

## Tácticas: Cómo recuperar

La diferencia entre hacer una regata por la mitad de la flota y una gran regata es casi siempre recuperarse de un error grande. Por mucho que intentes navegar sin errores desde el principio, eres humano y cometerás algún error en algún lugar, en alguna prueba, en alguna parte en la regata. Aquellos que cometen menos errores ganan las pruebas. Aquellos que puedan olvidar inmediatamente los errores ganan las regatas.

La destreza más importante puede ser la actitud. Si eres capaz de ser positivo después de un error, estarás mejor que un competidor que permite que su enfado le ciegue sobre la realidad del campo de regatas. Cuando has cometido el error, lo has reconocido, y dejado pasar, empieza tu recuperación tomando unas respiraciones profundas para relajarte y comenzar a atacar a la flota. Será importante no cometer más errores, así que mantente tranquilo y despierto.

Después de una mala salida, tu reacción inicial puede ser virar inmediatamente para conseguir viento limpio. Esto funcionará bien si la ceñida está en ángulo recto, dándote la posibilidad de virar a través de la flota y buscar esos canales importantísimos de viento limpio. Virar demasiado pronto después de la salida, sin embargo, puede ser peligroso; puedes encontrarte un lío de barcos en tu aleta que será casi imposible de cruzar. Podrías verte obligado a tocar o esquivar a toda la flota. Evita estas trampas potenciales siendo paciente y virando en un canal libre.

A veces virar no es la respuesta. Si la primera ceñida está claramente favorecida, puede ser mejor permanecer en esa situación. Con un role de viento mayor, puedes preferir también quedarte en tu bordo original. No olvides tu preparación pre-regata, si antes de la salida decidiste que querías estar en este bordo, ajústate a tu salida. Intenta acelerar para aumentar tu velocidad, vigila los canales cuando los barcos de delante estén obligados a virar. Si tienes que virar, pero planeas virar de nuevo rápidamente, ten en cuenta virar a barlovento de un barco amurado a estribor en lugar de en su sotavento proa. Tendrás así un barco bloqueador que protege tu canal.

Una vez aseguradas las cosas y estás en un canal libre, concéntrate en los roles del viento y los barcos de delante. Una vez hayas ideado un plan para coger los roles del viento, concéntrate en navegar bien la ceñida y navega fuera del lío del medio de la flota utilizando las tácticas básicas. Recuerda estar delante y a sotavento al llevar barcos al próximo role, y ondea los barcos al cruzarlos cuándo navegues en un role bueno. Un error común que se comete por el lío del medio de la flota es perder el bordo a la baliza barlovento; muchas veces el grueso de la flota llega demasiado rápidamente a la línea límite, se amontona en la esquina, y sobrepasa la baliza. A menudo oirás hablar de alguien que ha pasado 40 barcos en una prueba al llegar desde detrás. Han hecho esa magnífica jugada probablemente pasando el pelotón de barcos que todos han cometido un mismo error, no cometiéndolo a su vez. Benefíciate de los errores de los grupos de barcos.

La mejor oportunidad de pasar el lío de barcos es en la baliza barlovento. El grupo tenderá a apiñarse en la línea límite de estribor y todos, menos el líder, entrando lentamente con viento sucio. Navega bastante a sotavento de la cola de la línea límite de estribor. Cuando los barcos están obligados a virar más lejos afuera para conseguir viento limpio, puedes esperar que se abra un hueco que te permitirá escabullirte alrededor de la baliza delante del lío de barcos.

Utilizar un hueco a sotavento de la línea límite de babor no es el único modo para pasar a los barcos en la baliza barlovento. Cuanto más intentemos evitar

sobrepasarnos, a veces puede ser ventajoso. Podría haber un role del viento en la baliza que frena a la flota cuando se acercan. Podría haber también corriente en contra en la baliza. De repente el hecho que estés sobrepasado significa que estás entrando en la baliza con espacio, dejándola, y pareciendo inteligente cuando pasas a los barcos que tendrán que virar dos veces o pinchando.

Cuando comiences el primer largo es fundamental acortar distancia a los primeros. Ésta es puramente una función de utilizar la velocidad para reducir la distancia con los líderes antes de la baliza del largo. Evita las guerras barco-a-barco. Antes de que rodees delante del competidor, decide si irás a barlo, o a sota, para evitar su viento sucio. Decídate pronto y prepárate con algún espacio para pasarlos. En algunas clases, cuando el primer largo es ajustado, el canal de paso siempre está a barlo. Ve a barlo pronto, evita las guerras de orzadas, y salta por encima del lío de barcos. Sólo deberías considerar navegar a sota en el primer largo cuando el largo es por la aleta, o hay corriente adversa. Y sólo ve a sota si el grupo de barcos hace el largo a barlo de la baliza. Esto no significa navegar por debajo de la baliza, en lugar de navegar el curso más rápido recto a la próxima baliza, retrasando cualquier maniobra de paso hasta que puedas empezar a luchar por un compromiso interior.

En el tramo del segundo largo la dinámica es un poco diferente. La posición del compromiso interior va a ser peleado yendo a barlo. Evita el lío que está luchando a barlo y ataca por el camino a sota. El camino a sota en el segundo largo es a menudo un modo eficaz para ganar a los barcos porque evitas la guerra del compromiso y puedes navegar solo más rápido. Cuando te acercas a la baliza de sotavento, ya que has navegado a sota al principio, podrás orzar y pasar a los barcos que navegan hacia sota y lentos en la baliza.

La popa siempre es un tramo bueno para los barcos cazadores. Es importante saber rodear la baliza de barlovento. Si te escasea al rodear la baliza, arriba y abre vela. Si te alarga, considera trasluchar. Pero hay otras consideraciones importantes para determinar que bordo seguir en la popa. Siempre llega de atrás lo que el viento hace. Si crees que tendrás un role favorable, es a menudo una idea buena navegar primero fuera del role para que puedas aumentar al máximo tu ganancia. Sin embargo, si hay más presión, siempre navega hacia la presión. Si puedes quedarte en la fase y en la presión, ganarás siempre. Cuando te acerques a la baliza de sotavento, protege siempre la posición interior para rodearla. Recuerda, si no puedes conseguir un compromiso interior, frena y rodea detrás del grupo, no por fuera. Rodear por fuera del grupo te situará en el viento sucio y reducirá el número de canales disponibles para ti.

Un conocimiento de cómo el viento ha cambiado cuando estás rodeando la baliza de sotavento puede ser una clave para conseguir recuperar en la última ceñida. Quieres seguir el bordo que acerca en seguida y quedarte en la fase. Si tienes que virar en la baliza de sotavento, no pases la baliza y vires simplemente; navega unos momentos, y busca un canal. Si necesitas quedarte en el bordo, pincha alrededor de la baliza, y casi lánzate rumbo al viento para tener tu proa sobre la línea central del barco de delante, libre de su viento sucio; lo peor puedes hacer son dos viradas rápidas para librarte. Si estás saliendo de un redondeo de baliza de sotavento abarrotado y hay pocos canales para hacer, tu único recurso es navegar en fase, ve por el bordo derecho. La única manera de pasar a los barcos es navegar los roles mejor que el próximo, así que deja que los otros busquen los canales eternamente, y déjales hacer bordos largos sin marcaje. Simplemente controla la flota, el viento, y haz jugadas con porcentaje de ganancia.

Nunca te des por vencido en la última ceñida, y siempre termina por un extremo. Te sorprenderás lo fácil que es pasar barcos cerca de la línea de llegada. Corre hacia el extremo favorecido de la línea de llegada, y no navegues distancia extra. Si estás cerca, lánzate hacia la línea. Te asombrarás cómo un lanzamiento adecuadamente realizado puede ganar una llegada.

Arañar después de un error significa no cometer otro error. Las estrategias y tácticas no cambian, sólo tu percepción de la situación en el momento. Habrá viento sucio, menos canales, y mucho tráfico. Convierte eso en tu ventaja esperando que otros barcos cometan los errores. Navega mejor que el resto de la flota, ajústate a lo que funciona, y normalmente volverás a la cabeza.