

## 200 millas a dos 2022

Como siempre esta regata se desarrolla bajo unas angustiosas inquietudes. Es exactamente lo que debería sentir mi estómago, no la sensación de insensibilidad hacia el clima. El cerebro aprende, los del comité, nunca retrasan, nunca anulan, a no ser que como el vino todo sea de color granate en el mapa de turno.

La noche anterior preparamos las velas, correremos con enrollador, solo un Génova que va enrollado, pero no es como los de crucero, o se enrolla o se desenrolla del todo, demasiado grande, podríamos llevar el nº 4 como opción. De todas formas los génovas de ahora son como bañadores, son foques grandes. Los arreglos pendientes pasan por un carro de proa, se había roto un cabito de Dynema en la última regata. Montamos lo que ahora parece dadaísta, la maniobra de spi.

Nuestro 44 pies se inclina con las rachas. Se nos hace de noche y hay que ir a la reunión de patrones. Focos que iluminan a la organización, los del comité son todos conocidos y amigos de muchos años atrás. Hay personalidades de Marina, unos profesionales nos filman, el meteorólogo oficial es brillante, explica las condiciones de mar y viento muy subidas, el comité tajante, hasta mañana no sabremos si salimos o no, navegantes existen que creen retrasarán y si pudiera sonreiría.

Noche de mucho viento, nervioso, duermo fatal en el barco, debido a las drizas impertinentes, que producen demasiado ruido. Una salida semidesnudo bajo la lluvia para apartar un amantillo de un palo de carbono que amplifica el sonido, me acerca de nuevo a la insensibilidad, de no sentir frío.

Por la mañana al abrir el tambucho, encuentro al pie de la pasarelita de acceso al barco, la marinería del club en pleno, con su contra maestre y todo. Lluve mucho, sopla un montón, estaríamos locos si salimos me dicen. Es seguro que la salida se retrasa a mañana opinan, creo que hice un juego de palabras, alabando su sentido común.

Reunión del comité. En la cafetería del Club con un café con leche se habla, nadie sabe nada aún. Algún novato, se prepara para salir mañana, chivatazo extraoficial, ya aparecen los del jurado con las banderas, se iza la L, la de comunicación en el TOA, salida a las 12, no hay aplazamiento, sin remolque, podemos romper los precintos para llegar por nuestros propios medios a la línea de salida. Se supone las condiciones irán mejorando.

Debido a que nuestro barco tiene una orza muy estrecha con bulbo solicitamos que nos echen una mano en la largada del pantalán, para que apoyando con la neumática, el barco sin arrancada no se atravesase, detalles técnicos. Con esta ayuda zarpamos, sin nudo en el estómago, insensible al entorno. Izamos una mayor de 65 metros cuadrados dentro del abrigo de un puerto bastante pequeño. Ya con un rizo tomado son menos metros cuadrados, no voy a hacer trampa.

Fuera ya, la mar es verde, olas verdes, todo verde, como en Galicia. La verdad, estas condiciones no son para tanto, claro que lo dice un insensible. Me lo haré mirar. Eso si, tras unas esclarecedoras rachas decidimos poner el segundo rizo, navegaremos con un foque con enrollador demasiado grande y dos rizos.

La salida no es muy buena, se nos destacan ya los más rápidos seguimos el tren. Antes de cruzar la línea observo que algo sale volando del palo, del tamaño de una mano. Este hecho condicionará en parte nuestra regata, ha saltado la parte de abajo del carril de la mayor, también la puerta por donde suben los patines, a la vez que dos patines, el problema es que son patines cautivos con bolitas, unas cuarenta por patín, que corren a lo largo del palo siempre en el carril, para sacarlos hay que colocar otro raíl mientras se sujetan los carros para que no bajen.

Un gran ingeniero diseñó el sistema pero ahora las bolitas se han salido de todos los patines que no estaban izados, ruedan por cubierta, además hemos perdido un par y la parte de rail consecuente, es imposible izar toda la mayor en estas condiciones, Los dos rizos y el foque dan una velocidad de casi 9 nudos ahora, pero se espera que caiga el viento.

Ceñimos manteniendo nuestra posición de quintos o sextos, son condiciones de 20 a veintitantos nudos de proa. Durito pero aguantable, el cerebro del marinero tiene una peculiaridad, nunca se acuerda del momento pasado, no tiene memoria de verdad, o esta es selectiva. No solo es el bar, los abstemios se olvidan también. Es una máxima comprobable.

Ya no tenemos veintitantos nudos, raramente se alcanza esa cifra en la racha. Dudaríamos si quitar o no el rizo. No podemos dada las condiciones. Hay que acercar toda la vela mayor al palo y embocar los patines sin bolitas en la parte alta del carril, pero la vela tira mucho hacia atrás.

Además esto no es un Cavalle. Con el olón formado hay que subirse por unos carbonos peldaños lo suficientemente arriba del palo para realizar la maniobra. Este compañero mío es un gato, con alguna de las 7 vidas gastada. Lo consigue, desde la bañera en el piano voy con mucha sensibilidad subiendo driza y al final subimos la mayor, ya estamos a la altura de San Antonio.

Hay que avisar del paso. Empieza la jugada de cambiar velas de proa. Asimétrico, spi.

Ya pasamos Tagomago con el spi izado, toda la bajada hasta la Mola se hace de día. Delante nuestra está el Brujo a nuestro lado se coloca en dura lucha el Maverta, en popa aprieta EL Timoteo, llevamos 18 horas de regata, la gestión de esta parte ha sido muy difícil, el viento nos metía hacia el acantilado de la Mola en popa, deberíamos haber ido más orzados si hubiéramos hecho más camino arriba en Tagomago. Es rebatible. La verdad que en la bañera me he quedado dormido un ratito.

Se inicia el regreso a Altea, vuelvo a ser sensible.

Debido a una encalmada casi alcanzamos al barco que nos precede, el cual lleva una vela gigantesca, justo a pocos metros de su través pilla viento, arranca y la encalmada nos envuelve a nosotros. Hemos jugado a apartarnos de la Costa sur de Formentera la de la playa del Migorn, la del Blue Bar, aún así las franjas sin viento son peligrosas.

Nos cuesta pillar el ritmo, dos trasluchadas, casi se lían el spi, caminamos ya posicionados, con chubascos en proa, atravesamos alguno que hace rolar el viento y a veces nos quedamos con muy poquito, demasiado al norte para mi gusto. Ya casi no podemos con el spi, es prácticamente imposible llevar el barco con esta intensidad que ha surgido y de través, tras consensuar del rumbo equivocado que nos aparta de la meta, arriamos el spi de 165 metros cuadrados, que ahora me parece pequeño y con Génova y a buena marcha nos aproximamos a la meta.

Es lo de siempre al acercarnos a la altura del Peñón o quizás antes el viento cae mucho. Otra vez para fuera, aunque vemos que algún barco que se ha metido en la bahía va bien. Llegamos hasta la piscifactoría de Altea para desde allí alcanzar la meta en una trayectoria perpendicular, brillante parece ser. Los de detrás se quedan encalmados y lo estarán así un par de horas o más.

Cena en el náutico como si nada, no estoy cansado, nos felicitan, todos están encalmados y hemos entrado sextos en real, estamos quintos en compensado podríamos pensar en un honroso quinto, craso error, el maldito terral hace que los encalmados tras dos horas entren y nos perdemos en la clasificación.

Epopeyica regata, donde el resultado es malo, nuestro rating es indefendible, aun así, aunque la navegación es equilibrada hay puntos a mejorar. No hay que obviar el cansancio y que navegamos sin rutening. No está mal. Sincerándome, desde la salida, donde te dices que hago aquí por veinteava vez y la llegada pasan tantas cosas que es como increíble. Hoy la volvería a hacer pero la memoria, hay la memoria...eso nos salva.



