

Centro di Psicologia dello Sport

CORSO DI PERFEZIONAMENTO IN PSICOLOGIA DELLO SPORT

ANNO 2010

“GABBIANI IN OCEANO”

Progetto sperimentale di ottimizzazione con team di vela d'altura

*Il Vostro corpo, dalla punta del becco alla coda, dall'una all'altra punta delle ali,
non è altro che il vostro pensiero, una forma del vostro pensiero,
visibile, concreta. Spezzate le catene che imprigionano il pensiero,
e anche il vostro corpo sarà libero.*

Il gabbiano Jonathan Livingston

Relatori

Dott. Pezzoli Alessandro
Dott.ssa Bounous Gladys

Candidato

Chiara Bonicelli

Indice

<u>1. INTRODUZIONE</u>	pag. 2
1.1. LO SPORT: LA VELA D'ALTURA	pag. 2
1.2. LA COMPETIZIONE: ARC 2010	pag. 3
1.3. NIBANI	pag. 4
1.4 L'EQUIPAGGIO	pag. 5
<u>2. IL PROGETTO</u>	pag. 7
2.1. PREMESSA	pag. 7
2.2. OSSERVAZIONE	pag. 8
2.2.1. Il diamante del team building	
2.2.2. Il diamante del team building su Nibani	
2.2.3. La comunicazione con il meteorologo	
2.2.4. Il ritmo sonno – veglia	
2.3. INTERVENTO	pag. 17
2.3.1. Analisi Swot	
2.3.2. Gli obiettivi	
2.3.3. Report	
2.4. FEEDBACK – RISULTATI	pag. 20
2.5. RIASSUMENDO...	pag. 22
<u>3. LA MIA ESPERIENZA</u>	pag. 24
3.1. COMPETENZA TECNICA	pag. 24
3.2. COMPETENZA – FORMAZIONE – COLLABORAZIONE	pag. 25
3.3. PREGIUDIZI?	pag. 26
<u>4. ALLEGATI</u>	pag. 27
<u>5. BIBLIOGRAFIA e WEBGRAFIA</u>	pag. 37

1. INTRODUZIONE

La Psicologia dello Sport è una branca della psicologia che studia atleti professionisti e dilettanti di sport individuali e di squadra, con l'obiettivo di portare alla luce i loro meccanismi mentali, migliorarne la prestazione sportiva ed il benessere generale, cercando di fare corrispondere la prestazione potenziale con quella reale.

Si cerca quindi di ottimizzare il lavoro e le capacità dell'atleta o degli atleti, affinché questi possano dare "il meglio di sé".

Un corretto intervento di ottimizzazione mira ad indirizzare l'atleta verso l'apprendimento su come migliorare la propria prestazione, relativamente alle sue caratteristiche personali: attraverso la conoscenza di sé stesso, dei propri punti di forza ed aree di miglioramento e delle modalità per ottimizzare i primi e migliorare le seconde, lo scopo dell'intervento psicologico è quello di generare indipendenza ed autonomia nell'azione.

In altre parole, pone le basi teoriche e pratiche affinché il soggetto giunga ad una conoscenza più profonda di sé stesso e possa interiorizzare le modalità di ottimizzazione del suo operato come parte integrante dell'allenamento e, perché no, come stile di vita.

L'esperienza che ho condotto aveva come destinatari un team di velisti dilettanti impegnati nella preparazione di una regata oceanica.

Il mio lavoro è consistito sostanzialmente nell'individuazione dei punti di forza e delle aree di miglioramento presenti nel gruppo, con lo scopo di migliorare la prestazione e facilitare la piacevolezza e serenità della traversata.

Modalità e strumenti del mio intervento sono stati alcuni questionari ma soprattutto l'osservazione sul campo e l'interazione diretta con i membri dell'equipaggio.

1.1. LO SPORT: LA VELA D'ALTURA

Lo sport della vela si svolge in regate, ossia competizioni fra barche a vela in cui generalmente vince l'imbarcazione che riesce a percorrere il percorso di regata nel minor tempo possibile.

Le tipologie di regata principali sono due: le regate costiere e le regate d'altura.

Le prime durano normalmente poche ore e si svolgono lungo percorsi segnalati da boe che le imbarcazioni devono aggirare.

Nelle regate d'altura, invece, il campo di regata può essere vastissimo e la competizione può durare da alcune ore fino a mesi o addirittura anni. Il percorso è definito non più da boe ma dalle stesse caratteristiche orogenetiche del campo di regata e quindi isole, promontori, scogli, continenti, che i concorrenti sono tenuti ad aggirare in senso orario o antiorario.

Un'ulteriore distinzione all'interno di questa tipologia di regata è data dalla presenza o meno di scali e soste durante il percorso e dalla composizione del team di bordo: una persona (regata in solitario), due persone (a coppie) o più di due persone (team).

1.2. LA COMPETIZIONE: ARC 2010

L'ARC 2010 è una regata transatlantica a frequenza annuale e con itinerario Las Palmas di Gran Canaria - Santa Lucia, Antille.

La partenza cade nel mese di Novembre: in quel periodo l'aliseo, vento da Nord Est in rotazione a Est inizia a svilupparsi con intensità comprese tra 10-20kts. Va considerata la possibilità che si presenti qualche "onda tropicale" e qualche temporale durante il tragitto e che quindi le condizioni meteorologiche non siano sempre facilitanti.

La particolarità di questa regata è lo spirito goliardico ed amichevole con il quale i partecipanti affrontano l'esperienza di una traversata oceanica in tutta sicurezza: per questo motivo ogni equipaggio deve essere dotato di una serie di attrezzature (dalla zattera di salvataggio, alla radio VHF), vi è un controllo costante della posizione delle barche ed una quotidiana comunicazione radio con le stesse da parte del Comitato organizzatore.

Ulteriore esempio dell'anima che sta alla base di questo evento è l'eterogeneità delle imbarcazioni e dei loro equipaggi: giovani e meno giovani, agonisti e croceristi, famiglie, gruppi di amici, team più o meno numerosi, barche più o meno performanti e professionistiche.

Infine, questa competizione consente l'utilizzo del motore senza alcun limite, dichiarando autonomamente la distanza percorsa a motore piuttosto che a vela. Premesso tutto ciò non ci stupiamo quindi di scoprire che vi sono premi per il primo come per l'ultimo classificato, per i partecipanti più giovani, l'imbarcazione più vecchia o quella più bella, solo per dirne alcuni.

Ciononostante si tratta comunque di una regata che presenta alcuni aspetti di difficoltà: in primo luogo la tratta, che appunto prevede la traversata dell'Oceano Atlantico. Di conseguenza la durata,

che è compresa fra i 14 e 21 giorni e che quindi mette gli equipaggi di fronte ad una convivenza prolungata sull'imbarcazione, con tutte le conseguenze che questo fattore può portare.

Infine le condizioni meteo, in mare aperto, che non sono mai prevedibili fino in fondo e, come già detto, possono anche non essere del tutto favorevoli.



1.3. NIBANI

Nibani è una Grand Soleil '50, un'imbarcazione di circa 15 metri, pensata sia per le competizioni che per lunghe crociere; le dimensioni e le scelte progettuali sia interne che esterne la rendono infatti un'imbarcazione piacevolmente vivibile, dagli ambienti spaziosi, ben organizzati e privi di intralci, caratteristiche ideali anche per permettere mobilità e fluidità nelle manovre durante la navigazione.

Ciononostante, sia per la sua struttura che per l'equipaggiamento caricato a bordo, seppur gran parte sia preposto alla sicurezza o materiale di rispetto, l'imbarcazione è piuttosto pesante con l'inevitabile conseguenza di un rallentamento dell'andatura potenziale.

1.3. L'EQUIPAGGIO

L'equipaggio è composto da uomini adulti, di età compresa fra i 35 e i 51 anni, professionisti in diversi settori accomunati dalla passione per la vela, svolta come attività di tempo libero, a livello dilettantistico e con impegno, costanza ed investimenti differenti.



Maurizio: medico ortopedico professionista sia nel settore pubblico che in quello privato, M. coltiva svariati interessi, da quelli sportivi a quelli più collegati alla sua professione (presidente A.M.A.M.I.), impegnando grandi risorse in termini di energia, tempo e denaro e dandosi in ogni cosa che fa obiettivi ambiziosi. Qualche anno fa abbandona il motore per passare alla vela: Nibani è l'imbarcazione adatta sia alle crociere vacanziera in famiglia che alle regate. Quest'ultime, seppur a livello dilettantistico vengono comunque, dalla preparazione al disarmo, affrontate con spirito ambizioso ed impegnato.

Il suo carattere energico e propositivo, nonché la posizione che in quanto armatore detiene di diritto, lo rendono leader indiscusso del team.

Filippo: circa dieci anni fa anche Filippo, dopo 12 anni di esperienza su barche a motore, passa alla vela, iniziando quasi per gioco con un corso per derive. Questo lungo periodo di esperienze su barche sempre diverse lo porta ad affinare la sua tecnica e competenza rendendolo il componente del gruppo sicuramente più preparato: Filippo si occupa prevalentemente delle manovre a prua, nonché di tutti i lavoretti tecnici, in cui mostra grande abilità manuali e di "problem-solver"!

Carattere vivace ed ilare, spensierato ed avventuroso ma contemporaneamente mite, conciliatorio, serio e responsabile quando serve.

Paolo: per merito della passione per la pesca, l'adolescente Paolo scopre molto presto anche quella per la vela. Cinque anni fa Paolo conosce Filippo e tra i due nasce una profonda amicizia, rafforzata dalla condivisione di progetti come l'acquisto di una barca, il restauro della stessa e le prime partecipazioni a manifestazioni di vela d'altura. Nella formazione del team Nibani, Paolo detiene il ruolo indiscusso e molto apprezzato di cuoco di bordo, che svolge con grande passione e determina grande apprezzamento da parte dell'equipaggio. A parte questo, Paolo è piuttosto preparato anche tecnicamente, sia come prodiere che come timoniere.

Amedeo: professionista nel campo dell'architettura, Amedeo è amico di Maurizio dai tempi dell'Università, seppure tra i due non vi siano rapporti continuativi; piuttosto, li accomunano alcune passioni, che condividono in momenti circoscritti alle stesse. Amedeo, dalla personalità energica e dallo spirito goliardico, riveste il ruolo di timoniere, alternandosi con lo stesso Maurizio.

Max: il più giovane del gruppo, sia anagraficamente che per esperienze in barca. Comincia qualche anno fa ad andare per mare apprendendo competenze soprattutto relativamente al ruolo di prodiere; molte di queste esperienze, soprattutto nell'ultimo periodo, sono con Filippo e Paolo. Questo trio è in effetti il più forte, sia tecnicamente che dal punto di vista dell'esperienza e della conoscenza reciproca, proprio per le tante occasioni di regatare assieme. Max è il primo ad accettare la sfida dell'Arc 2010, dando sua completa disponibilità già a maggio 2010. Purtroppo, a causa di vincoli lavorativi, darà forfait solo qualche settimana prima della partenza.

2. IL PROGETTO

2.1. PREMESSA

Il mio intervento inizia ad aprile 2010, quando il prof. Alessandro Pezzoli mi affida il progetto vela con Nibani. Il ruolo di Alessandro nel progetto è quello di meteorologo: è lui che fornisce a Nibani le previsioni meteo e suggerisce la rotta da seguire, elementi fondamentali in questo sport.

La mia posizione è invece quella di frequentante il Corso di “Esperto in Psicologia dello Sport”, chiamata a mettere in pratica le conoscenze acquisite attraverso un progetto con il team che sarà tema di studio e tema della tesi di fine corso.

Colgo le prime informazioni sulla situazione attraverso ciò che brevemente mi illustra Alessandro, visito il sito di Nibani su cui Maurizio scrive qualche breve trafiletto, instauro un primissimo scambio di mail con lo stesso Maurizio: intuisco dalle sommarie indicazioni raccolte che la richiesta iniziale è sostanzialmente quella di lavorare sull’equipaggio in termini di motivazione.

Maurizio infatti lamenta il fatto che molti tra i potenziali partecipanti all’Arc mostrano un impegno discontinuo nei confronti del progetto e che, per motivi personali, professionali, familiari ma costantemente presenti, spesso sono assenti a discapito di una corretta e regolare preparazione.

Di conseguenza, esigenza di Maurizio è innanzitutto trovare un equipaggio serio, motivato ed affidabile, che gli permetta di passare all’effettiva fase di preparazione alla regata.

Con questa idea parto e mi reco a Riva di Traiano per conoscere il team personalmente, prima della partenza per la “Roma per Tutti”, una regata con percorso Riva di Traiano – Isole Eolie – Riva di Traiano, dove mi attende una situazione ben diversa da quella che mi ero prefigurata: l’equipaggio che incontro è infatti composto da Amedeo, amico di vecchia data dell’armatore nonché già parte dell’equipaggio mentre gli altri sono, in sostituzione alle persone che mi aspettavo di incontrare, tre nuovissime conoscenze di Maurizio.

Paolo, Filippo e Max, infatti, si ritrovano all’ultimo momento senza imbarcazione per partecipare alla “Roma per Tutti”: per casualità come spesso avviene “bazzicando” per il porto, conoscono Maurizio, esplicitano un interesse per il progetto Arc 2010, si rendono disponibili per la Roma per Tutti e così vengono imbarcati.

In sostanza la “Roma per Tutti” si rivela una regata di prova, il primo momento per gli stessi partecipanti per testare se è possibile portare avanti il progetto Arc assieme.

La formazione del team cambierà ancora, con inserimenti e abbandoni che non riporto: basti sapere che la “Roma per Tutti” segna l’inizio definitivo della preparazione alla traversata atlantica. Il primo passo è fatto. La formazione del team è decisa e definitiva: partiranno Maurizio, Amedeo, Filippo, Paolo e Max.

Ne consegue una rivisitazione del mio ruolo all’interno del progetto: cambiando la formazione, la maggiore debolezza dell’equipaggio non corrisponde più con una bassa motivazione o scarsa partecipazione, tutt’altro.

Non resta che ripartire da una fase di osservazione ed in base ai risultati ottenuti individuare le aree su cui intervenire ed in quale modo.

2.2. OSSERVAZIONE

La fase di osservazione si compone di diversi momenti: 1) durante le fasi di preparazione e disarmo di Nibani, in occasione della “Roma per Tutti”; 2) durante la “Coppa Asteria”, osservazione sul campo; 3) durante il training del 16-18 luglio 2010, osservazione sul campo; 4) durante il trasferimento Gibilterra – Canarie, punto di partenza per la competizione e ulteriore momento di osservazione sul campo.

Come già detto, la preparazione, la partenza, l’arrivo ed il disarmo in occasione della “Roma per Tutti” è la prima occasione d’incontro con il team.

Questo è per me anche il primo contatto con il mondo velistico: comincio a rendermi conto di cosa significhi armare una barca, rifornire la cambusa, studiare la tattica e di mille altre attività ed accortezze che l’andare per mare necessita.

Conosco, seppur in maniera molto veloce e superficiale, i componenti del gruppo.

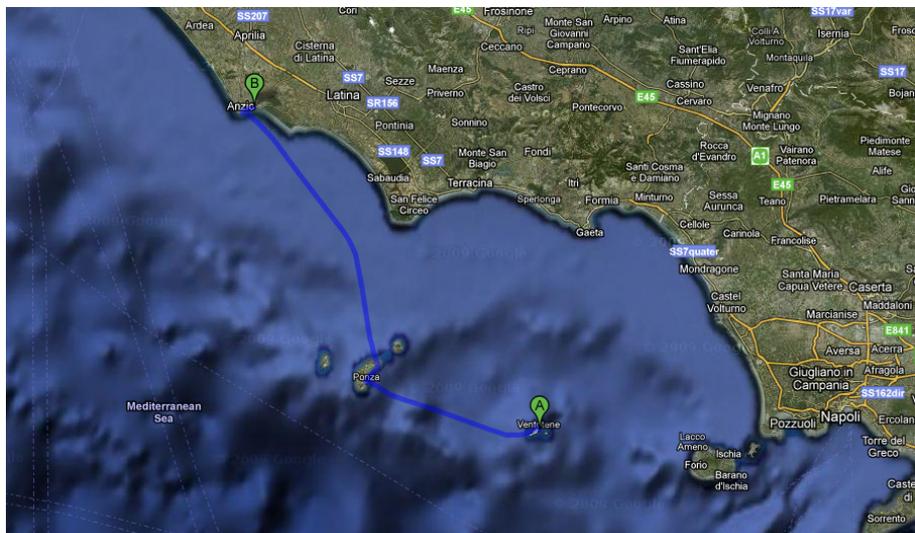
I primi elementi che noto, sia in fase di preparazione che, soprattutto, di arrivo, sono di un clima goliardico e sereno: tutti i componenti partecipano in maniera collaborativa ed entusiasta.

Conseguenza non irrilevante di questo clima è una ritrovata fiducia da parte di Maurizio nei suoi nuovi compagni: per la prima volta dopo tanto tempo riesce a dormire durante la regata, inequivocabile segno che crede nella competenza, serietà e preparazione dei “suoi nuovi marinai”.

Noto una certa coesione e partecipazione anche quando, via mail, propongo all’equipaggio di scrivermi una breve auto-biografia della loro storia di velisti e di compilare la scheda di intervista e il questionario BFQ.

Al di là del fatto che questi strumenti si siano rilevati più o meno utili e siano stati da me effettivamente utilizzati, innanzitutto mi danno modo di approfondire la conoscenza degli atleti, quindi mi confermano che da parte loro c'è entusiasmo e condivisione di un progetto comune. Chi in maniera più esaustiva, chi meno, chi scherzando, chi seriamente, tutti rispondono alle mie richieste.

Il secondo momento di osservazione si verifica in occasione della “Coppa Asteria”, regata con percorso Nettuno – Ventotene – Nettuno.



Qui entra in gioco il ruolo di Matteo Miceli: velista e costruttore navale, recordista, ha regatato e vinto su ogni tipo di barca. Lavora da sempre nel settore della nautica: operaio, skipper, broker, formatore e molto altro (da “L’Oceano a mani nude” – Miceli, Giorda) Matteo viene chiamato da Maurizio per un training all’equipaggio, come parte della preparazione alla regata atlantica.

Oltre ad alcuni suggerimenti tecnici e tattici, Matteo svolge un ruolo molto importante relativamente al mio: trovo in lui un “alleato”, una persona competente ed immediatamente riconosciuta dal team, che supporta e spinge il mio lavoro.

Il confronto e lo scambio con la sua competenza tecnica e la sua ampia esperienza sono per me momenti molto importanti per comprendere meglio quante e quali variabili interagiscono in uno sport come questo e come attuare nel mio lavoro.

Non ultima la conferma che il lavoro di team tra le figure professionali che partecipano anche non direttamente nell'azione, quanto piuttosto nel training e nel supporto da terra, è un valore aggiunto di grande importanza.

L'osservazione sul campo, cioè costantemente in barca con il team e partecipando più o meno attivamente alle varie mansioni, è stata in questa fase seguita ponendo particolare attenzione alle 5 punte del **diamante del teamwork** : direzione, processo, struttura, clima e leadership.

2.2.1. Il diamante del team building

Direzione: chiamiamo *Direzione* quello stato che deriva da:

- individuazione di uno scopo (mission)
- dichiarazione di priorità condivise
- definizione di obiettivi a medio-lungo termine
- espressione di valori profondi
- definizione chiara di strategie
- equilibrio fra bisogno del singolo e quelli del gruppo

Questi fattori permettono al gruppo di rendersi autonomo e autosufficiente, ne facilitano l'azione e ne migliorano la prestazione perché il movimento diventa un qualche cosa di unico, condiviso, consapevole, regolarizzato, fluido; ulteriori conseguenze sono l'aumento della motivazione e dell'impegno, oltre al favorire le decisioni ed il corretto impegno delle risorse disponibili.

Processo: chiamiamo *Processo* quello stato che comprende:

- intelligenza collettiva, esperienza, know-how, creatività
- i meccanismi mentali che permettono al gruppo di compiere il proprio lavoro
- decision making e problem solving
- i metodi per gestire riunioni, conflitti e differenze
- miglioramento continuo
- comunicazione

Se questi fattori sono adeguati, il gruppo ne trae stimoli per innovare il proprio operato e trovare migliori soluzioni, riesce a mettere a fuoco correttamente le situazioni trovandovi le soluzioni più adatte e costruttive; ulteriori conseguenze sono l'aumento della motivazione e della partecipazione, del senso di responsabilità, del legame.

Struttura: chiamiamo *Struttura*:

- la muscolatura, la spina dorsale della squadra
- le aspettative, i ruoli, gli incarichi, i progetti, i controlli
- il processo per determinare e ripartire i riconoscimenti
- le procedure formali, le linee guida, le regole

Una buona struttura garantisce compattezza, efficienza, disponibilità di risorse nonché la salvaguardia di tutte le parti interessate; d'altro canto evita la confusione ed il caos.

Clima

Il *Clima* è dato dal carattere del gruppo, dal livello di empatia tra i suoi componenti, e del senso di appartenenza, integrazione e spirito di gruppo. Se il clima del gruppo è positivo, i membri si sentono appagati, sicuri, motivati alla perseveranza; non vi è competizione bensì cooperazione e collaborazione.

Il Clima può essere considerato analizzando alcune variabili distinte:

- qualità delle relazioni; vale a dire il livello di socializzazione, di partecipazione, di fiducia reciproca, di parità e di amicizia.
- percezione del potere, considerato in senso attivo (*quanto sento di influenzare il gruppo*), passivo (*il potere che gli altri esercitano su di me*) o auspicato (*influenza che vorrei esercitare nei confronti degli altri*)
- percezione dello stress che indica la qualità della relazione tra individuo e ambiente
- creatività: abilità di poter generare idee non convenzionali
- rischio: volontà di sostenere tenacemente le proprie idee, anche assumendosi una certa dose di rischio

Leadership

Chiamiamo *Leadership* quel processo di influenza caratterizzato dalla capacità di determinare un consenso volontario ed un' accettazione soggettiva e motivata delle persone rispetto agli obiettivi del gruppo. La chiamiamo *arte di saper condurre*, ossia quella capacità innata o appresa per stimolare, motivare e coordinare il gruppo che si muove verso un obiettivo comune. Esistono diverse forme di leadership, ognuna più o meno efficace a seconda del contesto, delle relazioni e degli obiettivi a cui si riferisce: una buona e adeguata leadership determina nel gruppo una miglior capacità di esprimersi, assicura stimoli ed energie sempre nuovi, rassicura e rafforza le persone coinvolte perché ricevono input e controllano il proprio lavoro.

2.2.2. Il diamante del team building su Nibani

In termini di *clima*, il team risulta ben assortito e tutti sono ben integrati. C'è senso di appartenenza, di cui ultima prova è l'immediato scambio di mail fra tutti i componenti anche da casa, a regata terminata.

Elemento comune a tutti i membri dell'equipaggio è la visione della vela e delle regate come un momento di aggregazione, di socialità, un modo per svagarsi, un hobby rispetto al quale stare bene, rilassarsi e divertirsi.

Per quello che riguarda la *direzione*, noto che gli obiettivi sono piuttosto ampi e generici.

Parlando della traversata oceanica alla quale si stanno preparando, gli obiettivi fondanti, riconosciuti e condivisi da tutti possono essere così riassunti: *arrivare sani e salvi, arrivare fino alla fine e godersela il più possibile*.

Questa non definizione di sotto-obiettivi comporta una serie di conseguenze: innanzitutto ambizioni più basse di quelle a cui il team potrebbe potenzialmente mirare, per la mancanza di step intermedi sui quali misurarsi, comprendere ciò che si sta facendo e in quale modo ed eventualmente miglioramenti apportare in maniera metodica e consapevole.

Inoltre, la mancanza di chiarezza sul percorso e sulla meta, provoca una notevole confusione nell'espletare i singoli compiti, a discapito della performance e del risultato, sia in termini quantitativi che qualitativi.

Questa confusione è collegata e amplificata dalla non chiara definizione dei ruoli (*struttura*). Vi sono alcuni componenti che svolgono un ruolo ben preciso, altri invece che non hanno piena

consapevolezza di ciò che devono fare: ne deriva che i movimenti del singolo risultano in asincronia con l'azione gruppale, e ciò si esprime ulteriormente in comunicazioni (*processo*) confuse e concitate, nervosismo, scarsa prestazione.

Durante la “Coppa Asteria” questo limite viene segnalato e fatto notare al team: i ruoli vengono esplicitati e definiti con l'immediata conseguenza che i movimenti risultano più fluidi, i toni delle comunicazioni verbali si placano, e queste ultime diminuiscono a favore di una maggior attenzione verso le azioni dei compagni, un maggiore ascolto reciproco, una maggiore sincronia fra le azioni dei diversi componenti.

Direttamente connessa con i punti esposti sopra, la dimensione della *leadership*: Maurizio, in quanto armatore, finanziatore, organizzatore, proprietario della barca, nonché personalità dai forti tratti carismatici, detiene il ruolo di leader ed il gruppo riconosce in toto.

Ciononostante, relativamente ad una *leadership di competenza*, si presentano alcune situazioni differenti: durante la “Coppa Asteria” la leadership viene senza ombra di dubbio impersonata da Matteo. Nelle manovre da lui dirette, il team infatti svolge i compiti in maniera chiara e definita nonché efficace.

Quando però Matteo si astiene da fornire direttive, si verificano le dinamiche che ho precedentemente illustrato; in altre parole, la leadership *direttiva* di Matteo facilita la buona riuscita delle manovre, ma non permette al gruppo di apprendere come rendersi autonomo.

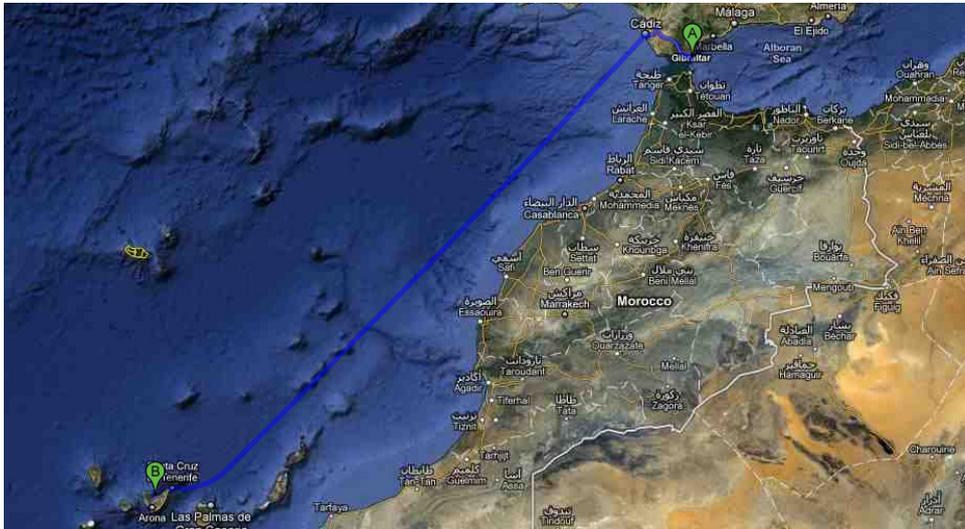
Nel team manca un leader di competenza unico: diciamo che vige una sorta di “democrazia” nelle prese di decisione, dove il confronto paritario permette ad una presa di decisione condivisa.

Bisogna anche notare che l'equipaggio è composto da velisti dilettanti, che dedicano a questa attività il loro tempo libero ma senza scadenze periodiche, senza strutturazione dell'allenamento, senza progetti e scopi definiti. Infine, da non dimenticare che il team che partirà per l'ARC 2010 è acerbo e nuovo di formazione e conoscenza reciproca.

Il de-briefing di fine regata mi dà la possibilità di accennare loro i risultati della mia osservazione.

In occasione del successivo momento di confronto sul campo, gli presento l'Analisi Swot che ho compilato e proviamo ad interagire su questi punti, sia in barca che conseguentemente via mail.

La stessa analisi viene modificata ed integrata dalla sottoscritta in seguito ad altre due occasioni di osservazione e condivisione sul campo: il weekend di training del 16-18 luglio 2010, ed il primo trasferimento in Oceano da Gibilterra alle Canarie, 20 – 26 settembre 2010.



Questo momento, il primo in mare aperto, deve purtroppo contare l'assenza di Max e Paolo, il che chiaramente mi limita nell'osservazione dell'azione del gruppo nella sua globalità ma comunque mi fornisce ulteriori elementi di approfondimento.

2.2.3. La comunicazione con il meteorologo

Noto una difficoltà di comunicazione tra il team ed il meteorologo Alessandro Pezzoli: i messaggi che quest'ultimo invia durante la traversata non vengono pienamente compresi, probabilmente a causa di una difficoltà interpretativa.

Ne consegue una sorta di sfiducia da parte del team nelle reali competenze di Alessandro, fattore che, se perdura, potrebbe provocare seri problemi durante la traversata: se il team non crede alla meteo inviata o non la comprende, la rotta e le manovre potrebbero risultare in antitesi con le direttive consigliate e questo mettere in pericolo la sicurezza dell'equipaggio o non risultare efficace in termini di prestazione.

Urge un confronto!

2.2.4. Il ritmo sonno – veglia

Ulteriore fattore di discussione, sul quale Matteo insiste particolarmente, è la questione dei turni.

Per l'Arc, vista la durata della competizione, si rende necessario una definizione dei turni di sonno – veglia: continuando la navigazione sia durante il giorno che durante la notte, è necessario stabilire i turni nei quali i singoli componenti “lavorano” o “riposano”.

Esistono numerosi studi su questo tema; il Dott. Claudio Stampi ha seguito lo stesso Matteo nella preparazione alla sua traversata in solitario del 2007 ed ha sviluppato un programma denominato “*Alertness, Performance and Sleep optimization program*” (Ottimizzazione di prontezza, efficienza e sonno) dedicato non solo alla formazione di navigatori solitari, equipaggi e skipper che affrontano navigazioni impegnative in cui la gestione delle risorse psico-fisiche è un punto cruciale, ma anche di persone costrette a frequenti viaggi e cambi di fuso orario, o che svolgono attività impegnative e hanno a disposizione poco tempo per il riposo (politici, giornalisti, managers, etc...), o persone che sono impiegati in turni di notte o turni irregolari (soccorritori, addetti alla sicurezza, conducenti, astronauti, piloti, etc...): in sostanza questi studi possono rivelarsi utili per tutti coloro che non dispongono di un periodo continuativo di 8 - 10 ore da dedicare al riposo e desiderano ottimizzare la propria efficienza ed attenzione, riducendo il pericolo di errori umani ed incidenti, a beneficio di una maggior sicurezza.

Dai risultati di numerose ricerche emerge che in una condizione di deprivazione del sonno le capacità cognitive (come ad esempio la memoria o l'abilità analitica) non vengono compromesse se adottiamo un sonno polifasico, vale a dire brevi sonni ad intervalli regolari.

Ovviamente vi sono alcuni limiti: innanzitutto, se in caso di necessità possiamo spingere il nostro corpo a riposare meno (attraverso appunto il sonno polifasico) a lungo andare è necessario in qualche modo recuperare il debito di sonno.

Inoltre bisogna rispettare il ritmo biologico: ogni persona ha il suo ed è importante trovarlo affinché riposi esattamente nel momento di calo fisiologico più importante, quello in cui, dormendo, il fisico e la mente si rigenerano maggiormente.

Le capacità di dormire “a comando”, di svegliarsi dopo poche ore di sonno notturne o anche di riposarsi durante il giorno vanno allenate: sicuramente per chi non vi è abituato non è semplice farlo e addirittura può risultare un sonno poco produttivo.

In una disciplina come questa, però, dove gli imprevisti sono all'ordine del giorno e ci sono tantissime variabili che potrebbero determinare uno sconvolgimento dei piani, aiutarsi a prevedere qualsiasi eventualità ed arrivare preparati e riposati può fare la differenza.

Una condizione meteorologica avversa, che necessita la presenza di più di due persone in coperta ad effettuare le manovre, un'avaria, un problema tecnico, la sostituzione di un compagno, etc... rendono necessaria un'attenzione particolare al riposo.

A maggior ragione se parliamo di una traversata così lunga come l'Arc, e ancora di più se pensiamo alla condizione di convivenza prolungata di 5 persone, in uno spazio ristretto come una barca, a stretto contatto 24 ore su 24.

2.3. INTERVENTO

2.3.1. Analisi Swot

I risultati delle osservazioni vengono sintetizzate nell'Analisi Swot, uno strumento di sintesi che nasce per valutare i punti di *forza*, le *aree di miglioramento*, le *opportunità* e le *minacce* di un progetto o di un'impresa o di ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo.

Sia le variabili "positive" (punti di forza e opportunità) che quelle negative (aree di miglioramento e minacce) sono determinate da fattori interni ed esterni: la schematizzazione visiva di tutte le componenti che intervengono danno modo all'atleta di rendersi conto di quali sono i punti sui quali lavorare ed in che modo.

	FATTORI INTERNI	FATTORI ESTERNI	
PUNTI DI FORZA	<ul style="list-style-type: none">- clima interno al gruppo- motivazione- entusiasmo- competenza tecnica- fiducia nelle capacità e conoscenza dei limiti dell'equipaggio- previsione possibili difficoltà e prevenzione tattica – per obiettivi- comunicazione diretta	<ul style="list-style-type: none">- meteo- supporto meteorologico- training con Matteo- confronto con Matteo, Alessandro, la sottoscritta	OPPORTUNITA'
AREE DI MIGLIORAMENTO	<ul style="list-style-type: none">- ruoli indefiniti e fissi- obiettivi generici- ciclo veglia – sonno- stanchezza- possibili attriti- barca pesante	<ul style="list-style-type: none">- meteo e clima- inconvenienti tecnici- pesantezza barca- comunicazione confusa meteorologo/team- poca fiducia previsioni meteo	MINACCE

Questa è un'analisi Swot della situazione in cui si trova il team Nibani.

Come vedete dallo schema vi è una distinzione fra fattori interni ed esterni: in entrambi i casi vi sono punti di forza od opportunità e, al contrario, debolezze o eventuali minacce.

Questa analisi ci permette di schematizzare le tematiche, positive e negative, di cui prendere consapevolezza per ideare un intervento mirato di ottimizzazione delle risorse definite in termini positivi, nonché di miglioramento di quei fattori più “negativi”.

2.3.2. Gli obiettivi

Un ulteriore strumento che ho utilizzato per rendere più esplicita l’esigenza di definire obiettivi specifici e direttamente controllabili, nonché di facilitare la performance attraverso una programmazione consapevole delle azioni da svolgere, è stata la schematizzazione degli stessi.

SOGNI	voglio vincere l'Arc voglio navigare tranquillo e divertirmi	variabili esterne
OBIETTIVI DI RISULTATO	voglio fare l'Arc in 20 giorni voglio arrivare entro i primi dieci	variabili esterne
OBIETTIVI DI PRESTAZIONE	voglio eseguire le manovre in maniera fluida ed efficace voglio sentirmi efficace nel regatare con vento medio	controllo
OBIETTIVI DI PROCESSO	voglio essere sufficientemente efficace nello svolgere tutti i ruoli voglio acquisire nozioni sulla meteorologia voglio apportare modifiche alle vele	controllo

Nello schema proposto al team e riportato sopra, vengono definiti 4 tipologie di obiettivi.

Gli *obiettivi di processo*, definiscono la nostra azione relativamente ad una serie di competenze, connesse più con un apprendimento in senso generale piuttosto che mirato ad una performance.

Sono obiettivi estremamente specifici e le azioni ad essi connesse sono totalmente sotto la nostra responsabilità, nel senso che le variabili esterne non ne influenzano il risultato, bensì che la nostra azione può farlo.

Anche gli *obiettivi di prestazione* sono strettamente sotto il nostro personale controllo e quindi pienamente realizzabili. In questo caso l'obiettivo si riferisce ad una prestazione personale, tangibile quantitativamente ma comunque riferita al singolo e non alla globalità della situazione.

Quindi abbiamo gli *obiettivi di risultato*, che non dipendono totalmente da noi: in una competizione infatti incorrono una serie di variabili esterne che possono influenzare il risultato indipendentemente dalla nostra azione. Ad esempio, un avversario più forte.

Infine, troviamo i *sogni*, che sono obiettivi molto generici e dipendono comunque dall'esito dei compiti relativi ai primi gradini della scala proposta: ne consegue che questo strumento di schematizzazione ed analisi degli obiettivi, finalizzato a strutturare l'allenamento in maniera consapevole e tangibile si rivela molto utile al perseguimento degli stessi.

L'obiettivo è il risultato atteso dal gruppo, il traguardo da raggiungere, lo scopo prefissato: è il principio e la conclusione di ogni azione

L'obiettivo deve essere prima di tutto chiaro, vale a dire che tutti i componenti devono comprenderlo e rappresentarselo nello stesso modo, onde evitare che ciascuno lavori per il suo obiettivo individuale; ne consegue che debba essere altresì spiegato, capito e condiviso, così come deve essere fatto per il compito, ossia il lavoro necessario al raggiungimento dell'obiettivo.

Per essere chiaro e condiviso, è auspicabile che sia:

- formulato in termini positivi: piuttosto che esplicitare pensieri su ciò che *non* bisogna fare, concentrarsi sulla descrizione dello *stato desiderato*
- realistico: sotto la completa competenza e responsabilità delle persone coinvolte
- ecologico: in linea con i valori e le credenze della persona, rispettoso della sua identità, in armonia con il suo ambiente di riferimento
- sensorialmente verificabile
- definito in una dimensione temporale: a breve, medio e lungo termine

2.3.3. Report

Con il trasferimento di Nibani alle Canarie, luogo di partenza dell'Arc 2010, si conclude il progetto di ottimizzazione.

Una volta rientrati in Italia, invio al team un report, che sintetizza i momenti e le considerazioni del mio intervento di ottimizzazione psicologica, innanzitutto come strumento di restituzione scritto e quindi tangibile del lavoro da me svolto, quindi come spunto per approfondimenti e come strumento di lavoro.

2.4. FEEDBACK – RISULTATI

I risultati del progetto svolto fino ad oggi, comprendenti quindi tutti quei momenti di interazione sul campo, comunicazioni via mail, invio dell'analisi swot, dello schema obiettivi e del report di fine rapporto, possono essere considerati abbastanza positivi: il team ha recepito molti dei suggerimenti e delle considerazioni avanzate e discusse assieme, mettendo in pratica gli insegnamenti appresi. Questo è avvenuto secondo diverse modalità ed in diversi momenti, a volte interconnessi con re-analisi o individuazioni di nuovi punti su cui lavorare. E' quindi complicato, se non analizzando ciascuno nel dettaglio, dare una visione lineare e consecutiva, proprio perché le fasi di analisi, di riflessione, di confronto, di restituzione si sono susseguite ed intrecciate ripetutamente durante tutti i momenti di questo progetto.

Non ultima, essendo la regata ancora in corso e i regatanti proprio fra le onde dell'Oceano Atlantico, la mancanza dell'esperienza in mano, il progetto continua, la mia fase di osservazione ed attesa dei risultati

Ad ogni modo, possiamo sicuramente individuare nettamente alcuni avvenimenti significativi: innanzitutto, in itinere, una nuova attenzione posta alla *definizione dei ruoli e dei compiti*. Questo, come già spiegato nel capitolo relativo all'osservazione delle punte del diamante del team working, ha determinato un maggior ascolto reciproco, maggiore ordine nelle manovre, con la conseguenza che le stesse e la loro efficacia è stata notevolmente potenziata.

Quindi è avvenuto l'auspicato confronto tra il meteorologo ed il team, che ha permesso la delineazione più chiara dei codici di comunicazione riguardanti le previsioni meteo ed il

suggerimento di strategie: questo documento, che verrà plastificato e portato a bordo, prende il nome di *Codice di lettura messaggi meteo*.

Un altro elemento che esplicita che il team ha “captato” e fatto propri alcuni dei suggerimenti dati, è la stesura di un *Giornale di bordo*, che prevede di effettuare un’analisi dettagliata di vari fattori durante la traversata più volte al giorno tutti i giorni, step by step, permettendo appunto quel controllo auspicato al fine di prevedere ed attuare strategie mirate e condivise da tutti, con la consapevolezza di ciò che accade anche quando si è fuori turno. Insomma, gli elementi per un lavoro di squadra come il termine esplicita e di tattica come lo sport della vela prevede.

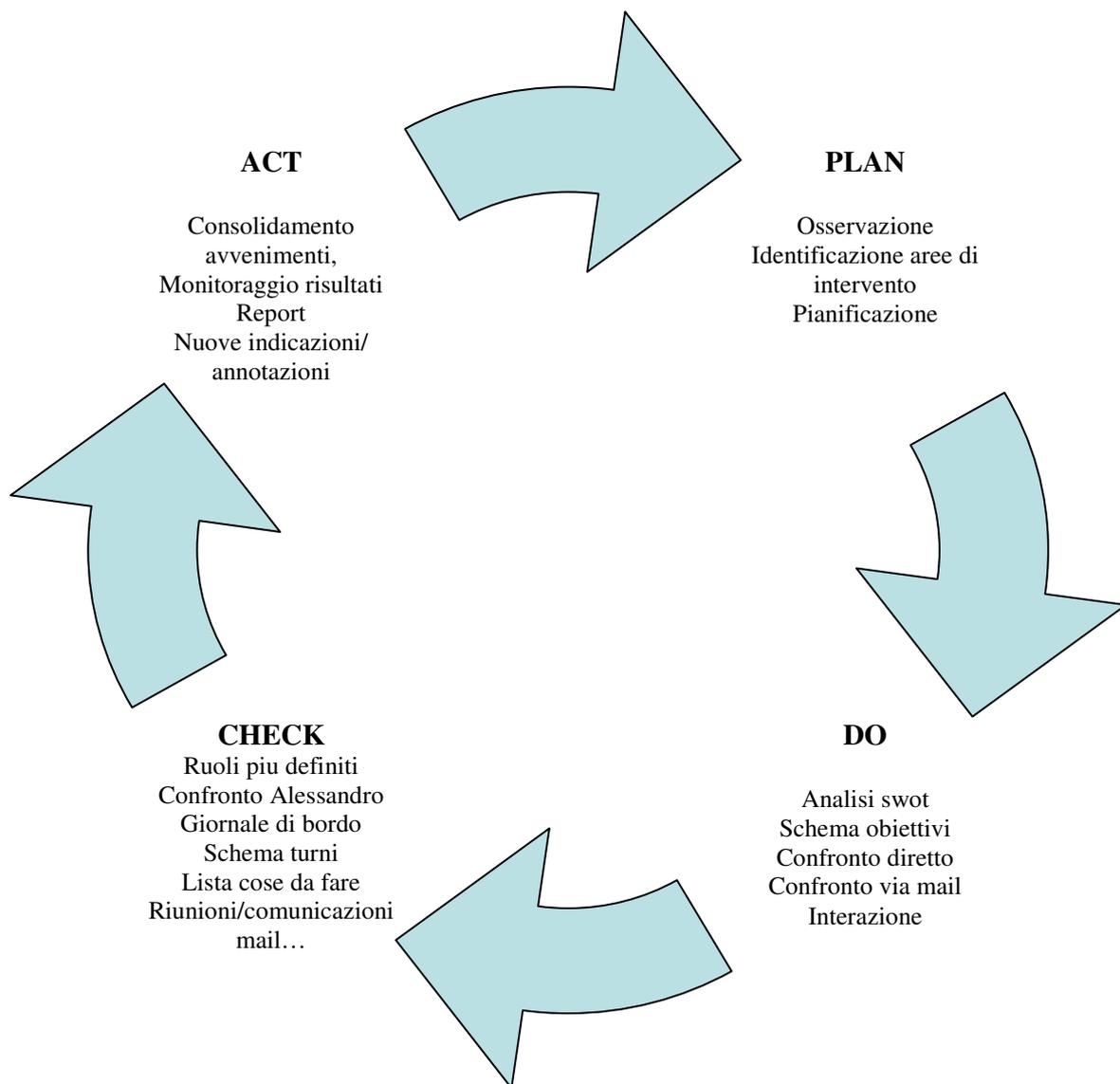
Pur non essendo possibile svolgere un’analisi personale sui ritmi biologici di ogni componente attraverso strumentazioni e calcoli specifici, si è comunque provato a capire in quali momenti della giornata ciascuno riportava maggiore stanchezza e quali erano i ritmi quotidiani di sonno – veglia: conseguentemente a queste considerazioni sono stati suddivisi i turni ed è stato definito uno schema di base da seguire.

Nelle 24 ore, i 6 membri dell’equipaggio (il sesto è un professionista, ingaggiato da Maurizio a completamento del team nonché per necessità di una figura competente che potesse dare maggiore sicurezza all’impresa) possono pertanto suddividersi in 3 turni: ad ogni coppia sono affidati 3 turni di cui i primi due di 3 ore, il terzo di 2 ore.

1-2		13-14	
2-3		14-15	
3-4		15-16	
4-5		16-17	
5-6		17-18	
6-7		18-19	
7-8		19-20	
8-9		20-21	
9-10		21-22	
10-11		22-23	
11-12		23-24	
12-13		24-1	

Non ultima, la definizione della “cambusa” e delle “ cose da fare”, nonché un’attenzione particolare posta in itinere riguardo ai ruoli in barca relativamente alle manovre e non solo: anche questi sono tutti aspetti che possono sembrare marginali ma non lo sono affatto, come non lo è affatto il modo in cui vengono fatti... ed il modo in cui il team ha imparato a farli.

2.5. RIASSUMENDO...



Come già accennato precedentemente, effettuare un riassunto lineare degli avvenimenti non è semplice, né dal punto di vista temporale, che di causa effetto: tante le tante occasioni di incontro e

confronto, tante le variabili implicate, le presenze sempre diverse dei membri dell'equipaggio effettivamente a bordo, le scelte di tralasciare alcuni argomenti per poi riprenderli in momenti successivi, come la casualità dell'emergere di alcuni in certi momenti piuttosto che in altri.

Ciononostante, in ogni momento di questo progetto le “regole base” di azione seguivano lo schema del “Ciclo di Deming”, altrimenti detto “Ciclo PDCA”, un modello studiato per il miglioramento continuo dei processi e per l'utilizzo ottimale delle risorse a disposizione.

La sequenza logica da seguire prevede quattro punti che si susseguono in questo modo:

1) Plan:

- analisi dei dati
- formulazione obiettivi di miglioramento
- progettazione delle azioni di miglioramento
- valutazione delle priorità

2) Do:

- approvazione dei progetti
- applicazione in ambito limitato

3) Check:

- verifica dei risultati
- proposta di azioni correttive

4) Act:

- consolidamento, implementazione definitiva (e su scala globale) delle azioni
- monitoraggio dei risultati

Ciascuna fase del PDCA può essere suddivisa in sottofasi, replicando per ognuna lo stesso schema PDCA: in effetti il processo di miglioramento continuo consiste in una continua ridefinizione degli standard, ed ha come finalità quella di proporre modalità operative di svolgimento dei processi e controllare e monitorare ciò che succede.

Infine, l'applicazione del PDCA comporta l'adozione di un “atteggiamento mentale” che permetta 1) di analizzare i dati ed agire in base ai fatti, 2) di focalizzare le priorità riducendole di numero, 3) di risalire a “monte” delle cause, 4) di assumere un atteggiamento di prevenzione piuttosto che di rimedio, 5) di focalizzare l'attenzione sul processo piuttosto che sul prodotto.

3. LA MIA ESPERIENZA

Il progetto che ho svolto con il team Nibani è stato un momento di grandissima crescita professionale: misurarsi sul campo mi ha dato modo di capire quali sono, analogamente ad un atleta che si trovi a svolgere la sua prestazione, le aree di miglioramento ed i punti di forza, nonché le strategie per migliorare le prime e potenziare i secondi.

Nell'analisi Swot che riporto ho analizzato la mia condizione di Esperto in Psicologia dello Sport nella prestazione effettuata, facendo emergere quei fattori che, a posteriori ma anche durante il percorso, ho modificato, avrei dovuto modificare e devo ancora modificare per rendere il mio lavoro, presente e futuro, più efficace, efficiente, competente e professionale.

	FATTORI INTERNI	FATTORI ESTERNI	
PUNTI DI FORZA	<ul style="list-style-type: none">- Motivazione- Competenza- Formazione	<ul style="list-style-type: none">- Formazione- Supervisione- Collaborazione con diverse figure professionali- Fiducia del team	OPPORTUNITA'
AREE DI MIGLIORAMENTO	<ul style="list-style-type: none">- Competenza tecnica sport- Competenza- Formazione- Timore di sbagliare- Strutturazione progetto	<ul style="list-style-type: none">- Pregiudizi figura psicologo (positivi e negativi)- Collaborazione/fiducia team	MINACCE

3.1. COMPETENZA TECNICA

Anche se alcune variabili psicologiche non sono strettamente collegate con lo sport svolto, ritengo sia comunque utile avere una conoscenza o quantomeno una consapevolezza del contesto di azione. Questo innanzitutto al fine di ottenere maggior credibilità da parte dell'atleta o degli atleti, affinché questa mancanza non diventi una "scusa" per sottovalutare il lavoro dello psicologo e non seguire il percorso.

Quindi anche per “parlare un linguaggio comune” che faciliti la comprensione reciproca fra atleta e psicologo; nello sport della vela questo aspetto è particolarmente vero poiché esiste un vocabolario molto specifico e molto ampio di termini e modi di dire assolutamente estranei al linguaggio comune.

3.2. COMPETENZA – FORMAZIONE – COLLABORAZIONE

Vista la mia inesperienza in questo settore ed attivamente sul campo, e vista anche la singolarità di ogni situazione in cui ci si trova ad operare, una formazione continua ed approfondimenti ogni volta diversi sono auspicabili come basilare modalità di lavoro.

Il timore di sbagliare mi ha portato sicuramente ad agire con cautela, a volte troppa: mi sono resa conto che, come l’allenatore motiva i suoi atleti innanzitutto credendo in ciò che fa, anche io come esperta in psicologia dello sport devo essere convinta di ciò che sto facendo affinché anche gli altri ci credano. Non è certamente sufficiente ma è un elemento in più a favore.

Una strategia per arginare l’insicurezza, soprattutto nelle fasi iniziali, credo possa essere quella di strutturare almeno le linee guida dell’intervento: posto che vi è una discreta porzione di variabilità non prevedibile e che bisogna imparare a muoversi in questo campo in maniera flessibile, adattando il proprio operato momento per momento, comunque avere un’idea di base di ciò che si sta andando a fare può aiutare.

Questa pre-determinazione dell’intervento può rivelarsi utile anche a fronte di eventuali richieste di spiegazione da parte del committente ed arginare eventuali aspettative erranee nei confronti dei compiti e della sfera d’azione in cui uno psicologo dello sport può operare.

Un’altra importantissima risorsa è la supervisione di professionisti più esperti, che possano dare un feedback rassicurante, correggere l’operato in itinere o quantomeno stabilire un confronto sulle questioni che risultano inizialmente più confuse.

Non ultima la collaborazione fra le diverse figure professionali che operano verso il conseguimento dello stesso obiettivo: nello sport della vela questo è particolarmente vero per l’interazione di tante e diverse variabili, anche se purtroppo, anche ad alti livelli, l’importanza del cosiddetto “team di terra” e della cooperazione, ognuno nel suo campo, finalizzata ad un’azione globale e di conseguenza più efficace, non è ancora pienamente riconosciuta.

Per quello che riguarda la mia modesta esperienza, il confronto e lo scambio con Matteo Miceli, Alessandro Pezzoli e Gladys Bounous sono stati per me momenti molto importanti per comprendere meglio quante e quali variabili interagiscono in uno sport come questo e come meglio attuare nel mio lavoro.

3.3. PREGIUDIZI?

Nello svolgere un intervento come psicologo dello sport, interagiscono vari fattori. Dalla competenza e preparazione dello psicologo, alle condizioni di lavoro, all'apertura e disponibilità del gruppo a recepire le informazioni ed i consigli che vengono forniti.

Quest'ultima variabile riveste grande importanza: è chiaro che ogni cosa detta, per giusta che sia, necessita di un "terreno fertile" sul quale appoggiarsi. Direi che è il presupposto base per poter operare in maniera costruttiva ed efficace.

In alcuni casi invece questa è una situazione più ideale che reale mentre invece si presentano pregiudizi negativi nei confronti della professione di psicologo, che frenano quella fiducia necessaria al fine di co-operare in maniera davvero produttiva.

Oppure pregiudizi in senso positivo, che portano il committente a nutrire aspettative superiori rispetto a ciò che realmente corrisponde alla possibilità di intervento dello psicologo: è chiaro che se il committente ha un'idea dello psicologo come uno *stregone* che con uno sguardo capirà tutto e con due parole risolverà il problema, la sua aspettativa non può che essere delusa.

Molte volte, inoltre, il lavoro di uno psicologo è talmente "sottile" ed interconnesso con altri fattori da rendere difficile la quantificazione degli stessi e dimostrare che sono direttamente connessi a quel tipo di intervento.

Per questa ragione, come già detto, è auspicabile strutturare l'intervento ed informare la committenza su come si intende lavorare e per quali scopi. Soprattutto all'inizio può sorgere il timore di perdere un'occasione o di deludere le aspettative: è un rischio reale, nel quale ci si può imbattere, sempre. E quindi, con le dovute cautele... tanto vale correre questo rischio il prima possibile, onde evitare fraintendimenti e sprechi di tempo ed energie inutili se non controproducenti.

4. ALLEGATI

1) APRILE 2010 – ARTICOLO “SOLO VELA”



ALTURA Progetto Atlantico



Saliamo a bordo del Nibani insieme al suo equipaggio per seguire le tappe che lo porteranno ad affrontare la sfida atlantica

di **Angelo Sindoni**

Difficile resistere quando l'oceano chiama, almeno così è per il velista che, più di altri, sente la voce del mare aperto. La voglia di cimentarsi nella traversata atlantica ha ispirato la Arc: una regata annuale fondata nel 1986 dal giornalista navigatore Jimmy Cornell in cui equipaggi provenienti da tutto il mondo, molti dei quali non professionisti e alla prima esperienza in regate d'altura, si confrontano con l'oceano a bordo di barche di serie. Organizzata dal World Cruising Club insieme alla rivista inglese Yachting World, l'Atlantic Rally for Cruiser si svolge ogni anno in un percorso compreso tra Las Palmas nelle Canarie a St. Lucia nelle isole Antille, 2.700 miglia lungo la rotta degli Alisei.

L'edizione 2010 vedrà la partecipazione del Nibani, il Grand Soleil 50 dell'armatore Maurizio Maggiorotti. La gestione tecnica è affidata a Giovanni Dell'Ovo di Organizzazione Mare che gestirà il team di esperti che avrà il compito di preparare la barca per la competizione; a loro si affiancheranno Matteo Miceli, che seguirà la preparazione tecnica dell'equipaggio e lo psicologo Alessandro Pezzoli.

Dal momento che si decide di partire si comincia a lavorare sulla barca e sull'equipaggio, un percorso lungo e meticoloso che richiede quasi un anno di tempo. Una serie di interventi che coinvolge tutte le parti della barca, dall'albero alle strutture, per arrivare alla cambusa e alla cassetta dei medicinali. Particolare attenzione viene posta nell'organizzare la rete di assistenza che seguirà la barca durante la regata. Nel frattempo un team di velisti e psicologi preparano l'equipaggio ad affrontare tre settimane d'oceano.

Per correremo in una serie di articoli e news le tappe che porteranno i nostri amici a misurarsi con la Arc partendo dal primo step di lavori da fare a bordo: l'albero e il sartiame.

L'armo è la parte principale da sistemare. A fianco, l'ispezione della testa d'albero del Nibani, si notano le fioriture della vernice. A destra, sempre in testa d'albero le pulegge delle drizze, una parte delicata che va controllata con cura



Primi lavori: albero e sartame

A bordo di un'imbarcazione a vela l'attrezzatura di coperta è la prima cosa che deve funzionare al meglio. Cominciano da lì i lavori per la messa a punto del Nibani: vele, manovre e soprattutto l'albero. Dopo una prima ispezione si decide di disalberare la barca, solo così si può procedere a un'accurata e approfondita ispezione dell'armo. La prima problematica che salta all'occhio è la presenza di fioriture sulla superficie, un problema che è bene risolvere prima di passare in rassegna pulegge, sartie e punti d'attacco. Per fortuna non ci sono danni, le fioriture riguardano solo la vernice che ricopre l'albero in alluminio. L'utilizzo di questo materiale richiede molta accortezza nell'isolarlo dal contatto con materiali più forti, quindi ogni singola vite, piastra o perno è stata isolata interponendo delle rondelle o uno spessore di theflon. Stesso trattamento è stato riservato all'uscita delle drizze assicurandosi che l'albero non le usuri o tagli. Ecco gli altri interventi fatti all'armo:

■ **Pulegge e drizze di rispetto.** L'operazione di esamina comincia dalla testa d'albero, dove diventa importante controllare che le pulegge delle drizze siano perfettamente integre. Se così non fosse e risultassero danneggiate o rovinate sui bordi, bisogna sostituirle; viceversa, se vanno bene, occorre solo smontarle e controllare lo stato del pignone, che, prima di essere montato, va pulito e ingrassato. Se è possibile è buona norma far passare una cima di rispetto in riserva a quelle della randa, del fiocco e dello spi.

■ **Attacchi e piombature.** Le sartie non devono presentare punti di corrosione o essere usurate. Si presta attenzione alle teste delle sartie e alle piombature; durante il montaggio le sartie non devono subire torsioni o essere inclinate mantenendo una linea retta con l'attacco sotto le crocette. Tutto ciò assicura che non vengano danneggiati i trefoli e le conchiglie dall'alluminio dell'albero.

■ **Crocette e fusioni.** Smontiamo le crocette controllando che non abbiamo danni, fatto ciò le puliamo da ossidazioni e incrostazioni. Dopo aver ingrassato bulloni e perni



Verifica dello stato delle crocette. Sotto, l'attaccatura all'albero; è importante che sia perfettamente integra. A sinistra, controllo della posizione delle sartie



Sotto, il piede dell'albero e l'attacco del vang, parte che, come le altre, va smontata e controllata. A sinistra, dopo l'ispezione si è deciso di disalberare per effettuare i dovuti interventi di ripristino



montiamo tutto prestando attenzione alle sartie, se queste non sono posizionate correttamente si creano delle torsioni all'albero con possibili danni ai materiali e all'attrezzatura.

■ **Inferitura, carrelli e rotaia.** Ogni tipo di barca ha il suo sistema di fissaggio della randa all'albero, quello del Nibani è una rotaia con carrelli a sfera. È stato verificato lo stato dei perni e delle viti che tengono la rotaia attaccata all'albero e sostituiti tutti quelli su cui si nutrivano dei dubbi, in seguito si è provato lo scorrimento del carrello applicando prodotti per la lubrificazione. Gli stessi interventi sono stati compiuti sulla rotaia e il carrello del tangone.

■ **Cavi elettrici, luci e antenne.** Prima di riarmare ▶▶

2) REPORT INVIATO AL TEAM DOPO ULTIMO INCONTRO

REPORT

Bologna, 11 ottobre 2010

DESTINATARIO: team Nibani

MITTENTE: Dott.ssa Chiara Bonicelli – 3335970036 – chiarabonicelli@hotmail.com

DATA E LOCATION:

- periodo 17-22 aprile: ROMA PER TUTTI. Primo incontro, osservazione.
- periodo 28-30 maggio: COPPA ASTERIA. Osservazione sul campo, training Matteo Miceli.
- periodo 16-18 luglio: Nettuno – Fiumicino - Nettuno. Osservazione sul campo, Approfondimento analisi swot (discussione , cerchio finale).
- periodo 20-26 settembre: trasferimento Gibilterra – Canarie. Osservazione sul campo.

OGGETTO: report sull'attività di osservazione – ottimizzazione svolta con il team Nibani.

PREMESSA:

L'obiettivo iniziale del lavoro commissionato è stato revisionato quasi immediatamente dopo il primo incontro, a causa del cambiamento della formazione del team e conseguentemente della richiesta di intervento. Questa esigenza si è presentata anche in seguito alla Coppa Asteria, con l'abbandono di Ludovico.

I miei stessi interventi sul campo sono stati caratterizzati da “formazioni” sempre diverse, che mi hanno portato a diverse considerazioni a seconda della situazione.

Ad ogni modo, dopo una prima fase di osservazione e conoscenza dei componenti del team Nibani che parteciperà all'Arc, obiettivi principali sono stati l'osservazione del lavoro del team in termini di clima, struttura, comunicazione, obiettivi e leadership; l'individuazione delle aree di miglioramento e dei punti di forza; considerazioni sull'esperienza dell'Arc e dei fattori ai quali prestare più attenzione in vista di una traversata serena, sicura, piacevole ed il più possibile performante.

MODALITA' - STRUMENTI:

Osservazione

Somministrazione test

Comunicazioni via mail – conoscenza reciproca (es. auto-biografie dei singoli membri del gruppo riguardanti la propria storia di velisti, aspettative, timori, desideri relativamente al nuovo equipaggio e all'Arc 2010)

Con Matteo, individuazione e segnalazione punti di forza e aree di miglioramento: analisi swot, confronto, cerchio finale. Confronto via mail a distanza.

REPORT

I primissimi incontri a Riva di Traiano in occasione della Roma per Tutti ed i successivi scambi comunicativi via mail mi hanno dato modo di conoscere, seppur ancora superficialmente e sommariamente, i diversi componenti del team e di rendermi sempre più conto dei fattori da tenere

in considerazione sia relativamente alla composizione del gruppo, sia alla disciplina della vela d'altura.

PERSONE COINVOLTE: Maurizio, Amedeo, Max, Filippo, Paolo, Marco, Gianni.

La Coppa Asteria è stato un momento di gara ma soprattutto di “training” grazie alla presenza e competenza di Matteo Miceli e probabilmente la prima vera esperienza per lo stesso team come gruppo “definito” ed “unito” verso un obiettivo comune (oltre alla gara in sé, la preparazione all’Arc 2010).

In quell’occasione mi sono fatta un’idea più pratica delle aree di miglioramento e dei punti di forza del team Nibani.

PERSONE COINVOLTE: Maurizio, Max, Filippo, Paolo, Ludovico, Marco F., Matteo Miceli.

Durante il training del 16-18 luglio abbiamo ripreso le questioni accennate la volta precedente: Matteo ed io abbiamo esposto le nostre osservazioni e abbiamo avuto un confronto con il team relativamente alle questioni definizione ruoli ed obiettivi.

La due giorni è terminata con il “cerchio finale” proposto da Matteo, in cui ognuno era chiamato ad esprimere i suoi pensieri relativamente all’esperienza appena vissuta ed ai pensieri, aspettative, timori riguardanti la traversata oceanica. Ne sono uscite solo considerazioni positive, forse per il poco tempo a disposizione, invece necessario a far affiorare, qualora ce ne fosse stato bisogno, questioni più “piccanti”.

In questa occasione, la prima per me che vedeva la compresenza di entrambi, ho notato dei piccoli attriti tra Maurizio ed Amedeo.

PERSONE COINVOLTE: Maurizio, Amedeo, Filippo, Max, Paolo, Matteo.

Una volta rientrata a Bologna, vi ho inviato l’analisi SWOT che vi allego nel caso l’aveste persa e che vi riproporrei anche ora come strumento di lavoro, ovviamente da integrare con considerazioni nuove e diverse, che sicuramente saranno affiorate in questi mesi ed in seguito alle esperienze di navigazione che avete vissuto.

Dal primo momento (Coppa Asteria) in cui Matteo ed io vi abbiamo fatto notare la confusione dei ruoli nello svolgere le manovre e la necessità di rendersi altresì intercambiabili (in parole povere, che tutti sappiano fare tutto) ho notato più attenzione ed ordine.

Ora probabilmente, a facilitare il miglioramento delle vostre manovre, vi è una maggiore conoscenza reciproca e di ciò che si sta facendo, grazie alle recenti esperienze che sicuramente hanno ampliato il vostro bagaglio di conoscenza velistica.

Ciononostante, penso che nella definizione di ciò che vi apprestate a fare, siate ancora un po’ troppo “intuitivi” e poco strutturati. Non che si debba snaturare l’atto in una serie di sequenze pre-definite, non sia mai!!! Però penso che un’analisi preventiva della strategia di lavoro potrebbe portarvi a risultati insperati e magari ad arginare il timore della noia che qualcuno ha espresso!

Questo lavoro può rivelarsi utile sia a bordo quanto a terra, ad esempio nella definizione di ciò che bisogna fare prima della partenza, di quello che manca e di chi si occupa di che cosa.

Il trasferimento Gibilterra – Canarie è stato un ulteriore momento di osservazione, anche se purtroppo mancavano Max e Paolo e questa assenza è stata significativa al fine del percepire la prima esperienza in Atlantico per il gruppo nella sua globalità.

In questa occasione ho notato:

- gli attriti fra Maurizio ed Amedeo emergevano in diversi momenti ed in maniera abbastanza esplicita. Consiglierei a voi due di chiarire alcune questioni a terra, da quelle più organizzative a quelle “di convivenza”, onde evitare di doverlo fare a bordo, magari rovinando il clima del gruppo e dell’esperienza in sé.
- poca spinta nello svolgere/provare manovre in barca. Ho considerato il fatto che non si trattava di una competizione, che avevamo appuntamenti a terra che ci imponevano di non

perdere tempo nonostante la meteo si sia rivelata perfetta e, con il senno di poi, avremmo potuto non accendere mai il motore; la priorità assolutamente condivisa della sicurezza dell'equipaggio e non ultimo i malesseri di vari membri dell'equipaggio. Ciononostante, anche relativamente al timore espresso da Maurizio di "annoarsi" durante l'Arc, vi consiglierei di essere più determinati, metodici, strateghi. Vedi definizione obiettivi parziali, a breve, medio e lungo termine come vi avevo già accennato in precedenza e come potete "risolvere" da schema allegato.

- difficoltà comunicative con il metereologo Pezzoli; forse anche per questo motivo poca fiducia nelle segnalazioni dello stesso.
- difficoltà nell'utilizzo degli strumenti tecnologici; alcuni problemi di carattere tecnico (tipo dissalatore, generatore)
- confusione, dispersione di energie e scarsi risultati nel disarmo della barca e nella preparazione della stessa per la partenza: visti i tempi ristretti che avrete a Las Palmas prima della partenza, e prevedendo che oltre alle cose che già sapete di dover fare se ne potrebbero aggiungere altre, prima definite ruoli e compiti di ciascuno, più efficace, ordinato e meno stancante sarà armare la barca e partire sereni e tranquilli di aver fatto tutto il necessario.

RIASSUMENDO

	FATTORI INTERNI	FATTORI ESTERNI	
PUNTI DI FORZA	<ul style="list-style-type: none"> - clima - motivazione - entusiasmo - fiducia nelle capacità e conoscenza dei limiti degli altri membri dell'equipaggio - previsione possibili difficoltà e prevenzione tattica – per obiettivi (A) - comunicazione diretta – cerchio (A) 	<ul style="list-style-type: none"> - meteo - supporto meteorologico e tecnologico - training con Matteo - confronto con Matteo e con la sottoscritta 	OPPORTUNITA'
DEBOLEZZE	<ul style="list-style-type: none"> - ruoli indefiniti e fissi - obiettivi generici - ciclo veglia – sonno - possibili attriti - non conoscenza di pietro 	<ul style="list-style-type: none"> - meteo e clima - inconvenienti tecnici - comunicazione confusa metereologo – team (B) - poca fiducia nelle previsioni meteo (B) 	MINACCE

Per quanto riguarda i punti segnalati da (A), consiglierei al team di programmare periodicamente delle situazioni di confronto diretto, in cerchio, sia prima che durante la traversata, per prevenire

eventuali problematiche/situazioni da terra, o per fare il punto della situazione step by step durante la traversata ed eventualmente migliorare in itinere strategie e tattica di gara.

Es. Durante questi due mesi definire le giornate di preparazione pre-partenza:

Arrivo a Las Palmas:

Elenco cose da fare in ordine di priorità/urgenza.

Definizione dei compiti.

Chi si occupa di fare che cosa.

In che tempi fare una determinata cosa.

In che modo farla.

In che modo utilizzare i momenti di attesa per ottimizzare i tempi, portandosi avanti con altri lavori.

Depennare le cose già fatte e non riprenderle più se non in caso di necessità.

Es. Durante la traversata:

Oggi abbiamo perso 3 posizioni.

Cause: interne ed esterne.

Avremmo potuto fare diversamente? Se SI, che cosa. Se NO, perché.

Cosa possiamo fare adesso?

OPPURE

Oggi abbiamo preso 3 posizioni.

Cause: interne ed esterne (es. noi abbiamo sfruttato il vento al massimo; le altre imbarcazioni hanno avuto problemi, si sono distratti,...)

Avremmo potuto fare ancora meglio? Se SI, che cosa. Se NO, perché.

Cosa fare adesso per mantenere il vantaggio acquisito e possibilmente ampliarlo ulteriormente?

Per quanto riguarda il punto **(B)**, credo sia importantissimo che vi confrontiate prima della partenza con Alessandro Pezzoli: innanzitutto per una questione di sicurezza e perché la indiscussa competenza di Alessandro non può che giovare all'incolumità ed alla buona riuscita della traversata, in secondo luogo per una questione di strategia e risultato competitivo. Quindi, cercate innanzitutto un codice condiviso per le abbreviazioni ed i loro significati ed esplicitate a lui ogni sorta di dubbio. Per la sua competenza e disponibilità sono sicura che potrebbe darvi delle risposte fondamentali a domande che è bene affrontare prima di partire.

Ultimissimo consiglio... che so bene essere molto difficile da mettere in pratica... se potete, lasciate le questioni di casa... a casa. Avete la possibilità di misurarvi come uomini e come velisti in un'esperienza unica. Date il massimo di voi stessi concentrando le vostre energie sul lavoro che state facendo, sugli obiettivi di team e personali, su sensazioni, emozioni, pensieri che nasceranno in voi in quel mentre.

Per finire, come già accennato prima, vi re-inoltro l'analisi swot e lo schema sulle diverse tipologie di obiettivi che avevo compilato in seguito all'esperienza Coppa Asteria e della due giorni di luglio. Sarei molto contenta di avere un vostro feedback su questo mio report ed eventualmente di approfondire alcune tematiche o inserirne altre, confrontarci su ogni tipo di dubbio possa nascere in voi prima della partenza, via mail, telefonicamente o di persona.

Per ora un saluto a tutti quanti. Sempre a vostra disposizione.

Chiara

4) CAMBUSA

BEVANDE

Acqua	It	200
succhi	It	25
Vino	It	12 (18bt)
birra	It	25
The freddo	It	25
Coca + Coca Light	It	30
latte	It	4
Rum		1
Martini		2
Acqua tonica	It	5
Gin		1
Limone	It	1

TOTALE LIQUIDI

331

SNACK - FARINACEI

patatine	6	cf
noccioline	6	cfz
crackers	5	kgs
piadine sotto vuoto	10	kgs
pane cassetta	10	pz
focacce Parmalat	20	pz
gallette varie	2	kg

DERRATE SECCHE

prugne secche	2	kgs
piselli	2	kgs
noci	2	kgs
pasta	20	kgs
riso	4	kgs
dado	3	sct
orzo	3	kgs
cous cous	3	kgs
iofilizzati	12	cfz
Minestre	4	kgs
fichi secchi	2	kg
lenticchie	3	kgs
ceci	3	kgs
fagioli	4	kgs

DERRATE FRESCHE

sottovuoto

patate	10	kg
uova	50	
Salumi sottovuoto	12	kg
pancetta aff	1	kg
Wurstel	2	kgs
pecorino	3	kg
Arrosto tacchino	5	kgs
caciotta	5	kgs
parmigiano	3	kgs

FRUTTA

pomodori	2	kg
ananas	3	kg
carote	2	kg
uva	1	kg
cocco	2	kg
mango	10	kg
arance	60	kg
mele	60	kg
banane	50	kg
limoni	10	kg

COLAZIONE

caffè	3	kg
te'	75	bust
camomilla	25	bust
zucchero	3	kgs
marmellata	1	kg
miele	1	kg
Biscotti	30	pacchi
fette bisc	50	pcs
cereali	2	kgs
nutella	2	kg
merendine	50	
cioccolata	2	kg

SCATOLAME

Passata	10	kgs
pelati	8	kgs
olio oliva	5	lt
olio semi	2	lt

SCATOLAME

tonno	5	kgs
sgombro/salm	1	kg
carne scatola	2	kg
acciughe	1	kg
granchio	4	sct
mais	2	kg
farina	10	kgs
lievito	500	gr
Zucchero	2,5	kg
Maionese	1	
Senape	1	
Ketchup	1	
burro	2	kg
sale fino	1	kg
sale grosso	1	kg
spezie varie	5	Q
capperi	250	gr
olive nere	1	kg
carciofini	2	kgs

CASALINGHI

piatti carta	piatti duri
bicchieri	duri
strofinacci	2
sacchi immondizia	30
carta igienica	16 rotoli
deterg/disinfett	2 cfz
sapone piatti	1 cfz
rotoloni	2 x maxi
panno spugna	2
spugne	2
cif gel candeggina	1 cfz
tovaglioli carta	200
////////////////////////////////////	////////////////////////////////////
cipolle	3kg
aglio	5 teste

5) CODICE LETTURA MESSAGGI METEO

CODICE DI LETTURA DEI MESSAGGI METEO (Plasticare e conservare a bordo)

A 23D 12Z r260 v11 STOP

A (ANALISI) 23D 12Z (valida per il periodo dal 22 Dicembre ore 12.00UTC al 23 Dicembre ore 12.00UTC che è anche l'ora in cui viene preparata la previsione) r260 (rotta della barca nelle ultime 24h di 260°) v11 (velocità della barca nelle ultime 24h di 11kts) STOP (segue altro messaggio)

F1 24D 12Z 040 080 20 25 G 30 r260 v11 STOP

F1 (prima previsione per le prossime 24h) 24D 12Z (previsione valida fino al 24 Dicembre ore 12.00UTC) 040 080 (vento oscillante tra 040° e 080° di direzione. Se avremmo rotazione a sinistra aggiungerò SX dopo il secondo numero e se avremmo rotazione a destra aggiungerò DX dopo il secondo numero) 20 25 G 30 (intensità del vento per 20kts-25kts con raffiche fino a 30kts) r260 (nelle prossime 24h dovete andare per 260° di rotta) v11(con una velocità barca media di 11kts) STOP (segue altro messaggio)

F2 25D 12Z 050 060 20 25 G 30 r260 v11 STOP

F2 (seconda previsione per le prossime 48h)... A seguire la lettura come sopra

WRNG NUVOLE TEMPORALI 250 100MG END

WRNG (Avviso di tempo avverso) NUOVOLE TEMPORALI 250 100MG (nuvole e temporali con rilevamento 250° rispetto alla barca ad una distanza di 100mg rispetto alla barca) END (fine dei messaggi)

Se nel WRNG scrivo TELEFONARE vuol dire che mi dovrete contattare telefonicamente nel più breve tempo possibile dalla lettura del messaggio (cercherò di usare il meno possibile questa frase...).

5. BIBLIOGRAFIA e WEBGRAFIA

“Con la testa in alto mare”, di Gladys Bounous. Ed. Addictions - Magenes

“L’oceano a mani nude”, di Matteo Miceli e Jean Luc Giorda. Ed. Nutrimenti

“83 giochi psicologici per la conduzione dei gruppi”, di Sabina Manes. Ed. Franco Angeli

Materiale didattico del corso in Psicologia dello sport

www.psycosport.com

www.wikipedia.it

<http://www.worldcruising.com/> (<http://www.worldcruising.com/arc/itinerary.aspx>)

<http://www.sailingmagazine.net>