

LA PRESALIDA

Estamos acostumbrados a salir al mar, camino del campo de regatas, tranquilos, para esperar la llamada de Atención sin más; pero hay un trabajo que es muy importante si aspiramos a hacer una buena salida y una buena primera ceñida. Hay que recordar el dicho “quien golpea primero, golpea dos veces”, o sea, que si llegamos en una buena posición a la primera baliza tendremos mucho camino adelantado.

Por lo tanto es muy importante, sobre todo, evaluar dos condicionantes de cara a realizar la primera ceñida, la línea de salida y los primeros bordos.

COMPROBANDO EL CAMPO

Cuando llegamos a la zona de regatas normalmente no está montada la línea de salida y tampoco el campo, pero podemos tener una idea de cual será la zona de actuación; salvo un cambio importante de la dirección del viento, la zona de ceñida la tendremos clara, por lo que es importante saber como evoluciona el viento, no solo en su intensidad sino en su dirección también.

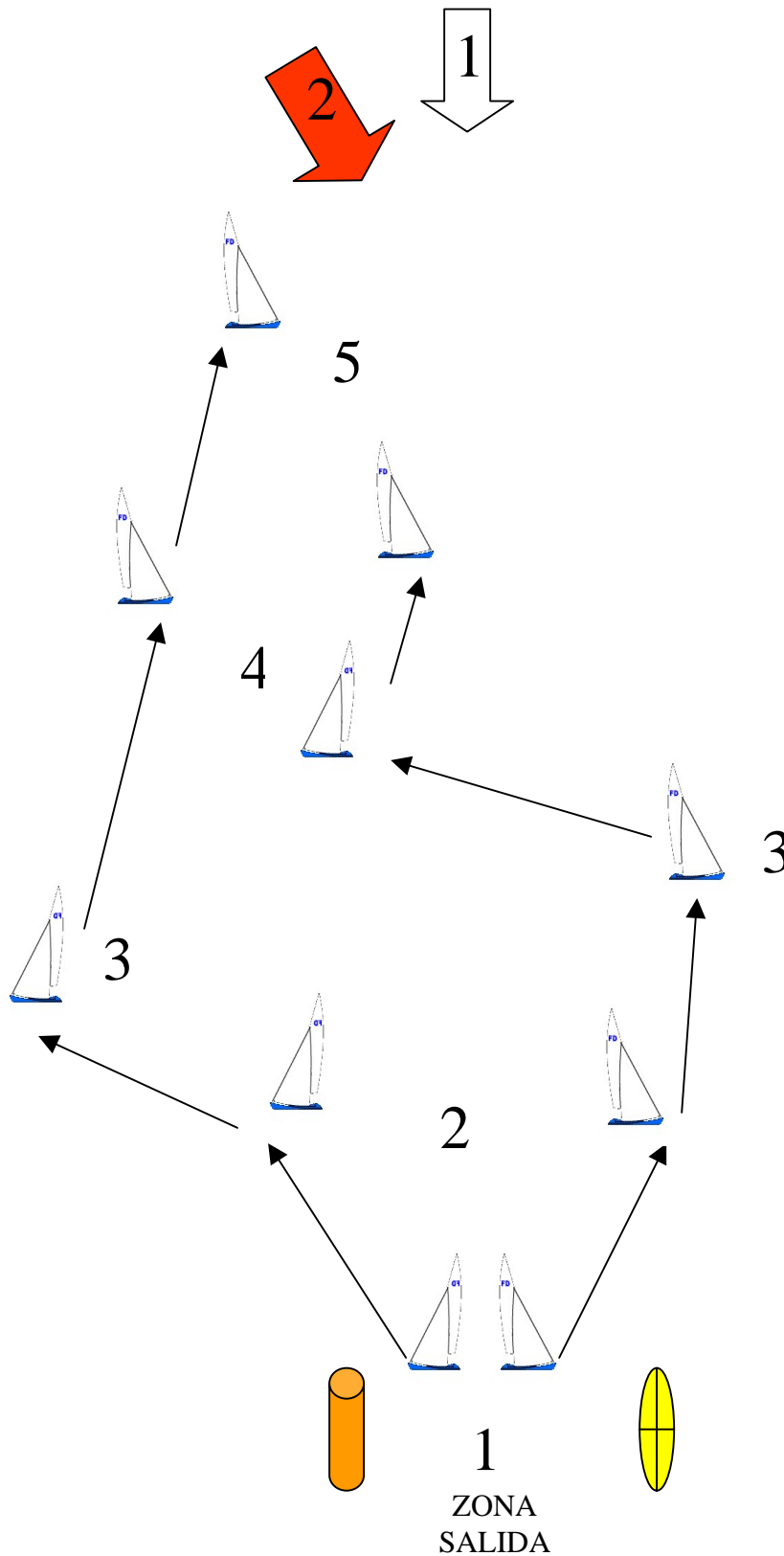
Si navegamos con un compás podemos hacerlo solos, pero si no disponemos de esta herramienta, lo normal es hacerlo entre dos barcos (para esto hay que confiar en el compañero, ya que se ha de navegar en condiciones parejas y con la misma velocidad). Se elige un punto de inicio, cercano a la zona de salida, cada uno en un bordo opuesto, se sale navegando, ciñendo a tope, durante una distancia mínima de cien metros, momento en el que las dos embarcaciones viran para encontrarse. Si se ha navegado a la misma velocidad y con el mismo ángulo de ceñida, el que pase primero marcará el lado bueno del campo.

Sabemos que no hay role cuando después de salir y virar, los barcos se encuentran en el mismo punto; si un barco pasa antes que el otro significa que el role está por el lado por donde se fue el barco que pasó delante (siempre y cuando los dos barcos naveguen a la misma velocidad y con el mismo ángulo de orzada).

Este ejemplo es válido si rola a la derecha también, solo que el barco de la derecha es el que pasaría primero, confirmando que el role está hacia ese lado.

Un consejo: cuidado con el tiempo que se emplea en esta comprobación, estad atentos a las banderas del comité, con poco viento podríamos tener problemas para llegar a la salida.

Ejemplo:



1. Los barcos salen en bordadas opuestas
2. El viento rola a la izquierda
3. Los barcos viran para encontrarse
4. El barco que opto por la izquierda pasa delante
5. El barco de la izquierda saca ventaja

COMPROBANDO LA LINEA DE SALIDA

Vale, hasta ahora hemos conseguido más o menos saber el lado más favorecido en los primeros bordos; esto nos condicionará la elección del lado de la línea de salida por la que queremos salir.

La manera de comprobar el “lado bueno” no es demasiado complicado; con un compás se toma la dirección del viento y luego la enfilación de la línea. La diferencia entre ambos datos debe dar un resultado de 90 grados; si la enfilación la tomamos desde la baliza o visor, y si el resultado es mayor de esos 90 grados, la salida estará más favorecida por el visor, o sea, desde donde tomamos la enfilación de la línea y si es menor, el lado favorecido estará en el comité.

Si no tenemos compás, una opción fácil es ponerse en medio de la línea, justo sobre ella y poner el barco proa al viento; si la proa tiende a apuntar hacia un extremo determinado de la línea, ese será el lado favorecido.

Pero lo más común es hacerlo entre dos barcos, de forma parecida a como comprobamos el campo de regatas; cada uno de los barcos se colocan en las inmediaciones de un extremo de la salida, en bordadas opuestas y salen a la vez. El barco que primero pase es el que salió en el lado más favorecido, pero recordemos, los dos han de navegar a la misma velocidad y en un ángulo de orzada similar.

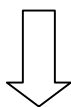
Esta tarea es una de las más importantes de toda la regata, ya que la opción de ganar unos metros a los rivales nada más salir y poder navegar con viento limpio puede ser crucial para el desarrollo de la misma.

Otra buena forma es correr la línea en los dos sentidos, de extremo a extremo; en el que más tenga que orzar para llegar al otro extremo será el peor para salir. Ante todo, prima el babor-estribor.

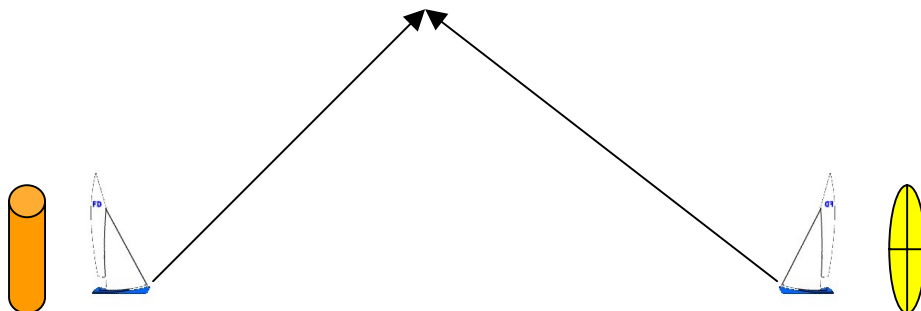
Sin embargo habría que hacer una última prueba para la salida, la corriente; puede darse el caso que saliendo por el lado más favorecido se navegue más lento, y en muchas ocasiones no sabemos el por qué. Para comprobar este dato es muy fácil pararnos, lanzar al agua algún objeto flotante pero no liviano (recordar recogerlo después, para no ensuciar) y ver si sigue la dirección del viento; es conveniente poner el objeto al lado de un elemento fondeado. Otra forma es mirar la base de la baliza de salida; si hay corriente se formará una estela en el lado de sotavento de la corriente. Este método es menos fiable porque podemos equivocarnos con la acción del viento en este elemento.

SALIDA EQUILIBRADA

VIENTO



En esta ocasión la línea no está favorecida por ninguno de los lados, los barcos saliendo en bordadas opuestas con igual velocidad y ángulo, se encuentran en el mismo punto.



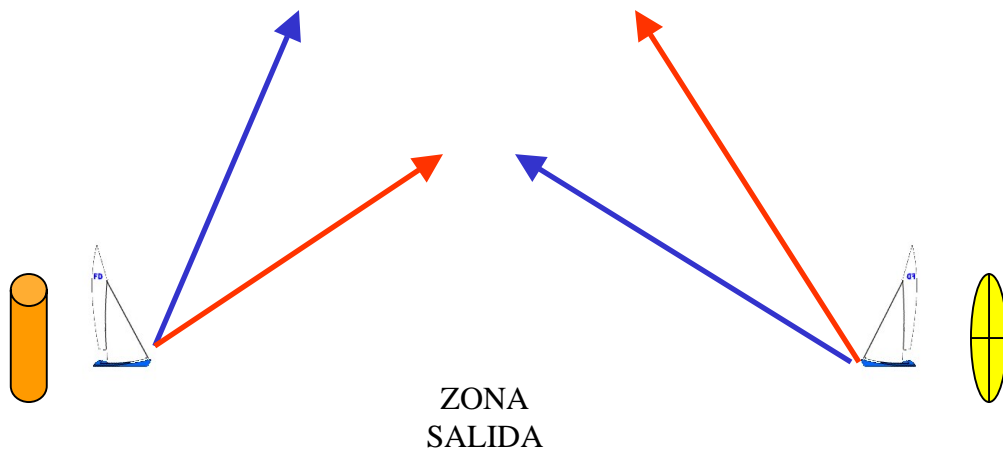
SALIDA FAVORECIDA



VIENTO



OPCION ROJO: El viento sopla hacia la derecha de la línea y el comité es el lado más favorecido, la línea roja pasa antes que la azul
OPCION AZUL: El viento sopla hacia la izquierda de la línea y la baliza es el lado más favorecido, la línea azul pasa antes que la roja.

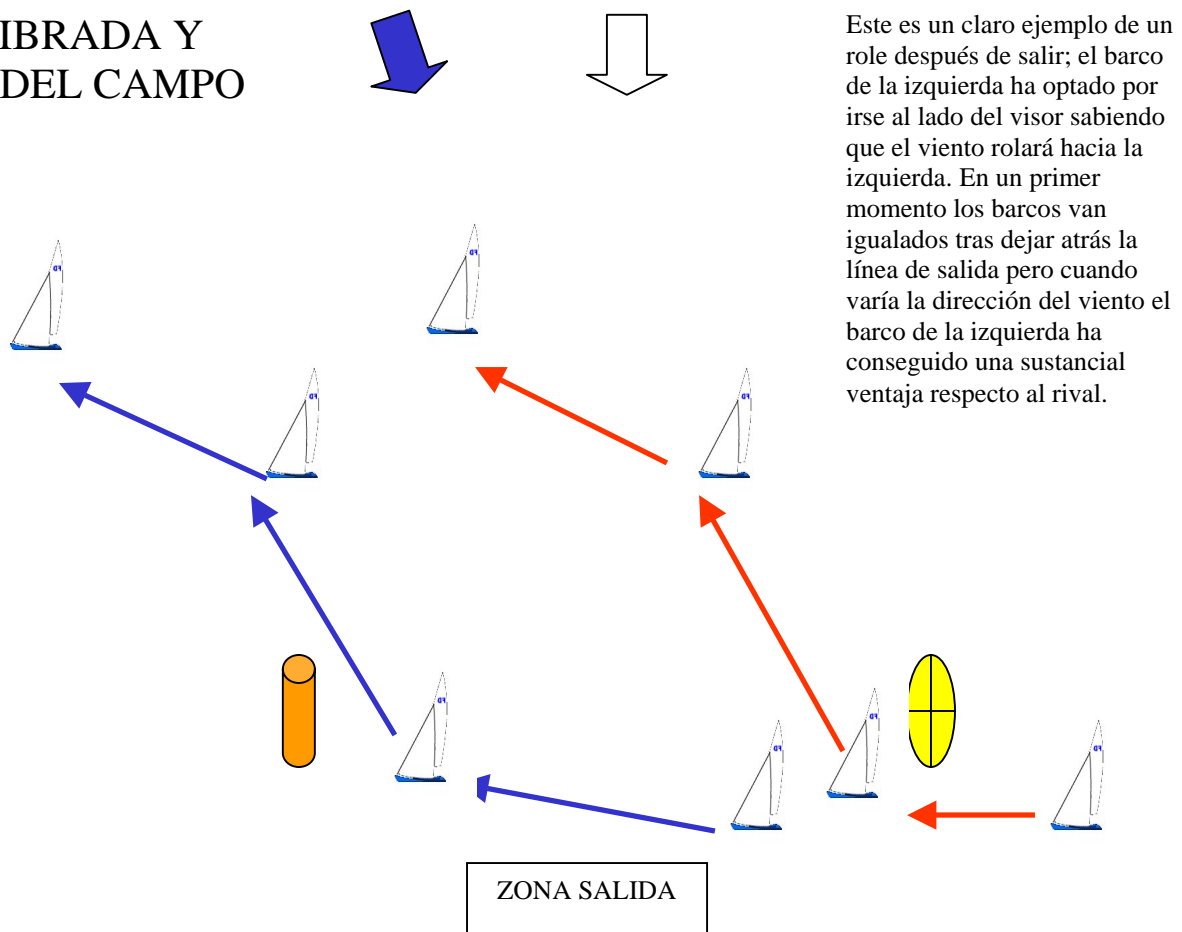


SALIDA EQUILIBRADA Y LADO DEL CAMPO

Parece a menudo que si no se sale por el lado del Comité estamos haciendo las cosas mal, y no es así; estando la línea totalmente perpendicular a la dirección del viento (equilibrada), la tendencia es a salir por el Comité, amurados a estribor, pero puede darse el caso de que nuestra intención sea irse hacia la izquierda del campo, por lo que salir por el lado derecho acarrea complicaciones con el resto de la flota.

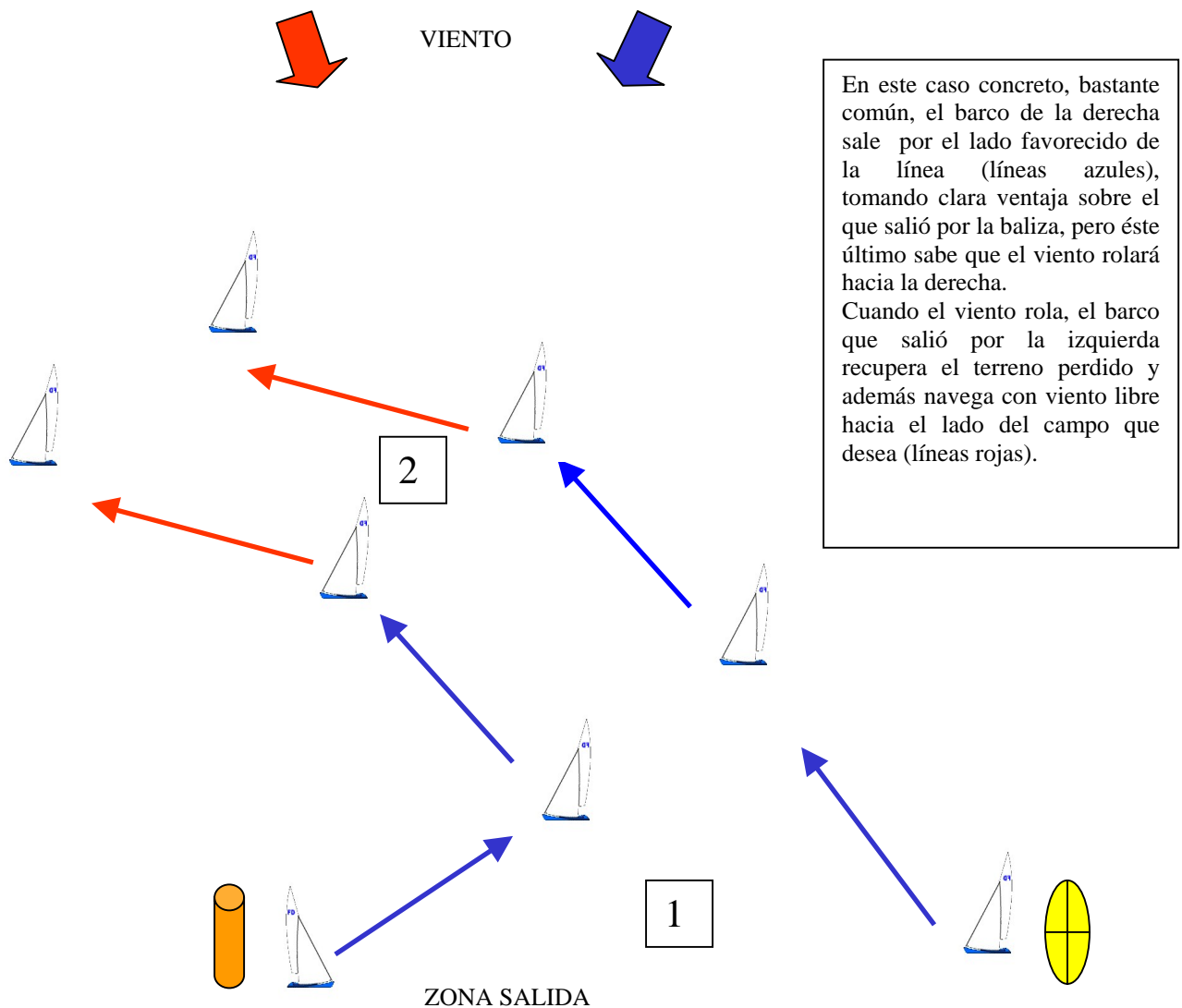
Si nuestra opción es irse a la izquierda, lo más lógico es salir por la izquierda, eso si, amurados a estribor; además, seguro que nos evitamos los apelotonamientos con el resto de la flota. Para ello lo más seguro es correr línea, porque si nos quedamos al lado de la baliza perderemos la posición seguramente y si salimos amurados a estribor corremos el riesgo de tener que ceder el paso y se desbaratarían nuestros planes. Este es el ejemplo:

SALIDA EQUILIBRADA Y LADO DEL CAMPO



SALIDA FAVORECIDA Y LADO DEL CAMPO DE REGATAS

Pero claro, no todo es tan fácil como parece; hay ciertos momentos en los que prima más el lado del campo por el que se opta navegar que la salida en sí. Esto nos lleva a la decisión clave: ¿salgo por el lado bueno o me arriesgo por el malo, sabiendo que luego me beneficiará? Recordemos que no se mantienen siempre igual las condiciones.



ULTIMOS CONSEJOS

El primero, y principal, hay que salir en primera línea, porque si has dejado que otros se interpongan entre la línea y tú, lo explicado con anterioridad no tiene aplicación. Hay que salir los primeros, los que más a barloventos estén (sin salirse, eh)

La tendencia general es que el comité favorezca siempre su lado, de manera que tenga la flota cerca; con esto, cada uno que elabore su estrategia.

Otro factor a tener en cuenta es que si no estamos colocados en uno de los extremos de la salida, o sea, por el medio, tenemos que valorar la distancia entre nuestro barco y la propia línea. Es común que al estar en mitad de la línea tengamos miedo a salirnos prematuramente por falta de referencia. Es el llamado “Arco de la Derrota”.

Para ello estableceremos esa referencia antes de comenzar el procedimiento de salida; nos tendremos que colocar en un extremo de la línea y conseguir una enfilación del otro extremo con un punto en tierra (siempre que sea posible) o marcar la enfilación de nuestro barco con un extremo mediante el compás. Así sabremos en todo momento si estamos en el lado correcto o no.

También hay que tener en cuenta los desventes; si salimos por el lado del comité y éste es un barco muy grande, generará una pantalla entre el viento y nosotros, con lo que nos faltará el viento para salir.

Si estamos en medio de una flota, es importante controlar a los rivales para que en el momento decisivo no nos quiten el viento y podamos salir con rapidez.

Otra cosa importante es medir la cantidad de cabo que han soltado desde el visor, sobre todo; hay veces que apuras la salida al extremo y de repente te encuentras con un fondeo que te impide el paso. Dejad margen suficiente para esta eventualidad.

