

## Tecnica e Tattica

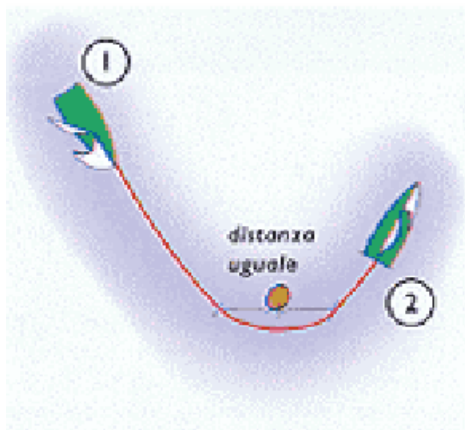
# LA BOA SOTTOVENTO

**Tattica e velocità: due diverse opzioni per un giro di boa vincente.  
In questo articolo i segreti per iniziare bene una bolina dopo un lato di poppa.**

di **John Alfonsin** - Tratto da Sailing World - Giugno '99.

Due sono gli aspetti fondamentali nell'approccio alla boa di poppa:

- Il primo riguarda la traiettoria prescelta,
- il secondo è il coordinamento dell'equipaggio per far sì che si ottenga il risultato voluto.



Bisognerà quindi decidere per tempo se il nostro obiettivo sarà quello di effettuare un giro di boa alla massima velocità possibile oppure se saranno i motivi tattici a prevalere.

Un giro di boa alla massima velocità è quello che si deve fare quando non ci sono barche ingaggiate né vi sono avversari molto vicini sia davanti che dietro.

Insomma la situazione ideale, in cui possiamo scegliere liberamente la nostra traiettoria ed uscire dalla boa già con la massima VMG (*velocity made good*, che è "la reale velocità di avvicinamento alla boa") e pronti per la boa successiva.

L'obiettivo sarà quello di ridurre al minimo la resistenza sul timone compiendo una manovra graduale, pulita e non troppo brusca; anche se, in realtà, saranno le condizioni di vento a condizionare sensibilmente il nostro operato.

**Con aria leggera**, il raggio di rotazione sarà più largo e più lento, dal momento che avremo meno potenza a disposizione. In queste condizioni un raggio di rotazione minore di una lunghezza di barca, può causare lo stallo del timone, penalizzando sensibilmente la velocità della barca. Ogni qual volta sentiamo il timone vibrare durante una manovra, probabilmente la pala sarà in stallo. Inoltre se guardiamo l'acqua dietro di noi, vedremo una scia turbolenta.

In questa fase non è importante quanto la barca sia vicina alla boa. Con l'allenamento riusciremo sicuramente ad ottimizzare sia la distanza d'entrata che quella di uscita dalla boa.

**Sempre in condizioni di vento leggero**, sarà preferibile evitare di arrivare sulle mure opposte a quelle di uscita dalla boa. Una strambata infatti può complicare ancora di più la manovra, rallentando la velocità della barca ed aumentando non poco la resistenza idrodinamica sul timone.

L'equipaggio infine dovrà lavorare attentamente con il peso, posizionandosi sottovento al momento giusto per aiutare la barca ad orzare.

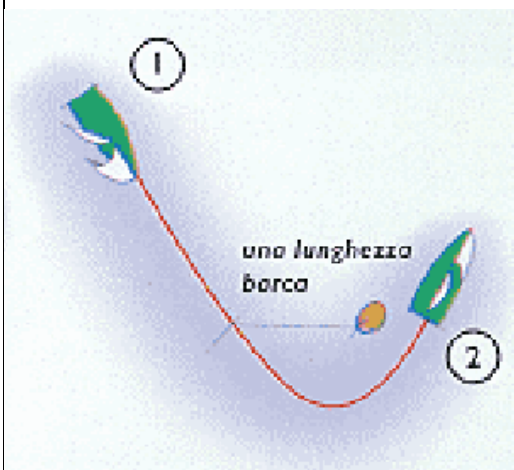
**Con vento più sostenuto** il nostro raggio di rotazione potrà certamente essere minore e tutta la manovra più veloce e più stretta, senza timori per eventuali rischi di stallo del timone.

**In queste condizioni sarà comunque preferibile ammainare lo spinnaker un attimo prima del dovuto, per consentire al prodire di anticipare tutta la manovra e di posizionarsi correttamente sopravvento, nel momento in cui all'uscita della boa torniamo di bolina.**

Una barca che si ingavona sottovento al giro di boa produce molta resistenza idrodinamica cosicché la velocità che avremo perso sarà sicuramente maggiore di quella che avremmo guadagnato tenendo lo spinnaker a riva per qualche secondo in più.

Nel caso in cui, invece, il giro di boa sia complicato dalla presenza di avversari intorno a noi (è questo il caso più ricorrente), dovremo effettuare scelte tattiche prescindendo e, a volte anche sacrificando, la velocità della nostra barca.

In questa situazione infatti diventa fondamentale non concedere alcun vantaggio alle altre barche, cercando di ottimizzare la nostra traiettoria per uscire dalla manovra assolutamente liberi di effettuare le successive scelte tattiche per il prosieguo della regata.



Se cercheremo di girare la boa alla massima velocità possibile avendo un avversario molto vicino alla nostra poppa, questi quasi sicuramente riuscirà ad infilarsi tra noi e la boa, impedendoci così l'eventuale virata subito dopo.

Se invece saremo noi ad essere dietro e proveremo a superare la barca davanti, sempre girando la boa alla massima velocità possibile, il nostro raggio di rotazione ci porterà inevitabilmente in avanti e sottovento all'avversario, posizione da cui potremo soltanto continuare a perdere terreno. Pertanto l'unica soluzione sarà quella di fare una scelta tattica anche a dispetto della nostra stessa velocità.

Quindi, **entreremo in boa più larghi**, almeno una lunghezza di barca, ma usciremo molto vicini alla boa stessa evitando così il rischio di essere infilati da un avversario, saremo in aria pulita e potremo decidere liberamente di virare o meno.

Ogni manovra è il risultato di un buon lavoro di squadra e il giro di una boa sottovento non fa ovviamente eccezione.

L'allenamento più importante per il timoniere è quello che gli consentirà di condurre la barca nella giusta traiettoria, cazzando la randa e tenendo d'occhio la boa, tutto nello stesso tempo.

Per ottenere i migliori risultati, il segreto sarà quello di provare e riprovare tante volte per coordinare se stessi e tutto l'equipaggio.

La randa sarà sempre cazzata prima, e più del fiocco, per aiutare la barca ad orzare senza utilizzare troppo il timone e ridurre così la resistenza idrodinamica.

L'equipaggio, dovrà regolare attentamente le vele e fare molta attenzione all'assetto della barca.

In fondo è un tipo di allenamento che non richiede troppo lavoro; sarà necessario svegliarsi presto, uscire, dare fondo ad una boa e girarle intorno tante e tante volte.

L'obiettivo finale deve essere quello di riuscire ad effettuare un giro di boa così tatticamente perfetto, e quindi vicino alla boa stessa, che l'equipaggio possa toccarla con i piedi.