

LA PARTENZA - n. 1

(linea di partenza, i processi preparatori, la partenza)
di Etienne Perdon

Etienne Perdon, insieme a Eric Robert, a Jean-Charles Scale e ad alcuni altri regatanti di indubbio e riconosciuto valore, dopo essere stato, per molti anni, uno dei timonieri di punta della flotta Fireball francese, ha fatto parte, già più volte, dei pool della sfida francese alla America's Cup.



Premessa

«70%, 75%, 80% » ?

Da sempre, durante le conversazioni del dopo-regata, ci si prova sempre a quantificare l'importanza relativa della partenza nell'ambito della prestazione finale.

Da parte mia e sulla base degli scritti che i grandi maestri della vela hanno dedicato all'argomento (Paul Elvström, Michel Pichard, l'Abate Faria, Freddy Mercury e Topo Gigio), situerò questa percentuale attorno al 74,92% circa ☺.

In altre parole, per gli esperti come per i meno smaliziati, partire bene è molto più che importante; è fondamentale!

Dunque, con le conoscenze esclusivamente empiriche da regatante dilettante, come sono le mie, e quindi, con la grande soggettività ed il modesto senso dell'organizzazione che la caratterizzano, tenterò di aiutarvi a non temere questa fase determinante della regata (forse la più emozionante ed esteticamente la più bella di tutta la gara) e ad affrontarla nel modo migliore.



Prendere dei riferimenti affidabili

Il periodo che precede la partenza dovrebbe essere normalmente il teatro di un'attività intensa da parte dei regatanti con la sola eccezione di quelli (e ce ne sono in ogni Classe) che scendono in acqua sempre in ritardo se non all'ultimo momento).

Appena si è in acqua (già sul percorso di gara), mentre il timoniere si occupa di controllare la giustezza della messa a punto delle vele e della efficienza di ogni singola manovra, il prodiere (sempre consultandosi col timoniere) deve prendere quanti più elementi di riferimento e in diversi

punti della zona di partenza e anche oltre (direzione del vento, direzione e intensità della corrente, stato del mare, comportamento delle altre barche sul piano dell'acqua, forma della costa e, più generalmente, ogni altra cosa che potrebbe comportare modificazioni sul campo di regata.

Non essendo la strategia oggetto di quest'articolo, supporremo l'opzione del primo bordo di bolina come già determinata.

Effettivamente, la determinazione dell'opzione del primo bordo non è indipendente dalla partenza e la sua valutazione deve continuare durante tutta la fase di partenza e certamente dopo, congiuntamente a tutto ciò che seguirà.

Bisogna che sia chiaro a tutti che nessun equipaggio (anche di buon livello) sa sistematicamente e in modo certo e assoluto ciò che farà al momento di una partenza.

Occorre tuttavia prendere imperativamente e verificare quattro "misure" prima di una partenza: il segnale partenza, l'esatta linea di partenza (n.1 misura), la direzione del vento (misure multiple), la direzione e la forza della corrente (1 misura).

Va da sé che l'ultima è facoltativa in relazione al campo di regata, degli orari delle maree (se ci sono) e del tasso di alcolemia dell'equipaggio.

Ma andiamo con ordine.

- **Il segnale cronometrico**

Deve essere preso da ambedue i componenti l'equipaggio anche se, salvo problemi tecnici, dovrebbe sempre essere il prodiere a dare il tempo al timoniere.

Personalmente mi comporto nel modo seguente: mi faccio dare dal mio prodiere due segnalazioni al minuto per ciascuno dei primi quattro minuti (anche ad intervalli irregolari), tutti gli ultimi cinque secondi di ogni minuto e, poi, il segnale degli ultimi 30 secondi dell'ultimo minuto e, infine, tutti i secondi a partire da -10 o -15.

Quest'ultimo conteggio dovrebbe essere effettuato senza osservare continuamente il cronometro, affinché si sia tutti concentrati nella manovra di partenza e per lanciare al massimo la barca. L'ideale (ma non è così facile) è di prendere il segnale allo sparo dei 5 minuti e di valutare la divergenza ai 4 minuti ed anche al segnale dell'ultimo minuto.

Quest'indicazione esatta può permettere di azzeccare al massimo l'inizio della procedura e, dunque, di migliorare la precisione del conteggio e della partenza.



- **La linea di partenza**

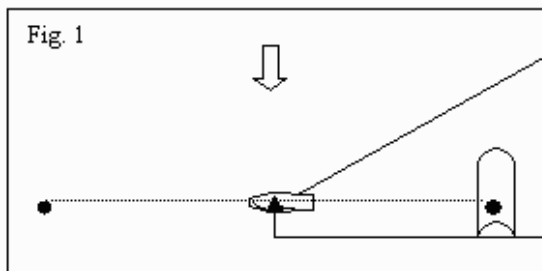
Il comitato di regata può cambiare la linea fino a 5 minuti prima della partenza e con alcune interpretazioni delle norme del nuovo regolamento, anche poco prima dello colpo di cannone; occorre, quindi, sia adottare la giusta misura col cronometro e sia, al tempo stesso, sorvegliare il comportamento del Comitato.

La barca di contro-starter potrebbe spostare la boa e la barca-comitato potrebbe filare l'ormeggio. Il tutto potrebbe avvenire senza clamore e in modo molto discreto; ecco una ragione più che sufficiente per tener bene d'occhio ogni mossa del Comitato.

Esistono due metodi che si possono utilizzare all'inizio aspettando di trovare la propria procedura (ci ritorneremo):

1. Mettersi con mure a destra esattamente sulla linea tra la barca e la boa - facendo attenzione per capire quale è il pennone giusto che servirà per traguardare la linea (cfr. le istruzioni di regata) - e percorrerla per tutta la sua lunghezza; in questo caso il timoniere tiene la barca sulla linea mentre il prodriere rileva la direzione.

Vantaggi: si ha più spazio per effettuare la misurazione.
 Inconvenienti: esistono rischi d'errore se il timoniere non è abituato (occorre assolutamente non superare i 5 gradi di errore).

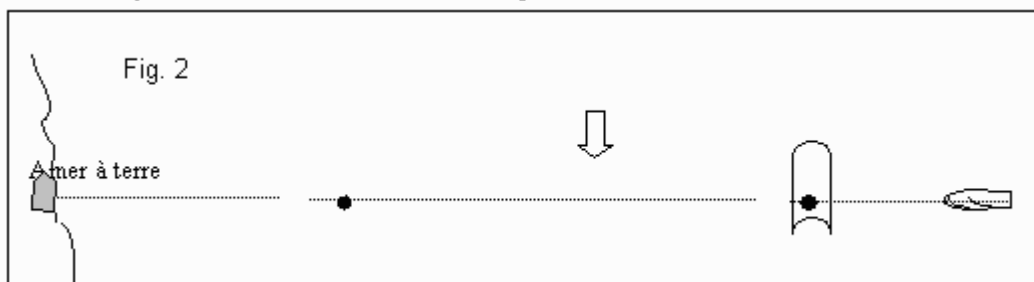


Timoniere: **“Siamo perfettamente sulla linea”.**

Prodriere: **“La bussola indica 270°”.**

2. Mettersi esattamente sulla linea a destra al di là (a destra) della barca e traguardare la boa ed il pennone che funge da riferimento per la linea. Procedere come detto per il punto precedente. Si può ancora effettuare questa stessa misura anche a sinistra (mettendosi al di là della boa).

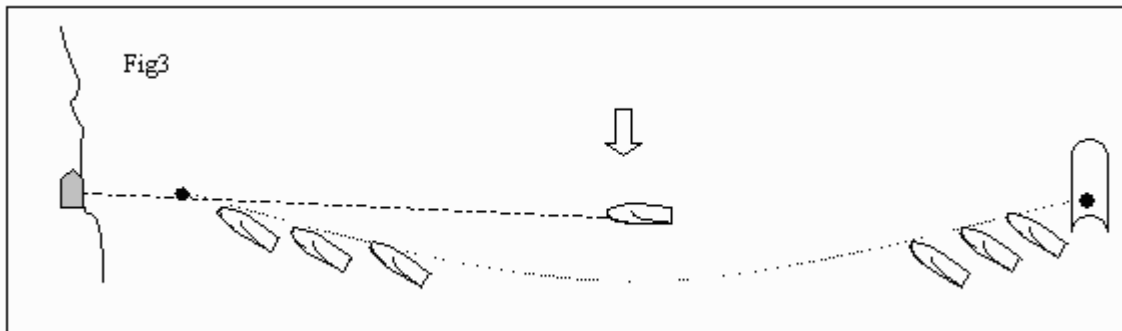
Vantaggi: misura senza errori.
 Inconvenienti: durante le procedure, siccome potrebbero esserci molte barche nei dintorni della barca comitato, può essere difficile muoversi liberamente ed ancora più vedere la boa.



Nota per coloro che non sanno il Francese: “Riferimento a terra”.

Se fosse possibile, bisognerebbe approfittare della effettuazione di questa misura per riguardare un riferimento a terra, sia a sinistra che a destra, a seconda del tipo di partenza che si desidera prendere.

Questo riferimento è utile soprattutto quando si vuole optare per una partenza nella parte mediana della linea per evitare (cfr. figura 3) la "pancia" che si forma in quel punto (specialmente in caso di bandiera nera) o allorquando si decide di partire solo o quasi alla boa (stando alla barca si è praticamente certi di non vedere mai il riferimento a terra).



Una volta annotato l'*azimut* (la direzione) della linea (rassicuratevi, è più semplice da prendere che da spiegare), occorre immediatamente convertirlo in *azimut-vento* per il quale la linea è neutrale. Se (con la bussola) si è preso l'*azimut-riga* a destra (tribordo), si aggiungono 90°, se fosse a sinistra (babordo), si sottraggono 90°.

E' il numero così ottenuto che occorre memorizzare e annotare.

Io, per evitare problemi, sono personalmente favorevole all'utilizzo di un *compucourse* (cfr. *compucourse* Musto Mod. AS0400) che fa i calcoli al vostro posto, li fa senza sbagliare e, soprattutto, memorizza per voi i diversi numeri importanti.

Perché se sottrarre o aggiungere 90° e memorizzare alcuni numeri può sembrare estremamente semplice a terra; in acqua e magari con vento e onda, può essere molto diverso.



Considerate, poi, che numerosi fattori possono venire a bloccare la bella meccanica di cui dispone il velista medio; ne citerò qualcuno a caso:

- l'euforia per una vittoria nella prova precedente;
- la delusione di un piazzamento catastrofico nella prova precedente;
- il soffermarsi a sorridere delle disavventure di quello che considerate il vostro nemico/avversario peggiore;
- il sorridere a una velista graziosa;
- l'abuso di bevaggi la sera prima di una regata;
- ecc.

Fatta questa breve quanto doverosa parentesi di richiamo alla massima attenzione e concentrazione, ogni verifica sulla direzione del vento sarà da comparare con quello della linea di "vento neutrale" prima rilevato.

Molti regatanti, per valutare la linea di partenza, invece di verificare la direzione del vento, raccomandano di provarla (cioè di fare una prova di partenza ad una o a ciascuna delle due estremità) e fingono di credere che ciò sia sufficiente.

Da parte mia, penso che occorra fare ambedue le cose.

Infatti, provare la linea permette di verificare la sua linea d'approccio e visualizzare l'effetto della corrente; di contra, occorrerebbe poter fare prove di partenza almeno 10 volte durante la procedura di partenza per poter avere la stessa precisione con il metodo proposto qui.

• **Direzione del vento (*azimut del vento*)**

Occorre rilevarla spesso, perché, non so se l'avete già osservato, il vento non tiene mai lo stesso posto.

Se mancate d'esperienza, costringetevi a rilevare la direzione del vento almeno una volta al minuto durante tutta la procedura di partenza.

Il timoniere mette la barca esattamente al vento e da il segnale quando considera di essere perfettamente nell'asse del vento (verificare con il segnamento o con il fiocco); il prodire registra il rilevamento-bussola.

Con un po' di allenamento, questa verifica può essere fatta molto rapidamente e anche, ad esempio, nel corso di un trasferimento verso la zona di partenza.

Attenzione, però, a fare la misurazione in "vento pulito" (senza ostacoli al vento) e farla in diversi punti della linea (il vento non è inevitabilmente lo stesso ovunque e allo stesso momento).

Con l'esperienza si "sente" se il vento "si muove" cambiando direzione e, dunque, se è necessaria o no una nuova rilevazione.

La linea di direzione del vento (variabile), ottenuta dalle ripetute rilevazioni, deve essere comparata con la costante "linea neutrale del vento" (sarebbe bene trovargli un nome più corto immediato).



Ricordate bene:

1. Se la linea (*azimut*) del vento misurato da voi (ovviamente in gradi) è superiore ai gradi della "linea neutrale del vento", la linea di partenza è favorevole a destra (alla barca comitato);
2. Se la linea del vento misurato da voi è inferiore a quella della "linea neutrale del vento", è favorevole a sinistra (alla boa).

• **Linea-azimut ed intensità della corrente**

E' più difficile da misurare perché, diversamente che per il vento, non esiste ancora una bandierina per la corrente.

Quando la corrente è forte, è abbastanza facile rilevarne la direzione; negli altri casi, son dolori. Comunque, esattamente come per il vento, *l'azimut-corrente* è la direzione da cui viene (e non quella dove va).

La stima più precisa consiste nell'osservare se la boa lascia una scia dovuta alla corrente (*l'azimut-corrente*, in questo caso, è in senso opposto alla scia).

Se lo stato del mare o la debole intensità della corrente non lascia scie visibili alla boa, il migliore metodo consiste nel lasciare una spugna nell'acqua nei dintorni della boa; inzuppata non offrirà massa al vento e, dunque, i suoi spostamenti dovrebbero essere sottoposti (quasi) alla sola azione della corrente.

Tuttavia, poiché siamo al paragrafo che riguarda la corrente, può valere la pena fare una piccola ma importantissima considerazione:

una barca che prende il vento è, per così dire, in modo permanente, confrontato con la corrente in quanto il vento che prendete è dato dalla componente "vento reale" + "vento-corrente", cosa che è pratica perché è questo (*vento-corrente*) il vento al quale sarete sottoposti durante la regata.

Diversamente, il Presidente del Comitato di regata vede la sua bandierina segnamento sottoposta alla sola azione del vento reale.

• **Organizzare e "ritualizzare"**

Al solo fine di evitare manifestazioni di violenza sulle vostre barche, grida di rabbia per una partenza mancata o inopportuni scorrimenti di sangue prima di una partenza (conseguenti a seppur piccole quanto inopportune disattenzioni), vorrei cominciare qui, per voi, a parlare dell'unica cosa, discreta, fragile e tuttavia così tanto necessaria alle nostre buone prestazioni in barca.

Sto ovviamente parlando dell'ordine e della pianificazione; doti quanto mai rare in molti equipaggi.

Da quanto è possibile vedere, penso che la maggior parte degli equipaggi debba costringersi a trovare (cercare) una procedura più confacente a ciascuno e ripeterla fino alla nausea e per tutte le partenze. Infatti, oltre alle informazioni acquisite e appena descritte, è evidente a tutti che un processo ben organizzato e ben oliato (e che, magari, va fino ad essere un po' "ritualizzato") può portare a ottenere quell'ingrediente indispensabile a tutte le buone partenze; la serenità che consegue alla consapevolezza di aver fatto ogni cosa nel modo migliore.

- **Partire (dove partire? come partire? perché partire?)**

Che cosa caratterizza una buona partenza?

Da quanto è stato già detto, si potrebbe pensare che una buona partenza sia soprattutto una partenza ben lanciata all'estremità favorevole della linea.

Ebbene, non è sempre così.

Una buona partenza è soprattutto una partenza che vi permetterà di andare dove volete, sul campo di regata, possibilmente prima dei vostri avversari.

Ecco, questa è la giusta definizione di una buona partenza.

Quindi, sempre nel momento in cui si dovrà scegliere dove partire, sarà indispensabile sapere quale sia il punto della linea che ha il vento migliore (dalla comparazione e dal raffronto delle misurazioni della direzione del vento rispetto alla linea neutrale) e in quale parte del campo di regata di desiderate navigare.



Provo a fare un esempio (tra tanti).

Ipotizzando che in una partenza (dopo aver fatto tutte le verifiche sulla direzione del vento) sia necessario partire alla boa e che, tuttavia, la destra del campo di regata sia favorita dalla corrente, per fare una buona partenza, questa deve necessariamente essere il risultato di un compromesso tra la "geometria della linea" e la "scelta del bordo"; questo potrebbe voler dire che la partenza non sarà inevitabilmente e necessariamente presa ad una delle due estremità.

La scelta potrebbe essere, ad esempio, quella di partire alla barca (pur con bordo favorevole a sinistra), sotto vento al gruppo che si sarà tenuto più al vento.

Se riusciamo a partire lanciati in prima fila, due cose possono venire ad ostacolarci; la barca al vento e la barca sotto vento.

- ✚ La barca sotto vento può orzare e obbligarci a virare quando non lo desideriamo (noi vogliamo andare a sinistra),

- ✚ mentre la barca al vento può coprirci o, più spesso, impedirci di virare.

Queste due possibilità devono portarci ad un unico obiettivo; quello di uscire dai rifiuti della barca al vento senza lasciar libera quella sotto vento.

Per fare questo, occorre, nella fase che precede immediatamente la partenza, attaccare il più possibile la barca al vento (la norma ci autorizza a orzare fino al vento pur lasciando alla vittima il tempo di reagire alla nostra manovra) e fornirsi uno spazio più grande possibile sotto vento.

Tutto qui, ora provateci voi.

Buona partenza e siate prudenti.