

Tecnica e Tattica

Navigare in poppa - n. 2

di Stefan Schärer (timoniere Fireball due volte campione europeo e due volte medaglia d'argento al Campionato del Mondo Fireball, già della squadra nazionale svizzera 4.70)

"la poppa, ...che noiosa!" chi pensa così fa un errore gravissimo.

Il fatto che una barca a vela con vento in poppa si comporti secondo la fisica, più lentamente e con più quiete, invece che con tumulto, come invece fa di bolina, induce alcuni equipaggi ad un atteggiamento passivo nei confronti della rotta di poppa, considerando il lato di poppa come una semplice tappa di trasferimento fino alla nuova boa di bolina.

Lo scopo di ogni regatante è quello di arrivare all'arrivo prima del proprio avversario, o meglio, prima di tutti. Ma questo richiede la massima concentrazione anche nella poppa, dove, in realtà, bisogna porre l'attenzione sugli stessi fattori della bolina.

La differenza sta nel fatto che una barca a vela può andare di bolina solo con un angolo di 45° rispetto al vento, così che, per risalire verso la boa, bisogna portarsi fuori dalla linea diretta da boa a boa, e nel fatto che, di bolina, rispetto all'andatura di poppa, sono molto più influenti i cambi di vento, le raffiche e le correnti.

Non voglio quindi porre in discussione il concetto di bolina come regina delle andature.

La rotta rispetto alla direzione del vento

La poppa, in realtà, non è mai una vera e propria andatura di poppa.

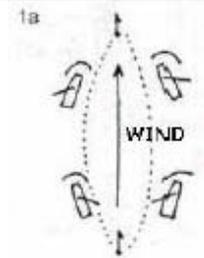
Se i giudici dovessero casualmente azzeccare di mettere la linea sopra-sotto vento esattamente nella direzione del vento, se questa vale per la bolina, la maggior parte delle volte non vale quando si fa la poppa.

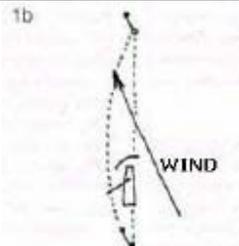
Il vento è una presenza incostante e cambia continuamente.

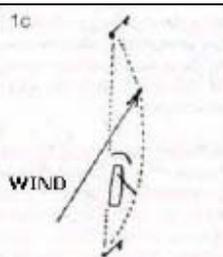
Distinguiamo i cambi di vento normali (1), che avvantaggiano una rotta, dai cambi di vento incostanti che, in quanto tali, richiedono maggiore attenzione.

La rotta corrisponde perfettamente; la scelta delle mura dipende dalla tua distanza dall'avversario non trascurando:

- se è vantaggioso stare interni;
- la direzione dalla quale arriva il vento;
- la direzione di tendenza del vento.



	<p>Il vento ha girato a sinistra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • portarsi a sinistra rispetto al vento, • strambare sopravvento, • issare lo spi.
---	---

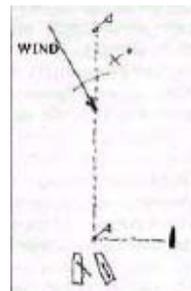
<p>Il vento ha girato a destra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • portarsi a destra rispetto al vento, cioè abbattere all'orza, • strambare, • issare lo spi . 	
---	---

Un errore comune, è quello di perdere l'orientamento dopo la strambata.

Prima di raggiungere la boa di bolina, devi già sapere da che parte sarà la poggia e da che parte l'orza e che rotta vorrai tenere. Altrimenti ti discosterai molto dalla linea diretta "da boa a boa" e perderai proprio quei metri che fanno la differenza.

Concentrati allora su dove stai andando e non sulle manovre in barca!

Come fai a stabilire da che parte viene il vento rispetto alla rotta da tenere?

	<p>Prima della partenza vai alla poggia e metti la prua al vento. Se il vento devia a sinistra, di poppa andrai a sinistra e viceversa, secondo 1b e 1c. Non contare però sul fatto che rimanga così. Annota la rotta di bussola della direzione del vento e la rotta di bussola della bolina. Questa di solito è anche scritta sulla barca giuria. Così conosci la deviazione della direzione del vento dalla direzione della boa di bolina. Bolina su entrambe le mura e tieni conto anche di questi valori. Verso la fine del lato puoi confrontare i valori attuali con quelli presi prima della partenza, e scegliere con che mura iniziare la poppa.</p>
---	--

Non senza ragione, adesso potrai dire che questa è pura teoria. E in fondo lo è. I dati così raccolti sono però un buon mezzo per capire la geometria di una regata. Se i cambi di vento sono costanti e se il vento di poppa devia in maniera sensibile dalla direzione del vento, allora puoi attenerti ai dati. Se perdi le informazioni, o non hai il tempo per prenderle, allora puoi solo seguire il criterio 1a per scegliere il lato.

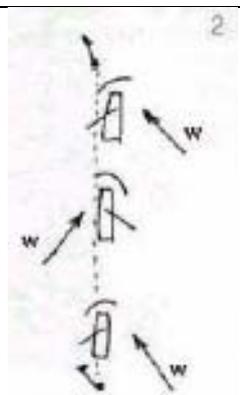
Sei quindi di poppa; se il vento ti dà da poggiare, allora sei dalla parte giusta, se no, reagisci velocemente e stramba.

Pur senza esagerare sino al "fil di ruota", non occorre che tu ti discosti molto dalla poppa piena, per raggiungere il rapporto più vantaggioso fra linea diretta con la boa e velocità ottimale.

Tuttavia, a meno che non ci sia un bel vento fresco, non fare mai la poppa piena altrimenti la tua barca diventerà un'anatra lenta!

Vale la regola di scegliere la via più veloce! Se la rotta è come in 1b e 1c, il caso è chiaro, vai diretto alla boa da sottovento o più oltre. Perché, se il vento diminuisce, sarai più lento. Ma se il vento rinforza, approfitti della maggiore velocità. Se sei andato di sottovento, vinci. Se sei andato sopravvento, dovrai dire "merda" (così nell'originale). Perché strambare molto avanti è assai penalizzante.

- Se il vento gira attorno alla linea sopra-sotto vento, non vale più ciò che ho descritto sopra.
 - A volte sono necessarie più strambate per assecondare il vento.
 - Non pensare, a 150 m dalla boa, di andare dritto di poppa piena.
 - Quando sei di poppa devi sempre guardare il segnamento e le barche attorno.
- Così puoi capire quando il vento comincerà a girare.
- Lo puoi capire anche dallo spi, quando non tira più bene e la barca rallenta sei a fil di ruota. Questo è di solito un segnale per strambare.



Forza del vento

I cambi di vento sono spesso legati ad un cambiamento della forza del vento. Così come la reazione a un giro di vento è spesso collegata a un incremento di vento.

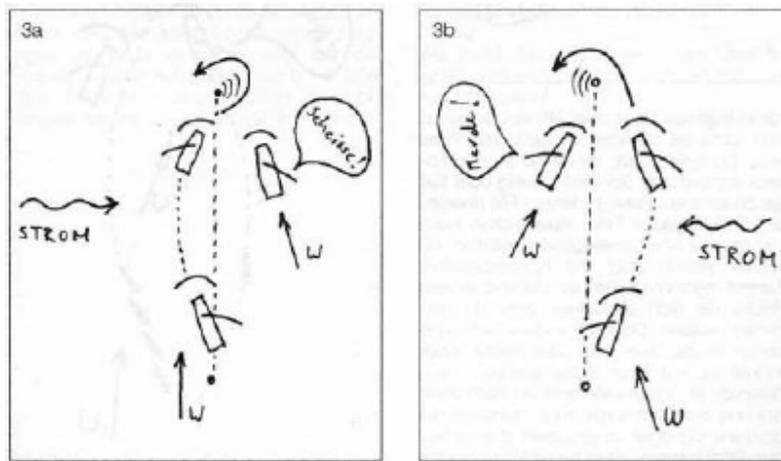
A questo punto è importante prendere la boa al momento giusto e soprattutto passarla nel momento giusto.

Scruta bene la superficie dell'acqua. Mentre il timoniere guarda verso sottovento (e continua a far correre la barca), il prodiere può guardare esattamente dove è la boa e puntarla.

Un vento più forte (o nuovo) può essere un motivo per lasciare la rotta diretta (ma tutto con misura) e andare dalla parte in cui si sta formando il vento.

La corrente

Fai attenzione a non dover mai strambare contro corrente! L'effetto del vento e della corrente si sovrappongono.



Nota:

- Il termine *Strom*, dal tedesco (cfr. *Babel fish* di Altavista) significa "corrente";
- Il termine *Scheisse!* sempre in tedesco, è una esclamazione ... allegorica, che significa"merda!" (ovverossia, ...accidenti!).

Le barche avversarie

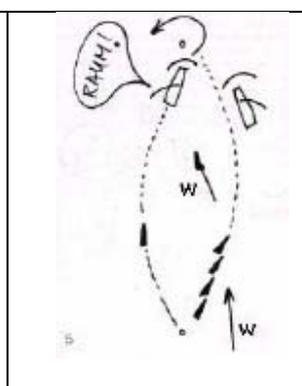
Bisogna salvaguardarsi dalla copertura che possono dare le barche che ti stanno dietro in quanto l'influenza derivante dalla copertura la si può sentire già da 6 lunghezze dietro.

Il che significa, per il FJ, che gli effetti deleteri della copertura si sentono già da circa 25 metri.

Per mettere un'altra barca in difficoltà è il vento apparente che dà il metro:

<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Devi solo osservare che l'indicatore del vento punti proprio la barca davanti, per essere sicuri di dare il massimo fastidio. • Quando sei coperto te ne accorgi subito: lo spi diventa irrequieto o cade. • Andare all'orza è la reazione più istintiva, adesso conosci le conseguenze. • Se il vento viene più da sopravvento e ci sono molte barche che ti coprono, dovrai adeguarti. • Tuttavia, se non vuoi fastidi, non provocare e pensa alla geometria.
----------	---

Andare di sottovento di poppa ha il vantaggio che con la posizione da interno arrivi (alla boa) all'orza. Questo è il presupposto migliore per arrivare al successivo incrocio già avvantaggiati. Questo è un presupposto decisivo per cominciare il nuovo bordo in una posizione favorevole. La decisione di scegliere di andare laterali, con un vento di poppa molto leggero secondo la 1a) può essere influenzato da questo proposito. Il risultato della manovra è che avrai precedenza rispetto ai tuoi avversari che si trovano sopravvento.



Saper portare la barca di poppa



Dipende molto dall'intensità del vento. Bisogna salvaguardare la posizione della barca sull'acqua.

- Con vento leggero e medio-leggero, sedete tutti e due in posizione avanzata; il timoniere sottovento, il prodiere sopravvento.
- Dietro la poppa non devono formarsi vortici.
- La randa è lasciata al massimo; lo spi è portato il più possibile verso sopravvento, così che la sua superficie sia esposta al massimo al vento.
- Il tangone è portato alto in modo che le due bugne siano alla stessa altezza, cioè poco sopra la linea orizzontale.
- Spesso viene portato troppo sopra. Con pochissimo vento deve essere abbassato sotto la linea orizzontale, per far portare ancora lo spi.
- Da 5 m/s in su, tenere la barca di poppa diventa più impegnativo. Ci si mettono anche le onde in cui la prua del FJ si tuffa.
Questo vuol dire che dobbiamo spostare il peso a poppa (specie se l'equipaggio pesa poco).
- Quando il vento diventa forte, sia il timoniere che il prodiere arretrano il più possibile.
- A questo si aggiunge il problema del rollio: alla pressione delle vele si aggiunge quello delle onde.
La forza delle onde deve essere contrastata da un leggero movimento del timone e dal contrasto dei pesi dell'equipaggio.
- Lo Spi è da portare più teso (non lasciarlo andare e tenerlo sempre sotto pressione) e per stabilizzare la randa (per far sì che l'albero non si fletta eccessivamente) occorre verificare (per tempo) la tenuta dello spingialbero (delle zeppe).
- Alla strambata, che per molti è la quintessenza dell'orrore, più veloce si va, più è facile.
- Prima della strambata:
 - Si tiene lo spi molto cazzato (la pressione sulla randa è meno intensa) così che può andare facilmente da una parte all'altra.
 - I barber dello spi vengono entrambi cazzati, così che lo spi sta in mezzo da solo e non può spostarsi.
- Quando percepisci che strambare è come tagliare il burro con il coltello, allora andrà tutto bene. Se no, il bagno è garantito!
- Tutto è in mano al timoniere, ma sarà bene che il prodiere usi tutti i sensi di cui dispone.