Zeitschrift: Macolin : mensile della Scuola federale dello sport di Macolin e di Gioventù + Sport

Herausgeber: Scuola federale dello sport di Macolin

Band: 43 (1986)

Heft: 7

Artikel: Una giornata al largo

Autor: Bäni, Peter / Schweizer, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1000207

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Una giornata al largo

di Peter Bäni e Thomas Schweizer

Peter Bäni (41 anni) è maestro di sport, capo degli sport nautici a Macolin e allenatore CNSE, conosciuto soprattutto dai canoisti come ex attivo (partecipazione ai Giochi Olimpici del 1972) e come allenatore di successo. Fa parte della commissione d'istruzione dell'USY (Unione svizzera di Yachting).

Thomas Schweizer (25 anni) è cresciuto sulle rive del lago di Bienne. Ha effettuato i primi tentativi di vela a 12 anni. Da 7 — con alcune interruzioni — fa parte della squadra nazionale svizzera di vela.

Introduzione

Ogni veleggiatore di regate conosce un buon numero di libri sullo Yachting che parlano dei «problemi tattici durante le regate» o che forniscono istruzioni per «riuscire alla perfezione la partenza sottovento» ecc. Ma in quasi tutti questi libri manca uno studio approfondito sulla fase di preparazione psichica prima della gara. In altre discipline si è scoperto molto tempo fa che questa fase «pre-partenza» ha un influsso considerevole sulla prestazione del competitore.

Questa situazione ci ha indotti alle riflessioni seguenti.

Abbiamo semplificato il discorso sia a livello della tecnica velistica sia a livello della preparazione mentale. Ecco i temi trattati in questo testo:

1. Per gli attivi il giorno di gara: rendersi meglio conto di quanto succede durante la fase di preparazione della partenza (p. es. situazione di grande stress).
2. Per allenatori e competitori: riconoscere sbagli e insufficienze. Studiare particolarmente il comportamento psichico. Creare una base che permetta di adottare misure adeguate.

Protocollo di una giornata di regata internazionale sul mare

Situazione
5a giornata, 5a prova di un totale di 6 prove. 3 Beaufort, secondo le informazioni meteorologiche il tempo dovrebbe restare stabile. Prossima partenza alle 11; tempo necessario per recarsi dal porto alla linea di partenza: 45 minuti.

La vigilia
squalificati per una collisione a metà percorso, in buona posizione, a buona velocità con vento forza 5.

Classifica provvisoria
10. posto su 46 imbarcazioni classificate.

Obiettivo
6. – 8. rango.

Osservazione
Nell'esempio che segue si parla di una regata di tornado. Per altre classi d'imbarcazioni i particolari sarebbero naturalmente diversi.

Attività /svolgimento	Riflessioni, considerazioni e supposizioni
01. Risveglio alle 7.30	
02. Osservare il mare e il tempo	3 Beaufort [1], non bisogna dunque aspettarsi una partenza ritardata; questo significa alzarsi senza perdere tempo e mettersi in moto.
03. Vestirsi	
04. Fare la prima colazione. Osservare di nuovo il tempo e discutere la situazione con il prodiere [2] a) il vento aumenta:	visto che anche la vigilia c'era molto vento e che siamo stati contenti della velocità dell'imbarcazione, per il momento non è necessario prevedere modifiche delle regolazioni [3].
b) il vento diminuisce:	cambiare eventualmente il fiocco [4] e mettere delle stecche [5] più sottili nell'alto della randa [6].
05. Revisione mentale dell'imbarcazione	Che cosa rimane da riparare?
06. Breve analisi delle prove precedenti	– la squalifica è già il nostro risultato nullo; per questo motivo dobbiamo stare particolarmente attenti a evitare collisioni e false partenze. – il 10. rango non corrisponde in assoluto alle nostre aspettative e poiché ci rimangono due sole prove dobbiamo tentare qualcosa.
07. Tattica prevista per la giornata:	attacco controllato: il che vuol dire prendere certi rischi nella scelta dei bordi [7]. (Se alla prima boa occupiamo una cattiva posizione, cercare di superare sottovento [8] sui due bordi al gran lasco [9]). Nondimeno essere prudenti nelle manovre alle boe e alla partenza! Il prodiere deve assolutamente osservare la parte sopravento [10] per controllare se siamo sventati [11] da un'altra imbarcazione (per essere nascosti nel caso di una falsa partenza).

Attività /svolgimento	Riflessioni, considerazioni e supposizioni
08. Preparare uno spuntino	
09. Mettere le lenti a contatto, impacchettare l'abbigliamento di vela	Con il vento forza 3, bisogna prendere tutti i vestiti fino alla barca.
10. Alle 8.45, partenza per il «clubhouse» con la bicicletta o a piedi	movimento
11. Alle 9, consultare la lavagna del «clubhouse»	È stata confermata la squalifica della vigilia? Sono esatti i punti che ne sono risultati?
12. Studio della carta meteorologica (eventualmente informazioni meteo più precise)	Fare il paragone con la vigilia: osservare anche l'evoluzione del tempo dei prossimi giorni.
13. Alle 9.45 circa andare alla barca e procedere ai preparativi generali	
14. Breve controllo generale:	– Ci sono delle scotte [12] usate? – Sono ancora in buone condizione tutti i nodi? – Ci sono ancora tutti gli anelli di sicurezza? – Sono ancora al loro posto tutti i nastri di sicurezza? – Si sono allentati i grilli [13]? – Bisogna tendere di nuovo il trampolino [14]? – Sono ancora ben fissate le cinghie fermapiedi [15]? – C'è ancora dell'acqua negli scafi [16]?
15. Lanciare uno sguardo sul mare dall'imbarcadero:	Discutere la situazione con il prodiere e l'allenatore.
16. Scelta del materiale e regolazione di base:	Nuovo fiocco; sostituire le stecche 3 e 4 all'alto della randa con stecche più sottili. Si spostano i punti di mura del fiocco [17] 5 cm in avanti. Che cosa fanno i nostri concorrenti? Si preparano a venti forti o deboli?
17. Preparare la randa:	Tendere le stecche, ma non troppo, altrimenti la balumina [18] si chiude.
18. Armare (19) – mettere la barca contro vento – mettere la randa – tendere l'attrezzatura [20] – cambiare vestiti	Basta la tuta sintetica con la cerata o è necessaria una muta stagna?
– sistemare gli alimenti – mettere il fiocco – fissare il timone [21]	È ancora giusta la regolazione della lunghezza della barra [22]?
– chiudere i coperchi degli scafi	
19. Concentrarsi sulla regata	
20. Fare la fila per la messa in acqua della barca (ultimo controllo)	
21. Alle 10 tutti sono sull'acqua	
22. Dopo essere usciti dal porto: effettuare un ultimo controllo delle funzioni (con un po' di routine, un breve sguardo su tutta l'imbarcazione è sufficiente)	
23. Lasciare la barra	Controllare se la barca è orziera [23] come i giorni precedenti.
24. Osservare il tempo, in particolare le nuvole:	Guardare se il tempo si sviluppa come annunciato nelle previsioni.

Attività /svolgimento	Riflessioni, considerazioni e supposizioni
25 Vestirsi completamente; serrare la cintura del trapezio e mettere il giubbotto di salvataggio	
26. Dalle 10.20 alle 10.40: dirigersi verso la barca di partenza (barca giuria):	Mettere a punto le regolazioni di regata, cioè «riscaldare» e ottimizzare la barca e l'equipaggio in vista della regata (andature, manovre).
27. Eventualmente mangiare qualcosa	
28. Alle 10.45, arrivo presso la barca partenza:	Quali bandierine sono issate? È già iscritto alla barca — partenza l'azimut della boa di bolina?

I preparativi dell'ultimo minuto

29. Navigare di bolina stretta [25] con mure a dritta [24] e attraversare la linea di partenza:	Quale lato della linea di partenza è stato scelto?
30. Fino alle 10.50, aspettare il colpo di cannone dei 10 minuti	
31. Tirare un bordo di regolazione, di bolina con mure a dritta:	Come si comporta la vela? E la barca, è orziera o poggiante?
– eventualmente issare e tendere in modo diverso:	Osservare di nuovo.
– nel frattempo: leggere e iscrivere la direzione indicata dalla bussola di bolina con mure a dritta:	Anche se da alcuni giorni il vento soffia dalla stessa direzione, questa può sempre variare un po'.
32. Virare sulle mure a sinistra [26]	
33. Leggere e iscrivere la direzione indicata dalla bussola per questa andatura:	La differenza, a confronto con l'andatura di prima, è di 85° a 90°? Se no, perché? Forse le onde non vengono esattamente dalla direzione del vento — per esempio a causa di una deformazione delle rive (baia, penisola ecc.) — il che può significare che su un bordo si naviga più contro le onde che sull'altro, con la conseguente impossibilità di tenere la stessa andatura con mure a sinistra e a dritta.
34. Poggiare [27] fino a vento in poppa [28] in direzione della barca partenza:	Discutere con il prodiere il punto che si sceglierà per la partenza. Osservando il vento sul piano d'acqua di regata, è possibile determinare un lato più vantaggioso dovuto a una forma particolare della riva, una corrente locale o una deformazione nuvolosa? Qual era la situazione nei giorni precedenti? Guardando altre barche navigando al vento, al di là della linea di partenza: fanno la stessa andatura che noi facevamo prima o il vento ha cambiato direzione? Il comitato di corsa ha già spostato la linea di partenza?
35. «Parcheggiare» l'imbarcazione presso la barca — partenza e aspettare il colpo di cannone dei 5 minuti:	Discutere con il prodiere da quale lato navigare il primo bordo di bolina.
36. Alle 10.55, colpo di cannone dei 5 minuti:	Funziona bene il mio orologio? Ci sono molte barche sulla linea di partenza? Se sì, scegliere subito un «buco» nel settore previsto.
37. «Parcheggiare» l'imbarcazione sulla linea di partenza e aspettare	

Attività /svolgimento	Riflessioni, considerazioni e supposizioni
38. Tutti i 30 secondi il prodiere indica il tempo che resta fino alla partenza:	Se ci troviamo davanti ad altre barce, navighiamo indietro perché non vogliamo provocare una falsa partenza (vedere punto 07.) rimaniamo però sempre in avanti e cerchiamo di occupare uno spazio sottovento [29] per poter poggiare e poi accelerare prima della partenza. Ma dobbiamo stare attenti a non lasciar troppo spazio nel «buco» sotto il nostro vento, altrimenti un concorrente potrebbe piazzarsi in questo spazio libero e bloccarci.
39. Circa 3 minuti prima della partenza: ultima valutazione della situazione:	È cambiata la direzione del vento e l'altro lato della linea di partenza è più vantaggiosa? a) Se sì, dopo breve discussione con il prodiere correggere subito la posizione e cercare un nuovo «buco». b) Se no, ci sono dei favoriti che prenderanno il via nelle nostre vicinanze? – Se sì, la nostra analisi della situazione viene confermata. – Se no, per quali ragioni la nostra posizione potrebbe essere cattiva? C'è meno vento dalle nostre parti? C'è una corente sfavorevole? ecc. Colui che vuole prendere la partenza sotto il nostro vento, è conosciuto per la scelta di partenze estreme e potrebbe bloccarci o no? Se sì, c'è sotto il suo vento abbastanza posto per una barca? Se sì, retrocediamo immediatamente, poggiamo e ci mettiamo nel «buco». Se no, cerchiamo di maggiorare la distanza tra le due barche dopo la partenza con meno altezza.
40. Alle 10.59, regola dell'ultimo minuto: il tempo che rimane viene indicato ogni 5 secondi:	Siamo coperti sopravento da altre barche in maniera che il nostro aumento di vela non è riconoscibile? Siamo lontani dalla linea di partenza? È possibile prendere di mira la boa sottovento? È in ordine la scotta della randa [30] perché io possa cazzarla rapidamente?
41. Il prodiere si concentra unicamente sul vento, di modo da poter indicare al timoniere se qualcuno «tira» un po', perché non osiamo essere troppo coperti e rimanere senza vento	
42. 30 secondi prima della partenza: il prodiere fissa il trapezio [31]:	Se ci troviamo nel mezzo della linea di partenza, possiamo eventualmente avanzare ancora un po', perché l'esperienza dice che le barche nel mezzo stanno sempre un po' indietro. Il che vuol dire che siamo sulla linea solo nel momento in cui crediamo di averla già superata.
43. 20 secondi prima della partenza:	Calcolare l'ampiezza dello spazio sotto il vento per poter valutare meglio la distanza a partire dalla quale posso cazzare e poggiare prima della partenza senza ostacolare la barca sottovento. Se tutto un gruppo di barche comincia a tirare sopravento, dobbiamo seguire il movimento, altrimenti potremmo trovarci nei rifiuti.
44. 15 secondi prima della partenza: cazzo lentamente e poggio	
45. 10 a 5 secondi prima della partenza:	Sono sicuro di non ostacolare la barca sottovento? Un concorrente mi sta superando sopravento?
46. 5 secondi prima della partenza: orzo fino a mettermi di bolina e cazzo a fondo la randa	

Riflessioni, considerazioni e supposizioni	Attività /svolgimento
47. Dopo la partenza:	La partenza è stata valida? Qual è la nostra posizione? Devo fare dell'altezza per evitare una barca sottovento? O devo lasciar «correre» la barca per evitare che un concorrente sopravento ci sventi?
48. Il prodiere guarda se c'è stata una partenza falsa in massa e se le bandierine corrispondenti sono state issate:	a) Se no, osserva la nostra velocità e controlla l'azimut sulla bussola. Se il vento ci costringe a poggiare e che volevamo navigare il primo bordo di bolina dal lato destro, prendiamo in considerazione una virata [32]. b) Se sì, continuamo la nostra corsa su una piccola distanza per osservare la velocità della barca confrontata a quella delle altre barche. Controlliamo anche l'azimut sulla bussola e se il vento è cambiato, notiamo la nuova cifra per permettere più tardi eventualmente di constatare una certa tendenza. Non ritorniamo troppo tardi sulla linea di partenza per non essere vittime della cosiddetta «regola dei 5 minuti senza appello» [33]. Guardiamo se il comitato di gara ha cambiato la linea di partenza; se sì, qual è attualmente il lato più favorevole? Breve analisi della partenza e della velocità della barca con il prodiere, poi eventuali modifiche. Riprendere poi dal punto 29 in poi!

Spiegazione di alcuni termini tecnici

[1] Beaufort
Scala che serve a classificare la forza del vento da 1 a 12.

[2] Prodiere
Membro dell'equipaggio che si occupa del fiocco.

[3] Modifica delle regolazioni
Regolare favorevolmente la vela e l'albero in funzione dell'andatura e della direzione del vento.

[4] Fiocco
Piccola vela a proravia controllata da un membro dell'equipaggio.

[5] Stecca
Di legno o di fibra di vetro. A seconda della scelta di durezza, il profilo della vela può essere variato.

[6] Randa
Grande vela poppavia controllata dal timoniere.

[7] Scelta dei bordi
Scelta di una distanza percorsa con la stessa andatura.

[8] Sottovento
Designa il lato dove parte il vento in rapporto all'asse longitudinale dell'imbarcazione.

[9] «Gran lasco»
Andatura con vento «al giardinetto» fra lasco e poppa (tra vento dal lato e vento da dietro).

[10] Sopravento
Designa il lato da dove viene il vento in rapporto all'asse longitudinale dell'imbarcazione.

[11] Essere sventato o rifiuti
Zona di rifiuti. Settore dove è impossibile prendere il vento o riceverlo, per esempio a causa di un'altra imbarcazione.

[12] Scotta
Corda o cavo di manovra che serve al controllo di una vela.

[13] Grillo
Anello metallico a forma di semicerchio con un foro alle estremità da cui pesa un perno.

[14] Trampolino
Per un tornado: tela tesa tra i due scafi.

[15] Cinghie fermapiedi
Cinghie fissate nel pozzetto sotto le quali si mettono i piedi per non perdere l'equilibrio quando ci si protende fuori bordo.

[16] Scafo
Parte dell'imbarcazione cui è affidato il galleggiamento.

[17] Punto di mura del fiocco o passascotte scorrevole del fiocco
Punto ben preciso a partire dal quale si tira sul fiocco.

[18] Balumina
Bordo della vela verso poppa.

[19] Armare
Mettere le vele.

[20] Attrezzatura
Albero completo con elementi fissanti, corde ecc.

[21] Timone
Parte dell'imbarcazione che permette di dirigerla, costituita dal timone e dalla barra.

[22] Barra
Pezzo in legno o metallo che serve a muovere la parte del timone.

[23] Orziera
L'imbarcazione ha tendenza ad andare all'orza (la prua si avvicina alla direzione del vento).

[24] Mure a dritta
L'imbarcazione riceve il vento sulla parte destra della sua vela, qualunque sia la sua andatura.

[25] Bolina stretta
Risalire il vento il più possibile.

[26] Mure a sinistra
L'imbarcazione riceve il vento sulla parte sinistra della sua vela.

[27] Poggiare
Allontanare la prua dalla direzione del vento.

[28] Vento in poppa
La direzione del vento e l'asse longitudinale della barca sono pressochè paralleli.

[29] Spazio sottovento
Spazio libero sulla parte della barca non esposta al vento.

[30] Scotta della randa
Grande scotta che serve a controllare la randa.

[31] Trapezio
Attrezzo che permette al prodiere di protendersi all'esterno dello scafo per equilibrare le forze che operano sulla barca.

[32] Virata
Navigando di bolina (al vento) orzare fino a far prendere vento alle vele sul lato opposto (si passa dunque per la posizione di «prua al vento».

[33] Regola dei 5 minuti senza appello
È squalificato chi si trova dal lato sbagliato della linea di partenza 5 minuti prima della partenza.