



Partenza a coniglio

Alcuni suggerimenti per mettere in pratica la partenza a coniglio.

La “rabbit start” non è poi così banale.

Accade, specie ai meno esperti, di valutare in maniera errata velocità, angolo ed accelerazione della barca. Gli errori di valutazione, commessi sia dal coniglio, sia dalle altre barche portano ad orribili situazioni: nel migliore dei casi assistiamo ad un coniglio che incrocia troppo sopravento alle altre barche che non riescono ad avvicinarsi alla sua poppa, nel peggiore ad assembramenti e a collisioni contro il coniglio o tra le altre barche che poggiano all’ultimo momento dietro la poppa di questo. Non sorridete con sufficienza. Queste situazioni accadono anche prima di un Mondiale, dove un “bhamiano scalpitante” ... bim bum ... voleva insinuarsi tra il rabbit e la barca sottovento ...

Partiamo dall’inizio: che cos’è la “rabbit start” o – in Italiano – “la partenza a coniglio”?

Una barca incrocia di bolina altre barche, che passano, sulle mure opposte, a poppa della prima.

Qual è la finalità della partenza a coniglio?

Può essere quella di sostituire il metodo classico di partenza (linea di partenza e conto alla rovescia): questo è il caso del 505, classe che, per i propri Campionati del Mondo, nei quali la flotta si aggira attorno alle 100 unità, per evitare innumerevoli richiami generali, ha operato la precisa scelta di utilizzare la rabbit start (ma ... con gommone a protezione di colui che incrocia mure a sinistra). In questo caso si tratta di una partenza che deve essere affrontata con aggressività e determinazione, anche per “uccidere” le barche vicine.

Normalmente però la partenza a coniglio serve, durante una sessione di allenamento, a dare inizio ad una prova di bolina (non ad un vero e proprio speed test, dove il posizionamento delle barche è differente) o ad una regatina tra più barche. In questo caso la funzione è quella di allineare le barche che incrociano dietro al coniglio.

Se la partenza a coniglio è eseguita da tutti correttamente le barche si troveranno sulla stessa “ladder rung” e con una sufficiente separazione laterale. Le “ladder rungs” (letteralmente “pioli della scala”) sono delle linee immaginarie disegnate sulla superficie dell’acqua perpendicolari alla direzione del vento. Non so se in Italiano esiste un termine per descrivere questo concetto; forse, da qualche parte, avevo letto di “linee di equità” o qualcosa del genere ...

Se le barche, dopo aver incrociato il coniglio, si trovano tutte sulla stessa ladder rung e con circa tre lunghezze di separazione laterale l’una dall’altra, la prova è iniziata bene e proseguirà in maniera equa almeno per un po’ ... cioè almeno fino al primo salto di vento (che sposta la direzione delle ladder rungs) o fintantoché il più lento si stacca o finisce nei rifiuti di una barca vicina. Quindi prioritaria non è l’aggressività, ma il giusto posizionamento della barche.

Come agire?

Immaginiamo che il coniglio incroci la flotta della altre barche mure a sinistra.

1. Who’s the rabbit? Se la flotta è disomogenea, meglio evitare conigli lenti o inesperti ... il coniglio deve essere furbo, svelto, vigile e che non perde tempo ... non abbiamo tempo o gelcoat da buttare.
2. Scelto chi è il coniglio, le altre barche si sistemano sulla stessa ladder rung, con le vele che fileggiano, mure a dritta ... non in stallo ... se c’è vento forte vedete di non far fileggiare troppo le vele, ma piuttosto avanzate lentamente e, a maggior ragione, serve in questo un coniglio rapido.
2. Separazione laterale. Abituamoci a non scarocciare sulla barca sottovento; manteniamo una separazione laterale di 2-3 lunghezze ... meglio 3 (posizione 1 della figura).
3. Il coniglio prescelto scorre sottovento la flotta, mure a dritta anche lui, poggiando “bello profondo” (posizione da 1 a 8).
4. Il coniglio non deve avere paura di allontanarsi ed abbassarsi troppo rispetto alla flotta. Da lontano potrà valutare meglio la sua posizione e rimediare a piccoli errori di posizionamento suoi e della flotta.
5. Quando il coniglio è ben basso inizia ad orzare fino a bolina stretta, sempre mure a dritta (posizione 9). Questa è il punto importante: con tale procedura è semplice posizionarsi bene rispetto alla flotta.
6. Il coniglio, quando al proprio traverso vede la prima barca della flotta (è sulla lay line della prima barca) (posizione 10), prosegue oltre, ancora di bolina, per 2-3 lunghezze e poi vira (posizione 12).
7. Il coniglio sulle nuove mura (mure a sinistra) verifica la posizione della flotta. Se la flotta è bassa e in ritardo poggia di qualche grado, altrimenti prosegue di bolina stretta (posizione 13 – 15).
8. Le barche della flotta, quando vedono il coniglio avvicinarsi mure a sinistra, cazzano le vele e poggiano per acquisire velocità.
9. “Chi comanda” è la prima barca della fila (la barca mure a dritta più a sinistra). Importante: ogni barca non può accelerare prima che la barca sottovento acceleri. Prioritario è mantenere la separazione laterale.
10. Il coniglio, quando incrocia la prima barca della flotta, è in bolina stretta (massima VMG). Se è più poggiato inficia la regolarità della prova.

11. Per la flotta: quando la barca sotto vento accelera ed orza dietro la poppa del coniglio, più o meno nello stesso momento devono orzare anche le barche sopravento. Si troveranno sulla stessa ladder rung ed incroceranno esattamente dietro la poppa del coniglio. Un occhio al coniglio ed un occhio alla barca sottovento ... non si può sbagliare.

Unregistered copy of TSS software

