

CAPÍTULO 2 - EL EQUIPO DEL TÁCTICO

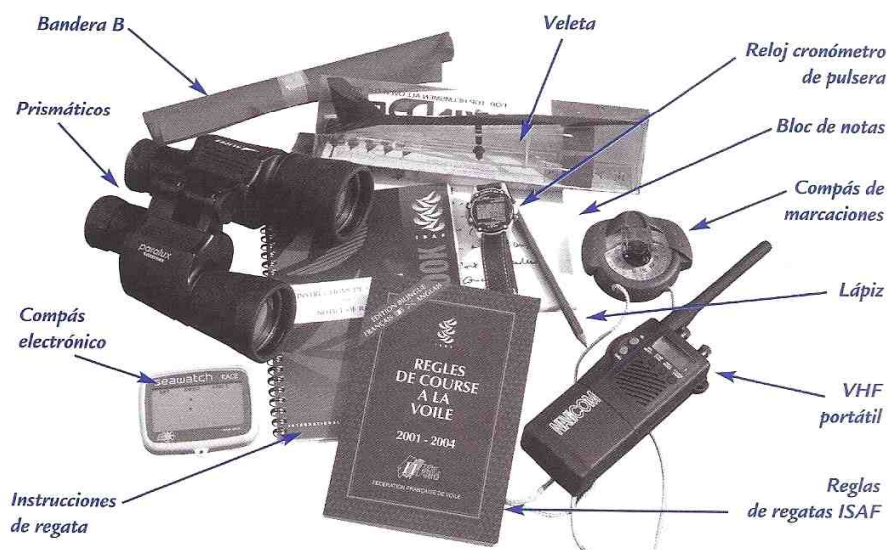
2.1 - <i>Una lista de material tipo</i>	28
2.2 - <i>La bandera de reclamación</i>	32
2.3 - <i>El compás</i>	34
2.4 - <i>Las alidadas</i>	36

CAPÍTULO 2:

Cada táctico necesita un equipo específico para trabajar a bordo. Veremos que cada uno tiene sus pequeñas manías, pero de todas formas podemos elaborar una lista tipo, con las cosas esenciales que no se deben olvidar.

DEFINICIÓN

2.1. UNA LISTA DE MATERIAL TIPO



La lista mínima comprende:

- un reloj cronómetro con cuenta atrás;
- un compás clásico o uno electrónico;
- una bandera de reclamación (bandera «B» del Código internacional)

Para los tácticos que navegan en barcos de crucero, podemos añadir:

- un compás de marcaciones;
- un bloc de notas y un lápiz;
- las Reglas de regata de la ISAF;
- las Instrucciones de regata;
- una veleta;
- unos prismáticos.

Algunos añaden cosas más personales: crema solar, gafas de sol, gorra, botella de agua, etc.

» PREGUNTAS A LOS REGATISTAS

¿Qué material embarcáis siempre?

A parte de los windsurfistas, que no tienen derecho a embarcar nada (salvo un reloj de pulsera), el «kit de táctico embarcado» de la mayor parte de regatistas incluye:

- **Un compás de marcaciones.** Alain Gautier ha optado por el Autohelm electrónico, Jean-Yves Bernot por un Datascope monocular muy preciso y Bertrand Pacé por un Suunto.
- **Un bloc de notas y un lápiz.** Jean-Yves Bernot emplea un carnet estanco sobre una ingeniosa tablilla que se fija sobre el muslo y permite tomar notas haciendo banda. Bertrand Chéret lleva siempre consigo un lápiz graso de maquillaje que permite escribir rumbos y velocidades sobre Vileda pegado sobre las cajas.



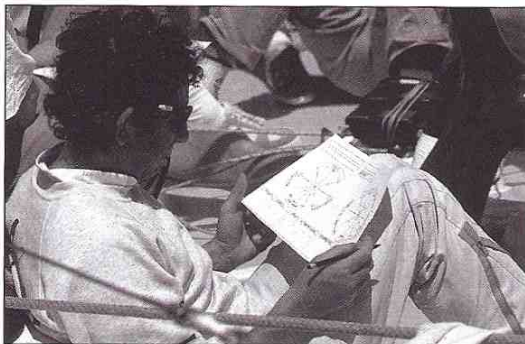
Jean-Yves Bernot utiliza sistemáticamente una tablilla con un bloc de papel estanco, que se fija sobre el muslo. ¡Ingenioso!

- **El libro de Reglas de regata internacionales de ISAF** (edición de la FFV en francés con traducción en inglés).
- **Un Compucourse.** Philippe Presti tiene uno de lectura directa, que incluye una tabla en la que constan los 360 grados del viento, el rumbo teórico en ceñida y al largo en ambas amuras: «Soy malo para el cálculo mental y, solo, no se puede manipular un Compucourse tradicional cuando hay un cambio de recorrido en mitad de una manga.» Luc Gellusseau y Jean-Yves Bernot tienen un reloj Memotime.

¿Tenéis un equipo específico?

Aparte de este mínimo, cada uno, en función de sus costumbres y del tipo de barco en el que navega, lleva a bordo siempre un equipo específico:

- **Unos prismáticos** (Bertrand Pacé y Luc Pillot).
- **Un compás de cubierta**; el más grande y más legible posible, con un rosa de lectura vertical, y una veleta de pluma a proa del palo (Philippe Presti).
- **Una lista de comprobación de estrategia** (Luc Gellusseau y Jean-Yves Bernot).
- **Ábacos de corriente**, para tener una idea de las laylines en presencia de corriente, así como los ábacos de alargamiento y polares del barco (Jean-Yves Bernot).
- **Una navaja multiusos Leatherman** (Luc Gellusseau: «En realidad no es necesaria para un táctico, ¡pero siempre llevo una!»).
- **Una veleta Windex** (Bertrand Pacé: «¡Es primordial!»).
- **Una VHF portátil** (Thierry Péponnet).
- **Una bandera de reclamación y un pequeño flotador para medir la corriente** (Nicolas Hénard: «A menudo, el objeto flotante es de material biodegradable, ¡ya que los entrenadores no están siempre por ahí para recogerlos después!»).
- **Un pequeño bloc** para anotar las polares del barco, los ángulos de virada y algunas tablas de «Bernot»¹ para recordar (Christine Briand).
- **Un reloj cronómetro** para verificar los tiempos (Marc Bouët y Nicolas Hénard).
- **Gafas de sol** (Loïck Peyron y Michel Desjoyeaux).



Los prismáticos son un instrumento indispensable, así como las polares de velocidad del barco y los ábacos de corriente.

1. Jean-Yves Bernot fue profesor y formó a gran número de navegantes y regatistas en temas de estrategia, táctica y meteorología. Muchos de ellos siguen métodos, sistemas y tablas concebidos por él.

CONSEJOS DE CAMPEONES

El material que no se debe olvidar

► **Bertrand Chéret.** «Tomad un pequeño carnet en el que figuren los puntos esenciales (Instrucciones de regata, estrategia definida con sus alarmas, ábacos de las posibilidades del barco). Por lo que se refiere a las corrientes, es muy cómodo llevarlas en una hoja traslúcida para cada hora y a la escala de una carta colocada detrás....»

► **Philippe Presti.** «A un principiante en vela ligera en solitario, me inclinaría a aconsejarle no llevar nada, salvo una veleta. En un primer momento, hay que aprender a localizarse mirando los otros barcos. Con un compás, se tiene tendencia a jugar con el viento y, en solitario, hay que privilegiar la flota, aprendiendo a mirar para posicionarse en relación a ella.»

► **Michel Desjoyeaux.** «En crucero, daría tres consejos. Uno, no dejéis una radio o un objeto metálico (asa de un cubo, gafas...) cerca del compás. Dos, no utilizéis las informaciones de la electrónica más que cuando la central está correctamente calibrada. Tres, fijad una pequeña bolsa en los candeleros en la que pondréis todo el material necesario, pero vigilad bien de cerrarla después de usarla: ¡si nos vamos de trasluchada se vaciaría de todo su contenido!»

► **Luc Pillot.** «¡Simplificad! Lo más estresante es el olvido. Preparad pues la vigilia de la regata una pequeña bolsa con lápiz, compás de marcaciones, prismáticos, Instrucciones y Reglas de regata, carta del campo de regatas, y pensad en un sitio seguro donde la pondréis.»

► **Bertrand Pacé.** «Tened siempre, en la zona de popa del barco, una pequeña bolsa dedicada únicamente a la táctica, en la que tendréis a mano rotulador, Instrucciones de regata, compás de marcaciones, etc.»

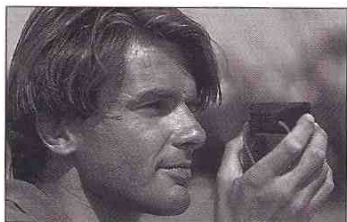
► **Luc Gellusseau.** «Discutid bien con el timonel las informaciones que necesita, los términos que se emplearán para dar el grado de urgencia o las prioridades (lo mismo con el navegante). Preparad una lista de comprobación de las cosas que se deben hacer o de las informaciones de las que se debe disponer antes, durante y después de la salida. Y tomad el material con el cual os sintáis a gusto... ¡y que sirva! Finalmente, escuchad atentamente la VHF.»

► **Jean-Yves Bernot.** «¡Evitad los documentos complejos! Prefiero resumir los puntos importantes en mi carnet, y de forma sintetizada, por ejemplo: “11.00h – corriente que lleva hacia el sur – contracorriente en tierra. Inicio de brisa que se establece alrededor del 120. 12.00 h – contracorriente (+ fuerte en tierra). Brisa de 140 – frente de brisa hacia punta, etc.”.»

Escoged un compás de marcaciones con el que os sintáis a gusto.



- ▶ **Christine Briand.** «¡Sistematizad! En mi ordenador, tengo una ficha para el material en First Class 8 y otra para el del JOD 35. Estoy segura de que no olvido nada. Estad pronto en el campo de regatas, e intentad anotar y trabajar siempre de la misma forma.»
- ▶ **Nicolas Hénard.** «¡No llevéis nada! ¡Observad a los otros y competid contra ellos!»
- ▶ **Thierry Péponnet.** «Confeccionaos una lista de comprobación de las tareas que debéis realizar antes de la salida, así como una ficha de ayuda a la síntesis, para no olvidar nada en la toma de decisiones estratégicas.»
- ▶ **Franck David.** «No olvidéis las cosas básicas, como las condiciones meteorológicas anunciadas, y las corrientes y ¡horas de las mareas!»
- ▶ **Marc Bouët.** «Coged un material simple y definido, ya que lo más importante es crear una rutina de análisis de la regata que haréis, primero en tierra, en el agua posteriormente, y respetadla. Es inaceptable tomar una salida sin un análisis meteorológico, una previsión de corrientes, los rumbos de babor y estribor en ceñida, un análisis de la línea de salida y una estrategia para la primera ceñida.»



¡No dudéis en decir lo que marcáis!

LA BANDERA DE RECLAMACIÓN

2.2. ¡TAN INDISPENSABLE COMO UNA BUENA VELA!

La bandera de reclamación es indispensable a bordo. Permite notificar a los otros participantes nuestra intención de reclamar a consecuencia de lo que estimamos es una infracción del reglamento. La utilizada es la bandera «B» del Código internacional, es decir una bandera rectangular roja, escotada en su extremo. Hay que izarla en cuanto sea posible, con la finalidad de que el rival tenga la oportunidad de reconocer o de enmendar su falta. Cada campeón lleva consigo generalmente su bandera de reclamación personal. Hay algunos procedimientos ingeniosos para tener la bandera enrollada y desplegarla rápidamente. En match-racing, las banderas utilizadas son a menudo de color distinto. Están instaladas en el extremo de una pértiga que el táctico puede enarbolar en todo momento a fin de mostrar al jurado sobre el agua que reclama.



Si fija bien la bandera de reclamación, podrá estar seguro que se desplegará muy deprisa cuando tenga que reclamar contra un adversario.

CONSEJOS DE CAMPEONES

Fijar bien la bandera B

La mayoría de tácticos fijan la bandera B de reclamación en el estay de popa (cruceiros grandes) o un obenque (cruceiros pequeños), enrollada, y sujeta en el sitio con una cinta adhesiva cuyo extremo está pegado sobre sí mismo (ver foto adjunta). Sólo hace falta tirar de esta lengüeta para desplegar inmediatamente la bandera. Algunos prefieren fijar una pequeña pata de Velcro, después una lengüeta adhesiva, en tanto que **Christophe Auguin** ha optado por un pequeño cabo acabado con una gaza, que basta con tirar para desplegar la bandera. **Bertrand Chéret** la dobla en acordeón. Desde ahora, las Reglas de regata de la ISAF 2001-2004 estipulan que ya no es necesario tener una bandera B a bordo de un velero de menos de 6 metros.

Una buena noticia, ¡sobre todo para los solitarios! **Michel Desjardes** utiliza pequeñas abrazaderas plásticas de electricista para sujetar la bandera. **Luc Gellusseau**, por su parte, la coloca lo más abajo posible para evitar la resistencia al viento. En cuanto al experimentado **Marc Bouët**, lleva sistemáticamente banderas de recambio en un bolsillo o en el bolsillo de algún tripulante. Finalmente, como anécdota y para demostrar que siempre hay una solución a todo, durante los Juegos Olímpicos de Seúl, en 1988, la tripulación francesa de Soling había olvidado la bandera B. Fabricaron rápidamente una bandera de fortuna... ¡recortada de los calzoncillos rojos, evidentemente— de uno de los tripulantes!

Banderas «B» e «I» cuidadosamente fijadas en el estay de popa.



EL COMPÁS

2.3. ¡OPTAD POR LA FACILIDAD!

El compás es la herramienta fundamental del táctico. Da lógicamente el rumbo del barco y permite ver las variaciones de dirección del viento, uno de los datos principales en el proceso de decisión del táctico. Existen varios tipos de compás, clásicos o electrónicos. Cada uno tiene sus preferencias. Podemos no obstante afirmar que, en todos los casos, la lectura debe ser fácil. Las cifras deberán ser visibles y el amortiguamiento del compás suficiente.



El compás táctico (aquí un Plastimo) está concebido para visualizar bien las variaciones del viento.

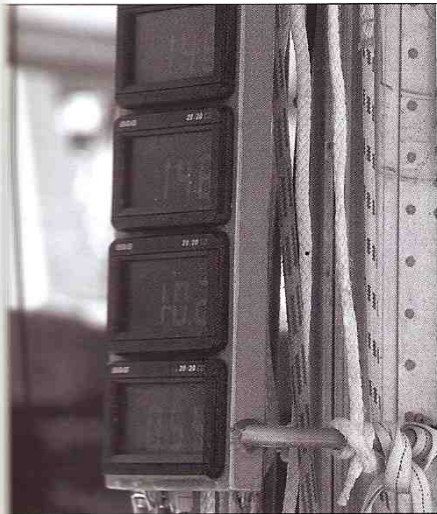
» PREGUNTA A LOS REGATISTAS

¿Qué compás utilizas?

Todo depende evidentemente del barco en el que se navegue pero, incluso en pequeños monotipos (First Class 8, Melges 24, Surprise, etc.) o en vela ligera (470 principalmente), el compás electrónico con repetidor es utilizado cada vez más. Dejando de lado los windsurfistas, que sólo disponen de sus sensaciones para descubrir los buenos bordos, los demás regatistas dan una gran importancia al compás. El 69% prefiere el compás electrónico con repetidor, el 38% el compás táctico, el 15% el compás de mamparo clásico y el 8% el compás bajo la botavara.

- **Marc Bouët** justifica su preferencia por el compás electrónico por el hecho de que no hace falta utilizar un compás en cada bordo; por tanto se evitan las frecuentes diferencias entre ambos. En lo que concierne a los compases bajo la botavara, Marc Bouët, en su Soling, pidió especialmente un líquido más viscoso para tener un mejor amortiguamiento.

- Bertrand Pacé y Michel Desjoyeaux regulan el amortiguamiento en 3 segundos para mar llana y respectivamente en 5 y 6 segundos para marejada, en tanto que Marc Bouët preconiza un amortiguamiento bastante importante, para evitar las variaciones parásitas debidas al movimiento del barco.
- Luc Gellusseau sigue siendo un adepto al compás de marcaciones y aún no ha encontrado nada mejor que el Silva (con pequeña bombilla incorporada), que tiene un muy buen amortiguamiento y ofrece buena visibilidad.
- Alain Gautier prefiere el Autohelm electrónico, mientras que Jean-Yves Bernot opta por el compás electrónico monocular Datascope, que permite igualmente medir la distancia a un objeto cuya altura conocemos.



Los compases electrónicos sobre repetidor, fijados bajo la botavara, se han generalizado, incluso en los barcos pequeños. Es cierto que su lectura es extraordinariamente fácil.

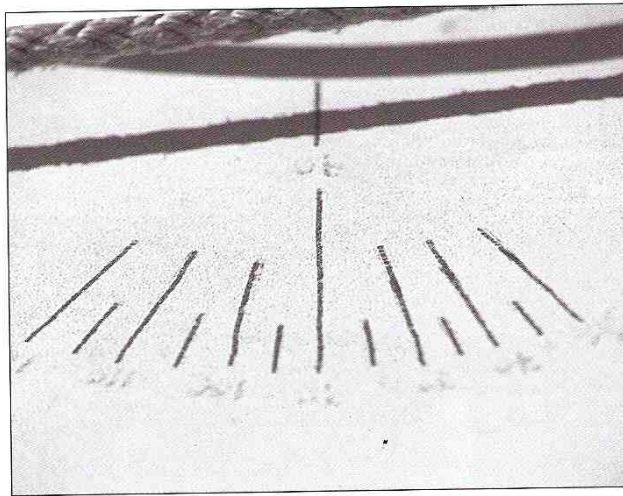


El compás táctico clásico de bola, fijado en la cara popel del palo, es muy apreciado en la mayoría de los barcos de vela ligera.

LAS ALIDADAS

2.4 ¡CUESTIÓN DE ELECCIÓN!

Las alidades situadas sobre cubierta permiten medir los ángulos de virada (ver foto más abajo). No se adaptan a todos los tipos de veleros. Cuanto más grande, más fácil es su utilización. Las encontramos en casi todos los Clase América, pero en un velero pequeño no es posible utilizarlas. Tienen la ventaja de dar una información fiable. Dicho esto, algunos regatistas prefieren el compás de marcaciones...



Las alidades o «patas de araña», trazadas con rotulador en cubierta, son utilizadas sobre todo en los grandes barcos.

» PREGUNTA A LOS REGATISTAS

¿Cómo mides los ángulos de virada?

Apenas un tercio de los regatistas preguntados utilizan una tabla con los ángulos de virada, mientras que el 68 por ciento confiesan que no lo hacen.

Loïck Peyron, por ejemplo, no la utiliza. «En un multicasco, esto depende de demasiados parámetros.»

Luc Gellusseau prefiere, por su parte, el compás de marcaciones.

Referente a las alidades marcadas sobre cubierta -también llamadas «patas de araña»-, el 44% de los regatistas las utilizan mientras que el 56% no lo hacen. Entre quienes utilizan estas alidades, el 87% las dibuja con rotulador sobre la cubierta (el 50% con la ayuda de una regla de navegación, el 37% con un transportador y el 12%, con un rotulador y una plantilla).

En cuanto a **Luc Pilot** y **Philippe Presti**, disponen de alidades dibujadas sobre un trozo de Mylar transparente. El primero la pega sobre la cubierta, y el segundo la fija mediante cinta adhesiva.

Bertrand Chéret no dibuja directamente sobre la cubierta si no tiene la autorización del propietario del velero en el que regatea, pero Luc Gellusseau no utiliza alidadas marcadas sobre cubierta. Intenta tomar una referencia de ángulo medio de virada, como «la alineación del borde del winche de burda con una base de candelerero».



Casi siempre es el mismo táctico el que traza sus aliadas sobre cubierta... ¡Probablemente porque nunca se está mejor servido que por uno mismo!

Sea cual sea el tamaño del velero, el equipo del táctico debe ser ligero, fácil de usar y ocupar poco espacio.

¡NO OLVIDÉIS NADA!

El pequeño material es muy importante. Debe ser controlado periódicamente y estar en perfecto estado de funcionamiento. Es esencial no olvidar nada. Aparte de la molestia que produce el olvido, el táctico se ve condicionado si no utiliza su material habitual. Algunos tienen una pequeña bolsa en la que guardan el material. Una lista de control permite verificar antes de la salida de puerto que todo ha sido debidamente embarcado. En un barco de crucero, frecuentemente es el navegante el que se encarga de verificar que no falte nada.