

La tattica di bolina : Giuseppe Tesorone

Inseriamo un interessante articolo suggerito dal socio Menghetti :

Talvolta si è portati a pensare che l'atteggiamento strategico in un Match Race sia completamente differente rispetto ad una regata di flotta. Non è così: i principi basilari che determinano le scelte strategiche sono gli stessi nelle due tipologie di regata.

Così come nelle regate di flotta, anche nel Match Race ancor prima della partenza è importante individuare il lato del percorso che riteniamo sia il più favorevole. Le ragioni che possono determinare questa scelta sono legate alle condizioni meteo-marine del campo di regata (corrente, intensità e direzione del vento). A tal proposito è necessario ricordarsi che il vento non è qualcosa di stabile ma che, anzi, le sue variazioni in termini di intensità e direzione possono essere estremamente frequenti. Sarà quindi importante raccogliere quante più informazioni possibili che, oltre a darci un quadro completo della situazione del momento, ci possano far prevedere ciò che accadrà nel corso della regata.

Ovviamente le scelte strategiche dei due equipaggi possono differire tra di loro a causa delle diverse informazioni e dell'interpretazione che ne viene data.

Osservando l'adrenalina fase del pre-partenza in una regata di Coppa America, gli osservatori più esperti riescono a capire quali sono gli obiettivi dei due timonieri. E' intuitivo che il combattimento sarà più intenso e serrato se il lato del campo di regata scelto dai due timonieri è lo stesso.

Perché difendere il lato destro?

Nel caso in cui le informazioni di cui disponiamo ci suggeriscono che nessun lato del percorso ha in apparenza vantaggi sull'altro, la migliore strategia è quella di proteggere il lato destro; in questo modo potremo usufruire del vantaggio delle mure a dritta agli incroci e quando saremo in procinto di girare la boa di bolina.

E' evidente che l'imbarcazione che naviga alla sinistra del campo di regata per poter arrivare all'incrocio dovrà necessariamente fare una virata in più rispetto alla barca che naviga sulla destra, manovra che fa perdere circa due lunghezze. Inoltre, una volta giunta all'incrocio, la barca sulla sinistra dovrà rispettare il diritto di rotta dell'avversario. Quindi, per poter essere sicura di incrociare sulla prua dell'imbarcazione che naviga con mure a dritta nel rispetto delle regole, dovrà aver acquisito un vantaggio considerevole.

Una tipica situazione che evidenzia il vantaggio di chi protegge la destra è quella in cui le due barche arrivano alla boa di bolina virtualmente appaiate, una mure a dritta e l'altra mure a sinistra. La prima, in virtù dei vantaggi che il regolamento di regata le attribuisce (regola 10), può costringere la barca avversaria ad orzare e addirittura a virare, per poi andare a girare la boa con un vantaggio che può anche essere di alcune lunghezze. La scelta del lato del percorso da difendere può risultare determinante ai fini dell'esito della regata.

Il controllo dell'avversario

Cosa succede, invece, se riusciamo ad individuare qual è il lato favorevole del percorso?

Una volta individuato e conquistato il lato più favorevole, cercheremo di avvantaggiarci sul nostro avversario. Nel momento in cui stiamo conducendo, seppur di poco, la regata, la regola base è quella di rimanere sempre tra la boa di bolina e l'avversario cercando di coprirlo e di spingerlo costantemente verso il lato del percorso meno favorevole. Tutto ciò ci darà l'opportunità di incrementare il vantaggio acquisito. Ecco perché:

abbiamo la possibilità di navigare nel lato del percorso favorito;

il nostro avversario navigherà nei nostri rifiuti per almeno una parte del lato di bolina;

nel tentativo di uscire dal nostro controllo, il nostro avversario sarà costretto a compiere qualche virata ancor prima che abbia acquisito la massima velocità;

possiamo gestire il vantaggio delle mure a dritta;

arrivati alla layline il nostro avversario sarà costretto a navigare nei nostri rifiuti.

Attenzione alla distanza laterale

Nel momento in cui stiamo conducendo la regata dobbiamo cercare di mantenere una distanza laterale ravvicinata con il nostro avversario: maggiore è la distanza laterale tra le due barche, maggiori sono le conseguenze che un salto di vento può comportare. Ad esempio, se due imbarcazioni navigano appaiate, entrambe con mure a dritta, con una distanza laterale contenuta, un salto di vento a sinistra favorirà la barca di sinistra che acquisirà un certo vantaggio. Non è detto, però, che questo vantaggio sia sufficiente a consentire che la barca di sinistra abbia lo spazio necessario per virare e incrociare avanti alla barca che naviga sulla

destra. E' probabile, anzi, che quest'ultima giri la boa per prima.

Assai differenti possono essere gli effetti dello stesso salto di vento se la distanza laterale tra le due barche è maggiore. In questo caso la barca che naviga sulla sinistra, approfittando della maggior distanza laterale, acquisirà un vantaggio decisamente più importante che potrebbe consentirle di passare a condurre decisamente la regata. Un salto di vento favorirà un'imbarcazione in misura direttamente proporzionale alla distanza laterale tra le due barche. Se stiamo conducendo il match e riteniamo di essere sul lato giusto del campo di regata, non è conveniente aumentare troppo la distanza laterale dal nostro avversario: un eventuale salto di vento in nostro favore ci avvantaggerebbe enormemente, ma vale la pena correre questo rischio? Abbiamo la certezza di essere dalla parte giusta? E se il salto di vento favorisse invece il nostro avversario? Gli avremmo, in questo modo, offerto su un piatto d'argento la possibilità di passare a condurre la regata.

Da questa ultima considerazione si evince la caratteristica peculiare del Match Race che è necessario tenere sempre in mente per elaborare la propria strategia di regata: l'avversario da controllare è uno solo e per vincere è sufficiente arrivare anche una sola frazione di secondo avanti a lui. Una vittoria di un soffio vale esattamente come una vittoria con ampio margine: un punto