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

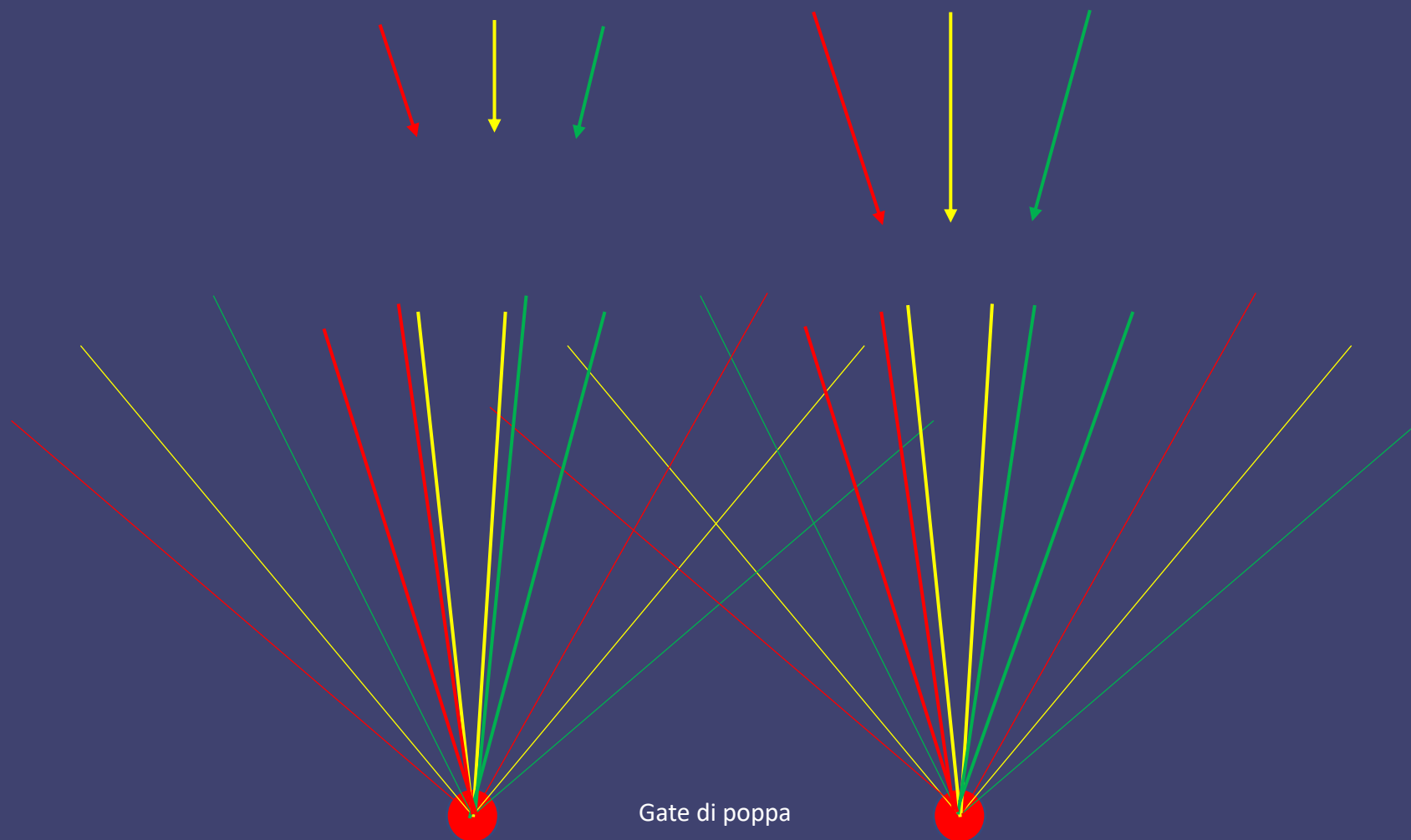
Gestione pratica della poppa:

f) **Avoid the laylines!** Evita le layline

g) Identifica le **layline** solo **alla fine del lato**

Le laylines cambiano drasticamente in relazione:

- all'ampiezza delle oscillazioni
- all'intensità del vento



Categoria 1

Ricordati:

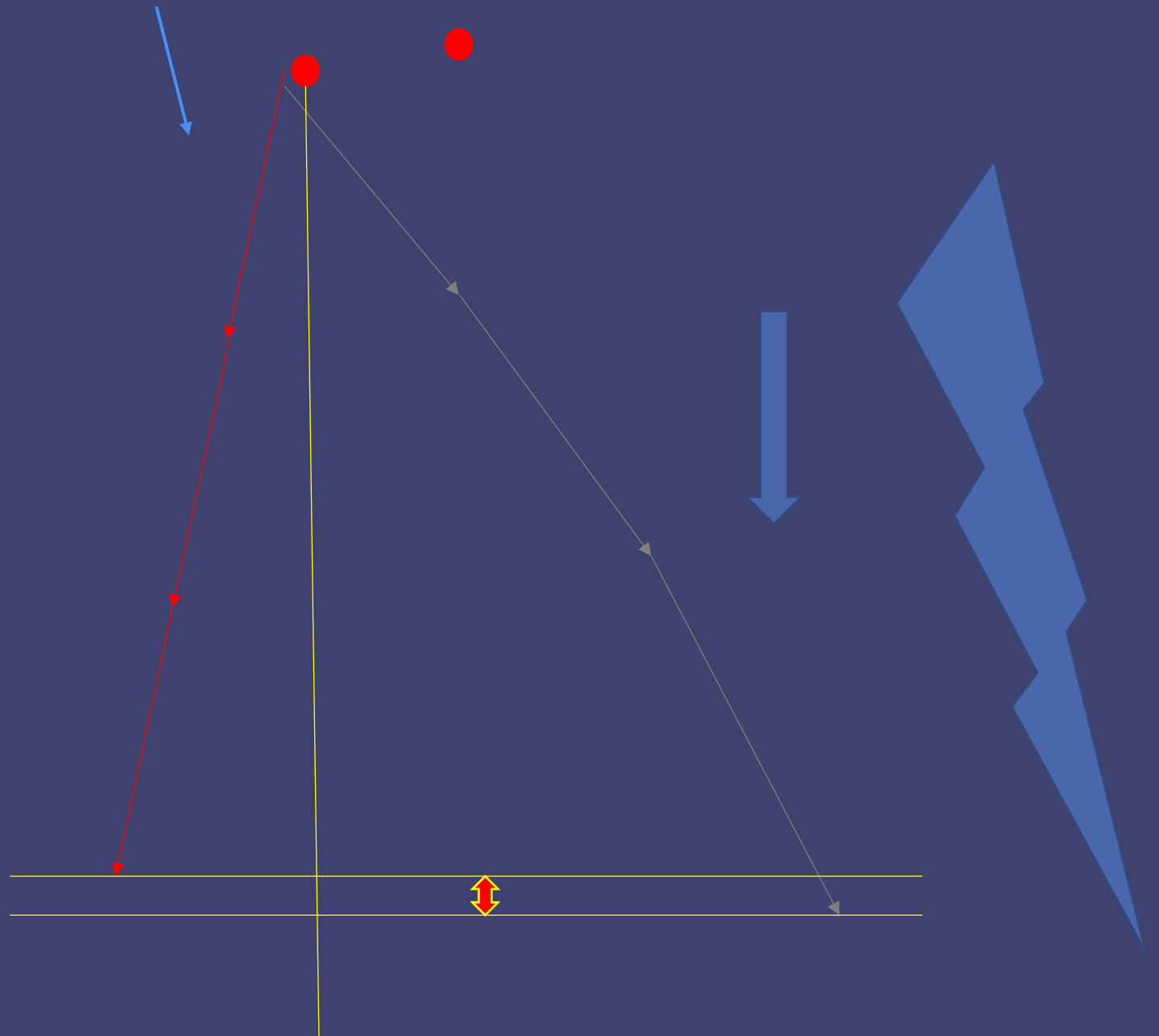
- Naviga sul vento
- Percorso più corto = bordo in avvicinamento
- Evita le laylines



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

Tesi:

- a) Una posizione più **vicina alla layline** (piuttosto che alla rhumb line) è **vantaggiosa**
- b) La barca che raggiunge il vantaggio (la parte vantaggiosa) **per prima** e rimane più a lungo guadagna di più.
- c) Tuttavia una mossa simile che ignora gli avversari, le oscillazioni del vento e le raffiche/pressioni, deve essere considerata **solo quando un lato del percorso è ovvio e pressoché certo che sia vantaggioso**



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

Principi:

- a) Una deviazione significativa dalla rhumb line è giustificata solo quando il **vantaggio** verso il lato del percorso (prossimo alla layline) è **molto grande (velocità del vento corrente)**
- b) I principi generali della Categoria 1 rimangono sempre applicabili: **pressione, corsie di aria libera**
- c) Un bordo in lift (cioè quello opposto a quello che ci consentirebbe di navigare più vicino alla rhumb line) dovrebbe essere **continuato** (in previsione di raggiungere il lato vantaggioso) finché **il vantaggio è raggiunto** e/o finché sei leggermente più vicino (alla zona vantaggiosa dei tuoi avversari)



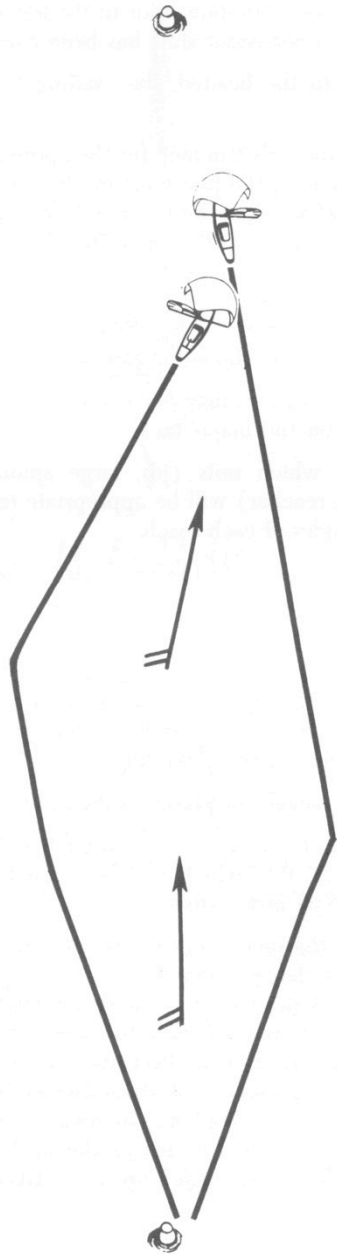


FIGURE 9

e) Se il lato vantaggioso dipende da un **salto progressivo persistente**, il primo bordo deve essere ad allontanarsi dal salto previsto (cioé il lift).

### Salto progressivo persistente

La posizione vantaggiosa è dalla parte opposta dal salto

### Allontanati dal salto previsto

Lo header è il bordo in poppa vantaggioso

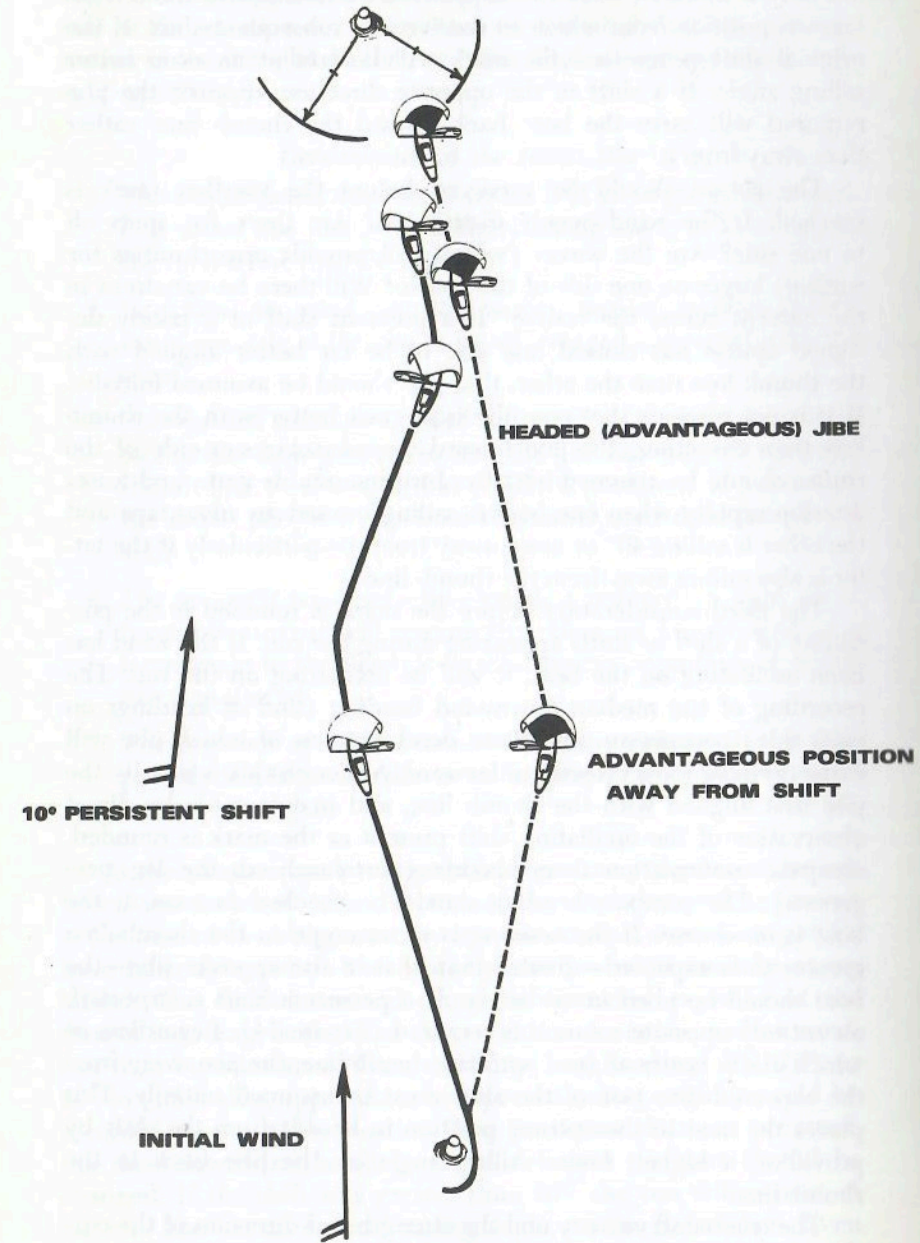
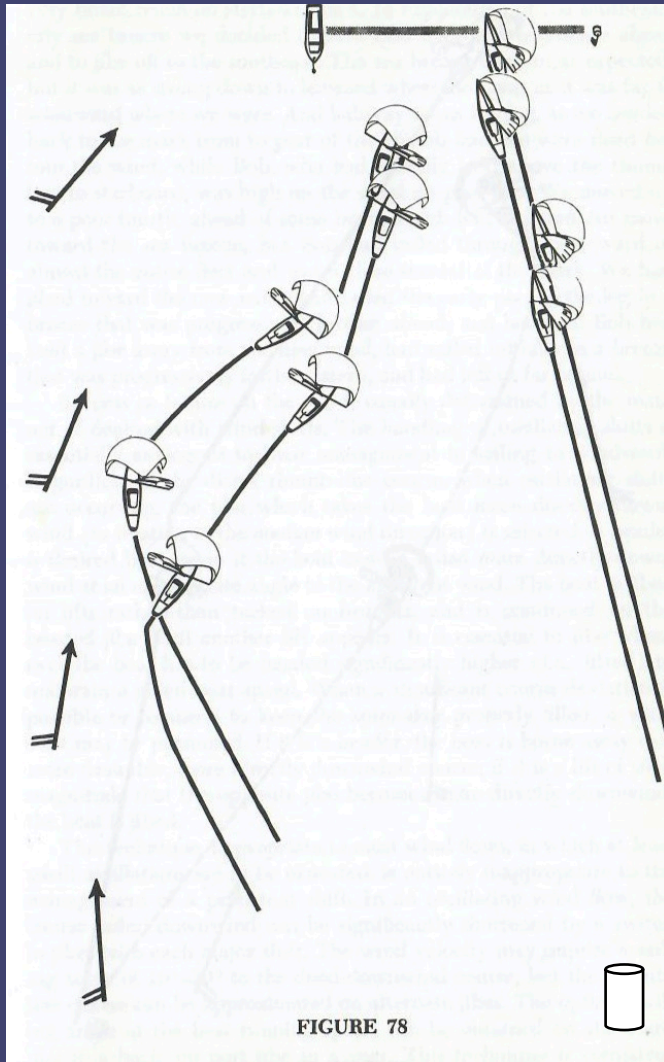


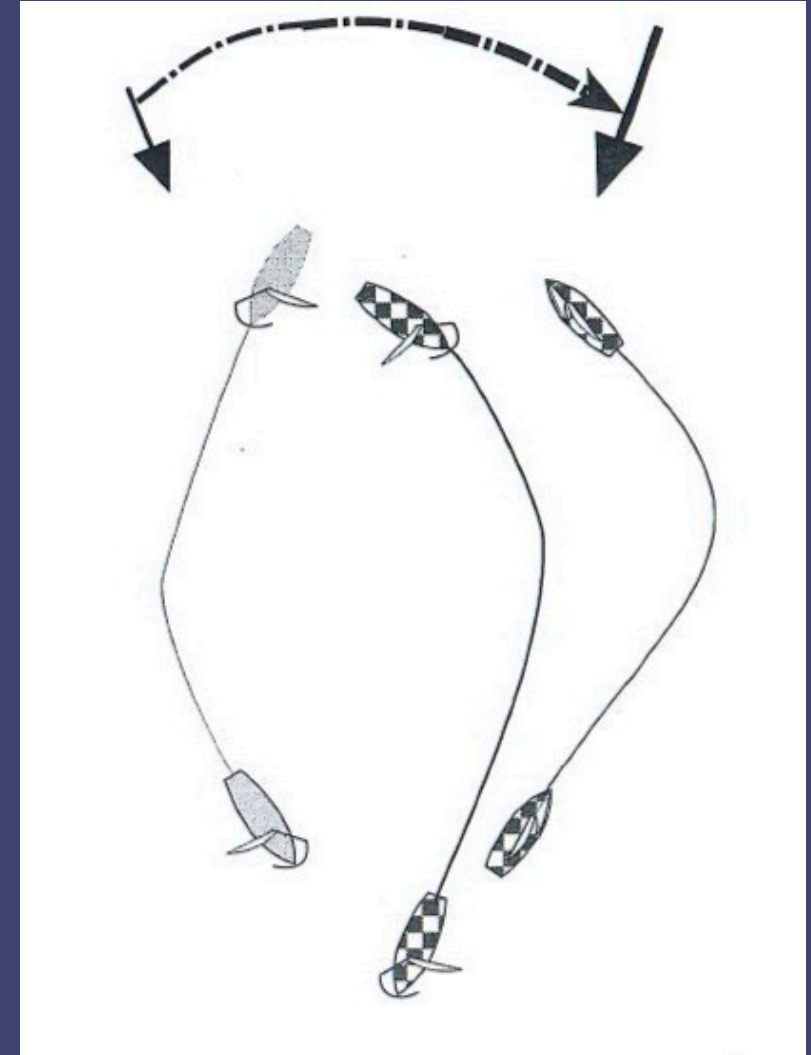
FIGURE 74

## Salto progressivo persistente: eccezioni



La regola “allontanati dal salto” (progressivo persistente) previsto ha due eccezioni

1. Il vento ruota talmente tanto che una barca riesce ad andare alla boa di poppa senza strambare.
2. In presenza di un vento che ruota e aumenta di intensità, vai verso il salto e prenditi più vento. E meglio andare verso il nuovo vento più forte



Categoria II

Ricordati:

- Avoid the competition
- Pensa a raggiungere il lato vantaggioso
- Stramba dove c'è una corsia di aria pulita

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

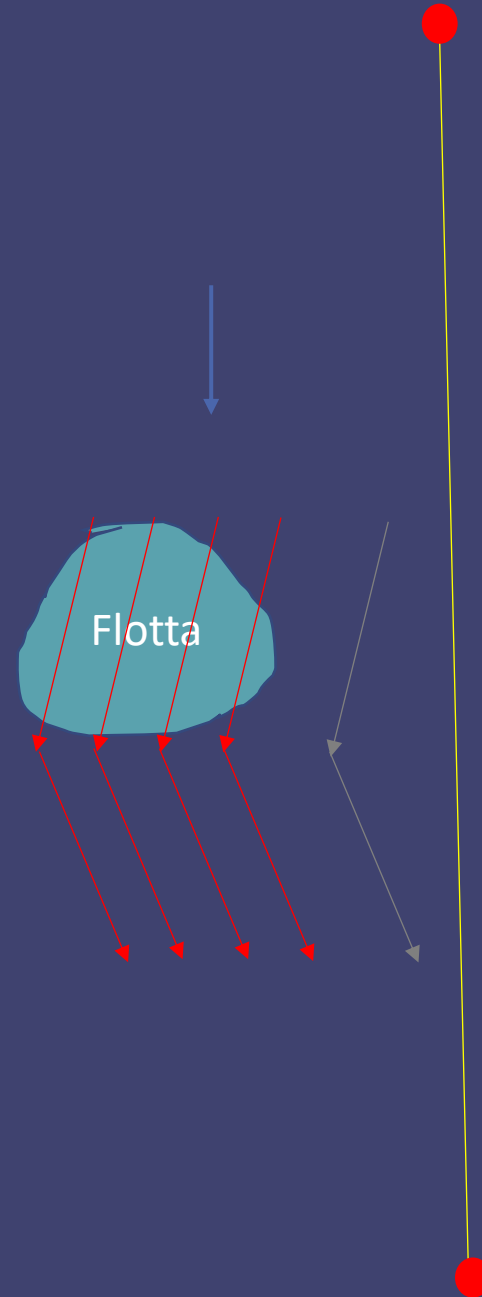
Definizione:

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) «**Sail the competition**», naviga sugli avversari, naviga relativamente alle altre barche.
- b) Stai sul lato della **rhumb line** rispetto alla flotta.
- c) Stai **all'interno e sottovento** sul bordo fuori verso la layline e **all'interno e sopravvento** sul bordo di ritorno verso la rhumb line (stai **più vicino alla rhumb line dei tuoi avversari**).
- d) Rimani nelle corsie (o strisce) di vento più forte e di aria pulita, poggiando o strambando se necessario.

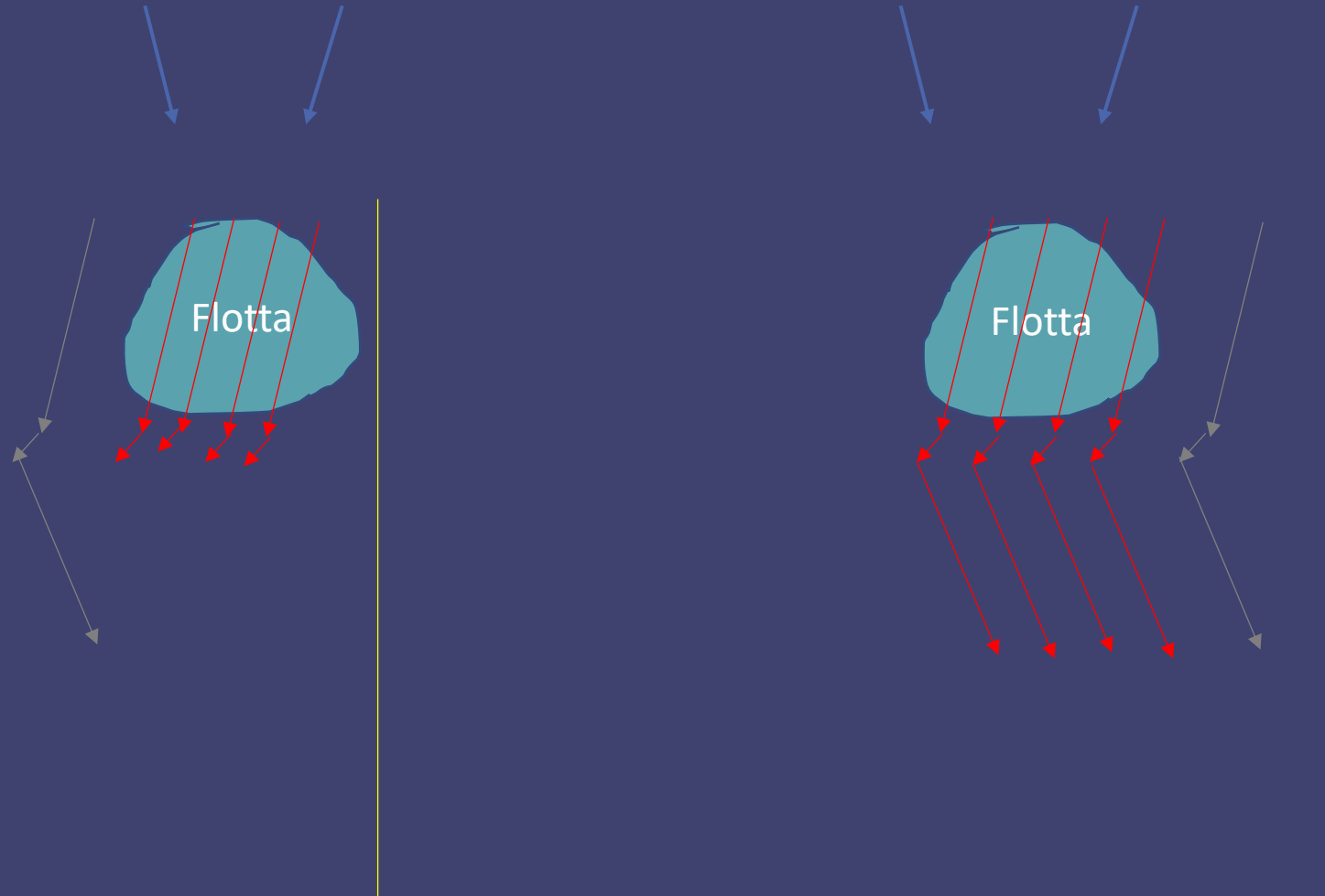


**Category III** – None of the Above – Nessuna delle precedenti

Massime prudenziali:

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

**f) Non farli incrociare davanti** (a meno che non stiano approcciando la layline)



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

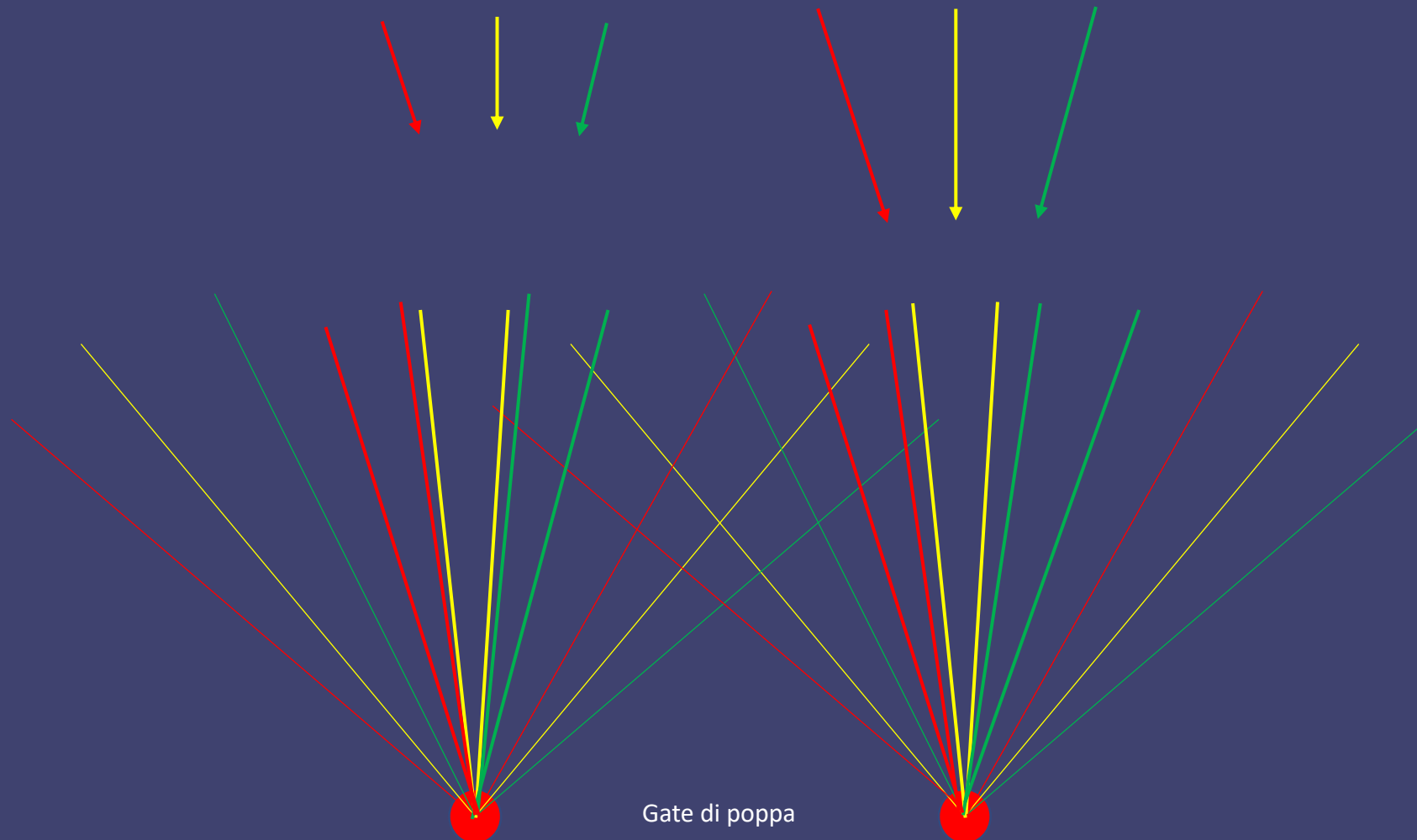
Massime prudenziali:

**g) Avoid the laylines** – evita le laylines (troppo presto)

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

Le laylines cambiano drasticamente in relazione:

- all'ampiezza delle oscillazioni
- all'intensità del vento



Categoria III

Ricordati:

- Prudenza

- Stai vicino alla rhumb  
line

- Consolida il  
vantaggio

- Evita le laylines



## Giro di Boa (o Gate) di Poppa – Boat handling

«The procedure» (thank you Gonzalo “Old Man” Diaz!):

- CREW: OUTHAUL IN
  - CREW: JIB CLOTH IN LIGHTLY
  - CREW: POLE IN ONE FOOT
  - SKIPPER: TRIM JIB SHEET
  - SKIPPER: TRIM JIB HALYARD
  - SKIPPER: RELEASE MAST AFT
  - PAUSE TO GET CLOSER TO MARK
  - AND AT SKIPPER’S COMMAND:
  - BOARD DOWN AND POLE IN
  - TRIM JIB AT ROUND MARK
  - HELP SKIPPER TRIM MAINSHEET
- PRODIERE: BASE TIRATA  
PRODIERE: CUNNINGHAM FIOCCO UN POCO  
PRODIERE: TANGONE DENTRO 30 CM  
TIMONIERE: CAZZA SCOTTA FIOCCO  
TIMONIERE: CAZZA GHINDA  
TIMONIERE: MOLLA ALBERO INDIETRO  
PAUSA PER AVVICINARSI ALLA BOA  
AL COMANDO DEL TIMONIERE:  
DERIVA GIU’ E TANGONE DENTRO  
CAZZA FIOCCO AL GIRO DI BOA  
AIUTA IL TIMONIERE A CAZZARE RANDA

Manovre dopo il giro di  
boa di bolina

- Prima manovre  
maggiori (tangone,  
deriva)
- Poi regolazioni  
minori

Manovre prima del  
giro di boa di poppa

- Prima regolazioni  
minori
- Poi manovre  
maggiori (tangone,  
deriva)

Scegliere la boa corretta del gate  
Differenti fattori tattici e strategici collegati tra loro



## 1. Posizionamento delle boe

Se una delle due boe è chiaramente posizionate più sopravento o perché sta arando, o per una scelta o per un errore del comitato.



## 2. Salto di vento

Se il vento salta (vento oscillante o salto persistente) una boa può essere leggermente favorita.

Se c'è stato un salto notevole (anche persistente), questo fattore balza in cima alla lista dei fattori da considerare.

Caso tipico: durante la bolina il vento salta di molto a destra. Tutte le barche strambano alla boa di bolina (jibe set), percorrono tutta la poppa mure a sinistra, senza strambare. In questo caso la boa di sinistra (guardando dalla barca verso il gate) è quella da girare.

Più piccolo è il salto di vento, più difficile è capire quale boa bisogna girare e maggiormente gli altri fattori devono essere considerati.





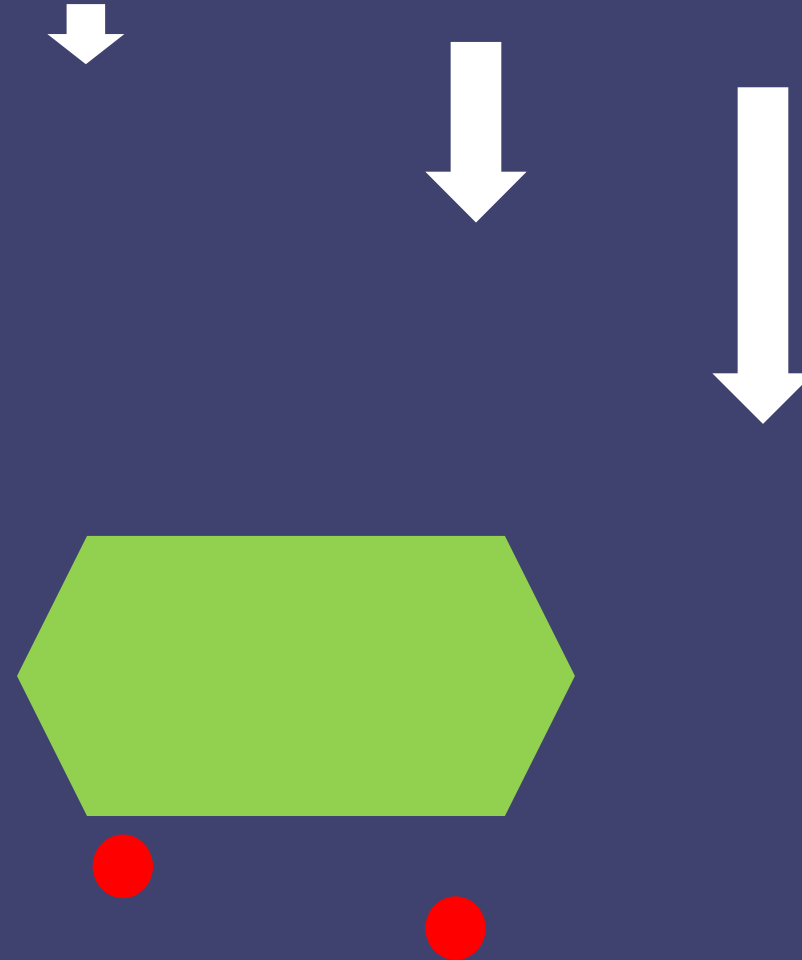
### 3. Categoria II – Un lato del percorso chiaramente favorito

Nel caso un lato del percorso sia chiaramente favorito è necessario girare la boa che ci porta più rapidamente verso quel lato. Questo è un fattore preponderante da prendere in considerazione. Tuttavia andrà eventualmente bilanciato con altri fattori (posizionamento, traffico, aria pulita, coperture). In tal caso la scelta è cruciale per l'esito della regata.

Può capitare, con il lato destro del percorso fortemente favorito, di girare la boa di sinistra (guardando dal basso il campo di regata), per il posizionamento più sopravento. E quindi di virare subito per andare a destra del campo ... questa è una manovra da valutare attentamente.

Infatti mi troverò, se sono avanti nella flotta, nella «death zone», cioè nella zona di vento e di acqua pertrurbata, creata dalla flotta che scende di poppa e che converge verso il gate.

Inoltre mi troverò mure a sinistra di bolina (devo dare acqua a chi scende in poppa mure a dritta) e probabilmente camminerò e stringerò poco, proprio in ragione della death zone.









Virata subito dopo la boa di detra del gate possibile se la flotta non è compatta

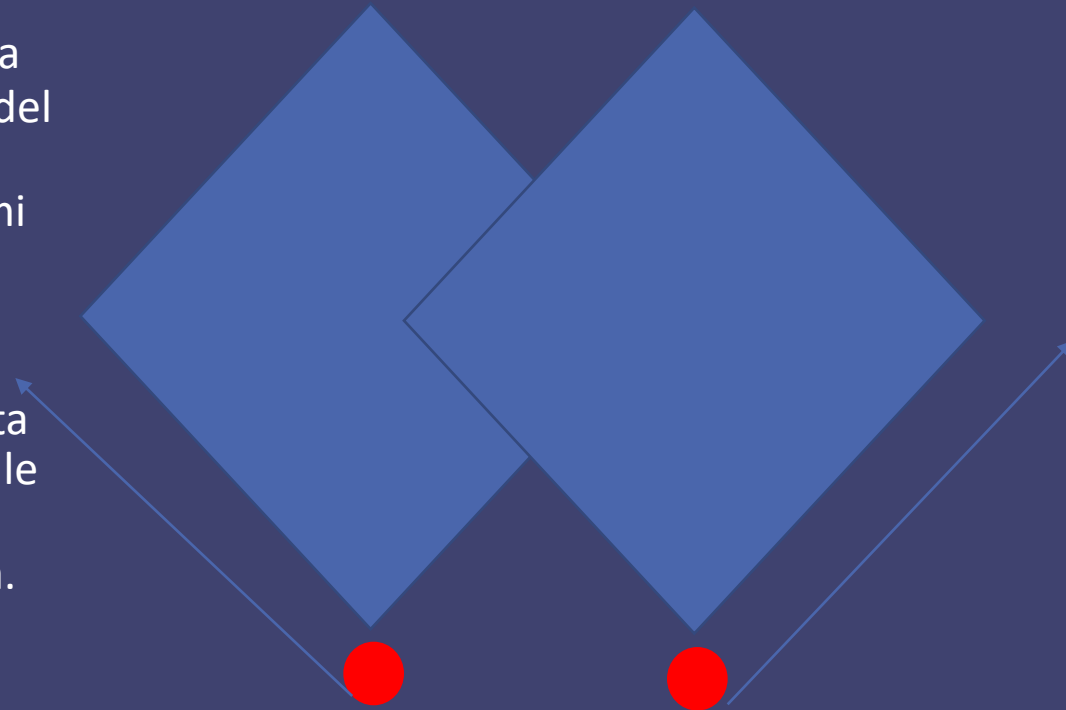
## 4. Aria pulita

Quando la testa della flotta gira il gate, il grosso della flotta sta ancora scendendo in poppa, creando un enorme «wind shadow».

Evitare questo cono di vento perturbato è una priorità molto alta.

Normalmente la mossa migliore da fare è quella di scegliere una boa del gate e proseguire di bolina per diverse lunghezze, verso gli estremi del campo, prima di virare.

Così chi gira più indietro nella flotta può avere lo stesso problema con le barche che hanno già iniziato la bolina: trovare corsie di aria pulita.





Guillermo | Fotografía  
Baixauli | Fotografía

## 5. Traffico al giro di boa

In una flotta numerosa e competitiva è spesso importante valutare se una boa è molto congestionata.

E' meglio girare la boa meno favorita ma con meno traffico, piuttosto che girare esterno a 3-4 barche.

Nella decisione valutare anche chi hai vicino.





Giro di boa con traffico ma senza «pirati»



2019 SNIPE WORLDS ILHABELA / © MATIAS CAPIZZANO





## 6. Gli avversari

Per controllare una barca avversaria, mi accerterò di girare la stessa boa.

Viceversa se mi trovo dietro al mio avversario, cercherò – non con condizioni di categoria II – di avere un'opzione tattica in più scegliendo una boa diversa.



Ph. © Carloni - Raspar / SNiPE Class

## 7. Boathandling

Per quanto ci si alleni nei giri di boa, con vento forte o molto forte, in condizioni di planata, bisogna considerare il proprio livello e le proprie capacità.

E' più prudente scegliere la manovra più semplice e meno rischiosa. Evitare, ad esempio, se possibile, strambate in boa.

E' più semplice e veloce una classica manovra (tangone dentro e orzare alla boa).



Grazie per  
l'attenzione  
e  
Grazie a  
DB Marine Academy  
per l'ospitalità



# 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