

La táctica de regatas.

Los navegantes desean llevar la caña del barco. No todos los navegantes desean ser tácticos, sin embargo, porque es difícil hacer bien la táctica. Llevar la caña es estar en una posición dulce. En muchos barcos, no en todos, el caña no trabaja, psíquicamente, de forma tan dura como el resto de la tripulación; él o ella están secos, desarrollan un placentero negocio con el viento y las olas y ganan crédito cuando el barco termina bien. El táctico, por el contrario, está en una posición de alta presión; él o ella reciben los efectos que se derivan de la diferencia de ganar o perder. La tripulación puede estar trabajando bien y el barco ir rápido pero si el táctico hace mal una maniobra en cualquier momento de la regata, el barco podrá terminar con un pobre resultado.

Más aún, un barco rápido siempre hace parecer al táctico brillante. Es fácil ganar regatas cuando el barco simplemente apunta en la línea de salida y navega por delante de los competidores el resto de la regata. Pero muchos barcos actuales navegan a la misma velocidad, en una banda estrecha de rating. Sin embargo, para ganar regatas necesitas un superior manejo del barco y una mejor táctica.

Usando las mejores tácticas conseguirás pegarle a barcos más rápidos que el tuyo.

Hay dos aspectos a tener en cuenta en la regata. El primero es aquél que persigue el camino más rápido en función de la estrategia basada en el viento y la corriente. El segundo es aquél que persigue ir por delante de los otros barcos en función de plan táctico. Cómo navegar en la regata es un compromiso entre estrategia y táctica. Muchos tácticos se complican la vida intentando hacer regatas muy complicadas. La prioridad principal es que el barco navegue rápido en la dirección correcta tan a menudo como sea posible, y procurando estar entre tus competidores y la baliza. Es difícil complicarse la vida si se tienen estas prioridades siempre en mente.

En cualquier barco, se requiere disciplina en el patrón para dejar la gestión de la regata a otra persona. El patrón debe dar un alto grado de control del barco. Desafortunadamente, muchos patrones

creen que ellos son también tácticos. Alguno que conozco manejaría el barco él sólo si pudiese (es una mera traducción). Pero los barcos modernos requieren una atención importante en la caña. Navegar bien obligará al cañero a esfuerzos que le ocuparán todo el tiempo. Si eres patrón, recuerda que para ganar hay que delegar todas las tareas excepto la caña.

Los 12 metros de la Copa América demostraron la ventaja de tener un táctico. Los 12 metros se conducían como camiones; dado que son barcos pesados y lentos para acelerar, requerían gran concentración para llevar la caña bien. Por esto, barcos ligeros como el J24 o el S35s no necesitan tanta concentración porque no son camiones. En consecuencia, el táctico debe ser el único que mire alrededor fuera del barco y se convierta en los ojos y los oídos del patrón.

Un patrón como Dennis Conner, el cual es un táctico creativo por derecho propio, no puede mirar alrededor lo suficiente para desarrollar, con carácter previo, una táctica de gran diseño como puede ser, por ejemplo, lo concerniente al final de la primera ceñida. Tom Whidden¹ dice: "Dennis toma rápidas ojeadas, pero pienso que es importante darle continuamente respuesta del control de otros barcos y cuáles son las opciones. Si él está haciendo su trabajo bien, él no debería preocuparse mucho acerca de la táctica. Si yo estoy haciendo el trabajo bien, yo le estoy alimentando de información suficiente para que él tome la última decisión".

Herramientas del táctico. Hay seis herramientas básicas que darán información suficiente acerca de la posición entre la competición y la próxima baliza:

- las instrucciones de regata,
- la carta del campo de regatas,
- las tablas de mareas,
- papel y lápiz para notas,
- un compás de marcaciones y
- un par de juegos de tacking lines para monitorizar a la flota.

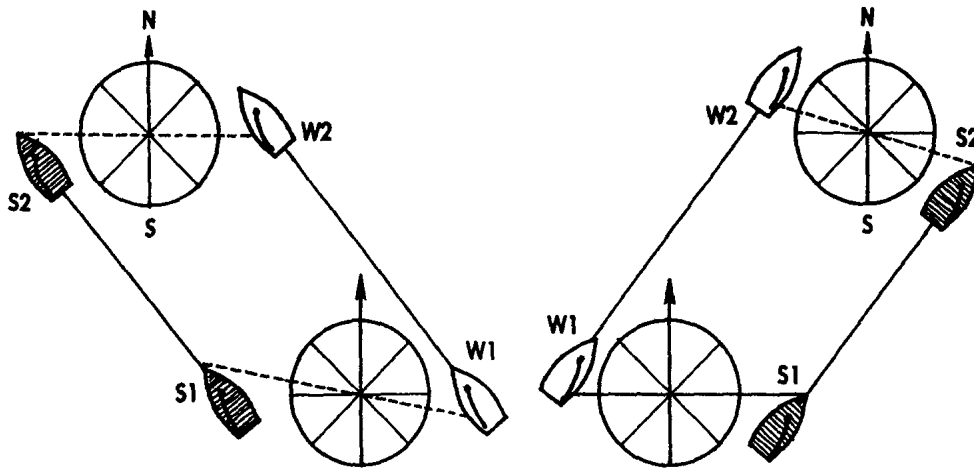
¹ Tom Whidden fue táctico de Dennis Conner en 3 Copas América.

Se necesita estudiar las instrucciones de regata para saber los diferentes recorridos que el Comité puede elegir, la posición de las balizas, la lista de reglas en vigor, el tiempo límite y los procedimientos de salida. Si un barco que estás marcando de repente navega hacia un determinado rumbo hacia otra baliza, debes tener una copia de las instrucciones de regata en la mano para saber si le debes seguir o no. Muchas regatas se han perdido por no estudiar las instrucciones de regata y muchos desastres han ocurrido porque la gente ha asumido que todas las regatas funcionan del mismo modo.

Una carta del campo de regatas y las tablas de mareas son necesarias para diseñar los rumbos de compás entre balizas y conocer cuando vamos a navegar con corriente adversa o con corriente favorable. No tardarás mucho en reconocer la utilidad de tener un papel y un lápiz en tu bolsillo. Tus notas deben incluir el rumbo, los rumbos entre balizas, los rumbos de ceñida, las listas de cosas que hay que cambiar o arreglar entre regatas y las protestas.

Papel impermeable es lo mejor, así como algunos prefieren escribir en una pieza de plástico adherido a la cubierta, o directamente sobre la cubierta (ni se te ocurra) con un rotulador no indeleble.

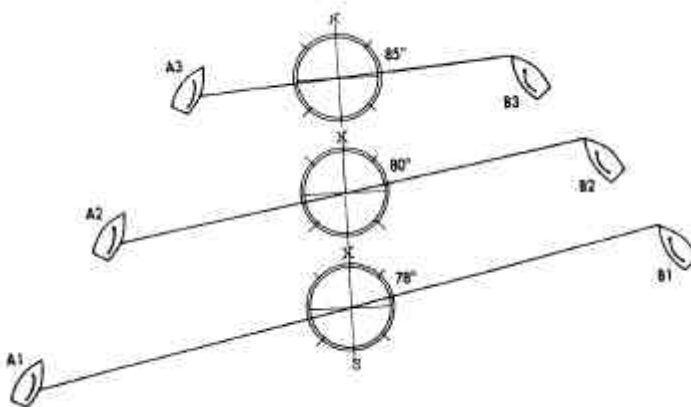
Un compás de marcaciones es para el táctico como una calculadora para el contable. Recientemente, los compases electrónicos permiten calcular la distancia ganada o perdida respecto otros barcos de manera muy sencilla. Por ejemplo, mirando a través del compás y tomando una marcación al casco de tu competidor; esperando unos minutos y tomando otra marcación en el mismo sitio del casco; si tu ves al otro barco a la izquierda, tu estás ganándole si los números del compás están decreciendo; si ves el barco a tu derecha, y los número están creciendo, entonces le estás pasando.



El barco sombreado en 1 marca 275° y en 2 marca 270°

El barco sombreado en 1 marca 90° y en 2 marca 95°

Un compás de marcaciones puede ser también usado para juzgar si puedes cruzar o no por delante de otro barco. La siguiente figura muestra cómo el patrón del barco amurado a babor se da cuenta de que puede pasar por delante del barco amurado a estribor.



El táctico de A toma 3 lecturas para determinar si puede pasar

En lugar de preocuparse de ganancias o pérdidas de pies o pulgadas, el táctico debe ser útil al patrón ofreciéndole información de cómo se están ganando o perdiendo. "Yo descompongo

cualquier cambio en la posición en dos componentes”, dice Tom. “Piensa en tu barco y en los otros barcos situados en los raíles de unas vías de tren. No son vías normales pues la distancia entre las vías puede variar. Por tanto, cuando el otro barco está ganando, imagínate que o él está yendo más rápido sobre su raíl o que está cambiando la dirección de su raíl más cercano al nuestro, está punteando. Lo que yo llamo la distancia entre raíles es el calibre, y lo que yo llamo yendo sobre el raíl es el rango. (No se si he traducido bien calibre y rango). Esto es la sensación importante que hay que dar al patrón. Cuando le digo a Dennis que un tipo nos está ganando, él no dice Okay, él dice, ¿cómo nos está ganando? Yo le tengo que dar una buena impresión que le permita tomar decisiones para neutralizar el asunto (abrir velas, puntear más, virar...)”

Para juzgar tu velocidad contra otros barcos entre el tuyo y la costa, hay que tomar una referencia visual en los objetos de detrás. Esto se llama “hacer árboles”. Se hace mirando al otro barco y la línea de costa del fondo. Si los dos parecen pasar los objetos de la costa al mismo tiempo, los barcos están yendo a la misma velocidad; el otro barco estará yendo más rápido si los objetos, como los árboles, se van escondiendo detrás de él y tu estarás “haciendo árboles” si los árboles van apareciendo delante de él.

Las líneas de tack son la última herramienta básica que el táctico utiliza para mantenerse entre la competición y la próxima baliza. Dibujadas en la cubierta, las líneas de tack son un valioso instrumento de referencia para determinar si los otros barcos están delante o detrás, o si puedes virar y tirar hacia la baliza.

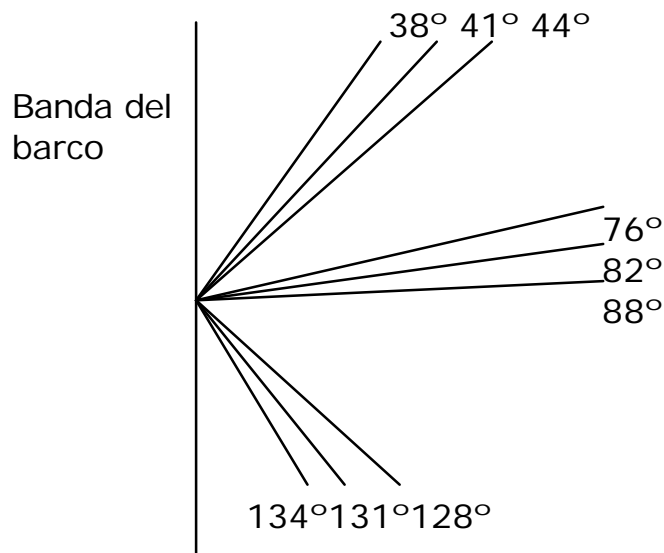
Las líneas de tack son tres juegos de ángulos dibujados en la cubierta, usados para ver otros barcos y las laylines. Las líneas de tack deben ser dibujadas en fuera en la cubierta en ambos lados del barco. Cuanto más largas sean más exactitud darán.

Para dibujar las líneas de tack, necesitas crear una línea base que corra paralela a la línea de crujía. Esa línea puede encontrarse tirando un cabo desde el palo al backstay. A continuación, usa un transportador de ángulos para dibujar los ángulos de ceñida que el barco puede hacer con viento flojo, moderado y fuerte, por

ejemplo 44° para 8 nudos, 41° para 10 nudos y 38° para 16 nudos o más².

El siguiente juego de líneas representan los ángulos de virada con las diferentes intensidades de viento. Hay que hacer esto doblando los ángulos anteriores 76° , 82° y 88° . De este modo el ángulo de virada para 10 nudos sería 82° . Las líneas que representan tus ángulos de virada son aquéllos que tú debes mirar para determinar si has alcanzado el layline. Volviendo al ejemplo, en 10 nudos de viento, tu necesitas saber si es el momento de virar si estás dando un ángulo de 82° , para lo cual hay que alargar la línea hacia la baliza y ver si estás delante o detrás de la extensión de la línea. NOTA: Todo esto está muy bien pero nosotros tenemos, no sólo el ordenador que lo puede decir con absoluta precisión, sino también el compás electrónico del barco y el manual de marcaciones: si la diferencia de grados tomando una marcación a la baliza, es superior a 82, etc., etc... El patrón usa la rueda pero siempre con hipótesis de 90 grados. Tendremos que tecnificarnos un poco.

El siguiente juego de líneas se obtiene añadiendo 90 grados a las primeras y serían 128° , 131° y 134° . Y, después, coloca otro juego de líneas en la otra banda.



² Las del Kawan según polares serían 44, 40 y 38.

El primer juego de líneas sirve para determinar si puedes cruzar por delante de otro barco que se aproxima o debes pasar por popa.

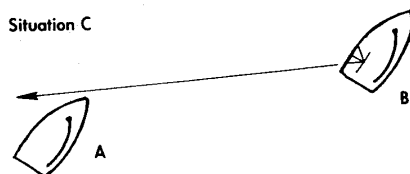
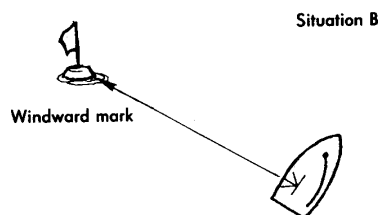
El juego de líneas centrales sirve para determinar si estás pasado o no de los laylines.

Y el último juego de líneas indica si estás por delante de otro barco a barlovento tuyo y en la misma amura.

NOTA: Lo que sí tendríamos que tener en mente son las líneas de la trasluchada, pues ahí siempre vamos a ojo de buen cubero.

Creo, que todo esto lo podemos hacer con el compás de marcaciones de forma sencilla. Sobre todo porque en el barco no hay una superficie plana para utilizarla para este menester.

Tanto los navegantes de vela ligera como los de barcos grandes se pueden beneficiar de las líneas de tack marcadas en el casco, y son rápidas y fáciles de usar para juzgar situaciones de cruce. Son muy útiles cuando no se tiene tiempo para calcular y el patrón está muy ocupado intentando mantener la velocidad o sorteando situaciones, como después de la señal de salida cuando hay que tirar un bordo o cuando te acercas a la baliza de barlo con otros barcos. Es importante saber si pasas por delante o por popa o si ya has llegado al layline y puedes hacer el bordo sin entrar en conflicto con otros barcos.



En la situación A el táctico mira a través de la línea y observa que pasa por delante de B. En la situación B el barco B puede virar sin problemas porque está delante de A. La situación C dice cuándo puedes virar al layline.

Aunque se navegue con tripulación inexperta, se necesita la persona que haga alguna de las funciones de táctico. Incluso un tripulante inexperto puede ayudar si le das cosas específicas para observar como "Mira los barcos 2940 y 7077"; o preguntas cosas concretas como "¿Hay más viento en la izquierda o en la derecha del campo de regatas? Mira los barcos que llevan más escora o los que están yendo más rápidos".

"Cuando llevo un tripulante nuevo", dice Gary, "Intento hablar de lo que estoy haciendo y de cómo estoy interpretando lo que está ocurriendo en el campo de regatas. De esta forma mi tripulante puede tener una idea del proceso de mi pensamiento y de lo que estoy observando." No digas "Preparados. Vámonos". En su lugar ayuda a tu tripulante diciendo "Damos un bordo porque nos daba malo" o "Damos un bordo porque se está acercando un tren de olas" o "Vamos a virar porque nos afecta la corriente" o "Hay un montón de barcos en la derecha, vamos a virar y estar con la flota".

Hablar es una importante labor del táctico. El silencio a menudo desciende en un barco cuando las cosas van equivocadas; los barcos que lo hacen mal están casi siempre muy callados. Es muy importante mantenerse hablando cuando el barco lo está haciendo mal. Si permaneces callado porque eres sensible a lo que está ocurriendo al lado, la moral de la tripulación se caerá y ese perjudicará el nivel de intensidad necesario para la regata. Cuando el barco lo está haciendo mal, asume la responsabilidad, y permanece trabajando, sin carga, para recuperar lo que has perdido.

Los tácticos deben intentar mantener sus comentarios y sensaciones siempre. Crear una cadencia. En otras palabras, no puedes estar callado durante 20 minutos y hablar durante 2. Presenta diferentes opciones. Mira el viento, anticipa situaciones de cruce, juzga la performance del barco tomando lecturas de otros barcos. Habla lo suficientemente alto para que te oiga y te entiendan los de la bañera; no le susurras al patrón. Cuando planees el siguiente movimiento, como levantar el spi o virar, la tripulación necesita oír tus intenciones y así estarán preparados.

Adicionalmente a hablar continuamente y alto, el táctico debe estar preparado para escuchar, dice Gary. “El debe hablar generalmente con un tono convincente. El debe predecir que va a ocurrir, lo cual da confianza a la tripulación y facilidad. Cuando digas lo que va a ocurrir no debes mostrar pánico en la voz y nunca debes ser sarcástico. El sarcasmo destruye a la tripulación. Es infeccioso y muy pronto, nadie gusta a nadie más”.

De acuerdo, hablando abiertamente pone al táctico en la picota, porque todo lo que dice se abre al análisis de una segunda opinión por el resto de la tripulación. “Mis experiencias en el 80 pies maxi Matador son de lo más divertidas y diversas que haya tenido”, dice Gary, “porque había una gran presión para tomar elecciones. Había 25 tripulantes que eran excelentes navegantes con sus propias ideas de cómo la regata debía ser analizada”.

Dado que el táctico es la persona que habla más abordo, el trabajo de controlar la atmósfera usualmente cae sobre sus espaldas. La tripulación necesita algún tipo de relajación a lo largo de la regata, porque cualquiera desarrolla adrenalina y bastante excitación. El humor ayuda, pero debes tener cuidado no caer en el fuera de control. No se debe permitir ver algún descamisado en el raíl hablando y riendo levantado. Algunas veces el táctico debe calmar las cosas y conseguir que la tripulación se vuelva a concentrar. Es importante distinguir cuando la emoción está ayudando o perjudicando. No se debe dejar caer a cualquiera en medio de una guerra de inspiración profunda de bromas.

La confianza. Poco importa cuanto sabes de táctica y estrategia pues no las usarás para lo mejor de tus habilidades si el patrón no confía en ti. Hay momentos en que una ventaja sólo puede obtenerse con una maniobra inmediata. En esos casos el táctico debe tener autoridad para hacer cosas sin consultar al patrón, pero pocos patrones se dejarán llevar por un extraño fácilmente. “Aun con Dennis Conner”, dice Tom, “hay veces que me hago cargo de una situación inesperada y le digo: Vira ya. No hagas preguntas. En esos casos él debe creer en lo que estoy diciendo y hacer lo que le digo. Pero he navegado tantas veces con él la Copa América que no cuestiona mis palabras”.

La mejor manera de ganar la confianza del patrón es navegar mucho y aprender lo máximo de táctica o estrategia y, sobre todo de los errores.

Jim Kilroy, el propietario del maxi Kialoa, es un hombre de negocios y se ha dado cuenta que en los barcos grandes lo mejor que puedes hacer es delegar algunas responsabilidades. Es demasiado grande para un tipo. Después de haber navegado diferentes regatas y de ganar una invitación permanente al barco, Kilroy me dijo: "Mira tu vas a hacer determinadas cosas que estarán mal y harás otras que estarán bien. Espero que hagas más cosas bien que las que haces mal. Así que voy a confiar en ti y si tú dices vira, yo viraré".

Una de las cosas que Gary hace para ganarse la confianza de la tripulación es predecir los acontecimientos. Navegando a un role a la izquierda y pasando un montón de barcos es una gran hazaña. Pero aun algo menos espectacular, como es parando a un competidor con el viento sucio y causándole dos viradas extras antes de llegar a layline puede darte el respeto y la confianza de la tripulación.

A medida que la tripulación se hace más eficiente, hay más presión sobre el táctico, porque pequeños y desapercibidos errores en el manejo del barco significan que el táctico ha perdido la regata. El táctico es el único que pierde la regata en cualquier caso con tripulaciones expertas.

Efectivamente, cuando navegas con gente inexperta, hay también presión en el táctico. Tom dice que la presión proviene de él, más que de la tripulación. "Las tripulaciones menos expertas no tienen las mismas expectativas que la tripulación de un 12 metros, pero debes intentar inspirarles enseñándoles lo que unos pocos movimientos pueden hacer".

"Cometer un error mientras navegas con Dennis Conner y los mejores navegantes que él puso en el barco, es una calamidad", dice Tom. "Si cometes un error, tu serás colgado para siempre. Dennis me presenta como el único táctico americano que perdió la Copa América. La decisión que más me desgarró me hizo fue en la última regata de la Copa de 1983. Yo definiendo lo que hice, no

porque sea sensible al hecho, sino porque si estuviese en la misma situación, hubiera hecho lo mismo”.