

Tecnica e tattica

Navigare in poppa - n.1

**Allenamento, sensibilità e comunicazione:
questi sono i segreti per navigare in poppa**

di **Charlie Ogletree**

- Olimpionico USA di Tornado ad Atene e 2° al Campionato del Mondo 2004;
- 1° classificato alla Tornado Kiel Week Champion 2003;
- Olimpionico USA per la Classe Tornado nel 2000 e nel 1996;
- Campione Nordamericano Classe Tornado nel 1996;
- Campione USA Classe Tornado ('93, '95, '96, '98, '00);



In poppa, abbiamo due possibilità:

- puntare direttamente la boa anche se la nostra velocità sarà compromessa,
- o navigare al lasco con più velocità, anche se dovremo necessariamente coprire una maggiore distanza. Ma, in questo caso, la maggiore velocità sarà sufficiente a colmare la perdita dovuta alla maggiore distanza percorsa? Questa è la domanda cui si deve rispondere.

Trovare il giusto compromesso tra direzione e velocità è il segreto per ottenere il migliore avvicinamento possibile alla boa, ovvero la migliore Vmg (*velocity may good*) e, come sappiamo, il vento apparente gioca un ruolo di fondamentale importanza nell'economia delle nostre scelte.

Anche a lume di naso, navigheremo al lasco (quindi non in poppa piena) in condizioni di vento leggero (per mantenere una certa velocità) mentre, se il vento aumenta, potremo puggiare maggiormente. Gli elementi di valutazione per riuscire nel nostro intento, sono sottili ma numerosi e non avremo bisogno necessariamente di strumenti elettronici per scoprirli.

Orbene, supponiamo che gli unici strumenti a nostra disposizione siano il segnavento in testa d'albero, una bussola e i nostri cinque sensi. Utilizzeremo in gran parte questi ultimi, dal momento che svolgono lo stesso compito dei più sofisticati strumenti elettronici: raccolgono infatti una serie di informazioni che dovranno poi essere analizzate dal nostro cervello. Sia il timoniere che il prodiere sono direttamente coinvolti nella scelta del miglior angolo di navigazione in poppa ma in special modo il prodiere. Questi è spesso il primo a rendersi conto di eventuali variazioni dell'intensità del vento. Una raffica provoca un immediato aumento del carico sulla scotta spi, mentre una diminuzione di intensità del vento avrà l'effetto opposto. Il prodiere deve pertanto comunicare al timoniere ogni variazione di pressione sulla scotta dello spinnaker; di conseguenza il timoniere potrà stabilire in ogni momento quale sarà la rotta migliore da seguire. Questa è la prima importante forma di comunicazione.

Se il timoniere deciderà di poggiare verso la boa, il prodiere, scotta alla mano, dovrà letteralmente guidarlo, soprattutto con vento leggero. Se il carico sulla scotta diventerà più leggero, il prodiere dovrà informare immediatamente il timoniere per evitare che questi continui a poggiare rischiando di far sgonfiare o peggio collassare lo spinnaker.

A volte quando il prodiere ha molta esperienza ed una grande intesa con il timoniere, la comunicazione può essere estremamente sintetica. Sarà il prodiere stesso a scegliere la rotta chiedendo al timoniere di orzare o di puggiare, in relazione all'intensità del vento. Ovviamente il prodiere, dovrà lavorare il più possibile con la scotta in diretta, e comunque, anche con vento forte, capire qual'è il tipo di bozzello da utilizzare e strettamente necessario alla regolazione dello spi in qualsiasi condizione. Questo gli consentirà realmente di avere la necessaria sensibilità alle variazioni di pressione.

Le scelte del timoniere e del prodiere dovranno ovviamente avere il conforto della reciproca opinione anche se, necessariamente, alla fine, prevarrà quella del più "tattico" dei due e che, di norma, su un doppio, dovrebbe essere il prodiere. Questi, osservando gli avversari, dovrà comunicare al timoniere la velocità della barca in relazione a quella degli altri concorrenti a conferma o meno della bontà del lavoro svolto.

Ad esempio, navigando più poggiate degli avversari ma senza per questo essere meno veloci, avremo la conferma visiva di avere scelto il miglior angolo in relazione all'intensità del vento. Se, invece, il prodiere chiede al timoniere di puggiare perché ha molto carico sulla scotta dello spi, ma gli avversari stanno guadagnando terreno, sarà necessario confrontare le proprie opinioni sulla tattica da seguire. Timoniere e prodiere-tattico dovranno inoltre tenere conto delle condizioni del mare.

- Con onda dovremo necessariamente navigare con un angolo più stretto (e quindi con maggiore pressione sulla scotta dello spi) rispetto ad una giornata con mare piatto. La barca sarà così più potente sulle onde, senza subire passivamente l'effetto delle stesse.
- In condizioni di vento forte e onda formata, un angolo più stretto (con conseguente maggiore velocità) fa la differenza tra la possibilità di surfare o meno le onde. Di sicuro una volta che avremo catturato l'onda, dovremo

sfruttarla quanto più possibile puggiando per avvicinarci al nostro obiettivo. Non appena l'onda avrà esaurito il suo effetto, orzeremo nuovamente per cavalcare anche la successiva. Si ha notizia di un campione olimpico il quale, prima di ogni evento importante, si tagliava i capelli molto corti, perché ciò, a suo dire, gli consentiva di sentire la raffica con molto anticipo.

- Con vento leggero in poppa, il nostro angolo ideale sarà quello in cui cominceremo a sentire il solletico del vento sul collo. Può essere di grande aiuto anche ascoltare l'effetto dell'acqua sullo scafo. Se il rumore si affievolisce, anche la velocità della barca andrà a diminuire e sarà quindi necessario orzare.

L'errore più comune in poppa è quello di utilizzare il segnamento in testa d'albero. Un piccolo pezzo di plastica, che subisce l'effetto di ogni onda a molti metri d'altezza, non può essere considerato un punto di riferimento valido. Il segnamento può, invece, essere molto comodo in strambata. La manovra rompe il ritmo del nostro assetto e, subito dopo, può essere necessario un po' di tempo per ritrovare l'angolo corretto. Memorizzando la posizione del segnamento, prima della strambata, una volta sulle nuove mure potremo riportarci sullo stesso angolo. Ma attenzione, sempre in strambata e soprattutto con vento leggero, è possibile perdere parte della velocità, quindi sarà necessario, una volta sulle nuove mura, avere in un primo tempo un angolo leggermente più stretto rispetto a quello che si teneva sulle vecchie. Il prodiere sentirà una maggiore pressione sulla scotta spi e non appena la barca avrà ripreso velocità, fornirà al timoniere le informazioni necessarie per ripristinare l'angolo ottimale.

Imparare a riconoscere tutti gli indizi e utilizzare la propria sensibilità: questi sono i segreti per navigare in poppa. Una volta imparato, anche i migliori strumenti elettronici del mondo saranno davvero di poca utilità.