

# La salida

La salida

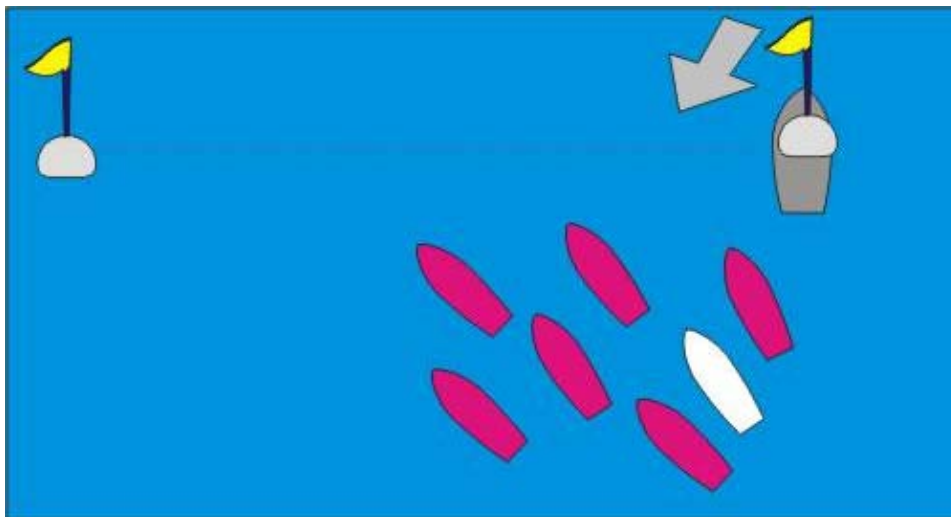


El momento de la verdad. En la salida no se decide ningún resultado, pero lo que hagamos será crucial. Momento de máxima tensión, emoción, nervios y también gran confusión debido al apretamiento de barcos sobre la línea de salida. Es el momento de poner en práctica todo lo aprendido y cumplir la estrategia planeada.

Las salidas buenas no son frutos del azar y responden a la suma de muchos detalles bien preparados. Lo importante en una carrera es la regularidad y el buen trabajo aplicado en todo los momentos. No hace falta ser el más rápido, el más agresivo y el "master del universo" para ganar. La constancia, el sentido común y el esfuerzo continuado dan mejores frutos que el mejor chispazo de logro momentáneo. Los campeones muchas veces no salen los primeros, pero siempre suelen estar entre los puestos de cabeza esperando su oportunidad. Se puede ser campeón del mundo sin ganar ni una sola manga, demostrando que la regularidad es lo más importante, como por ejemplo demostró el Neozelandés Gavin Brady, campeón del mundo sin haber ganado ni una sola manga!



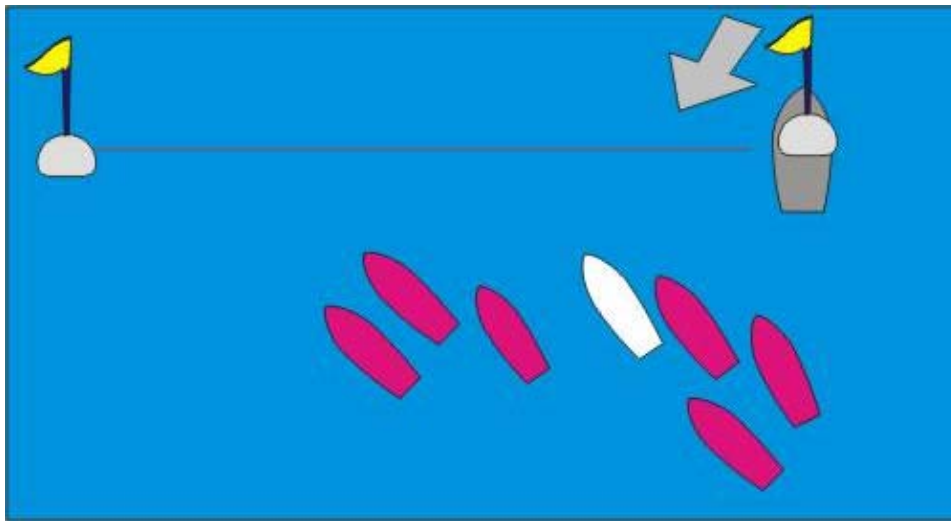
Pero bajando a lo práctico, debemos considerar una buena salida si hemos conseguido pasar la línea de salida en el lado de barlovento más favorable, y justo después del caonazo de salida claro! Pero no basta. Debemos lograr poner el barco a pleno rendimiento de forma inmediata y poner en marcha la estrategia y ruta que hayamos definido previamente. Y tan importante como salir disparado es no dejarse tapar por los demás competidores. No debemos permitir que se nos ponga otro barco encima especialmente si nos tapa el viento.



**El barco blanco lo tiene crudo en esta posición. En mitad del grupo de barcos estaremos tapados y resultará muy difícil maniobrar para buscar nuestro hueco.**

Al definir la estrategia habremos tenido en cuenta los datos de última hora sobre la evolución del viento, las corrientes, las nubes y los posibles cambios de boyas. Con todo ello sacamos la ruta ideal y evaluaremos el riesgo que tiene de ser seguida por otros barcos que empeorarían la maniobrabilidad y la navegación. También ponderaremos el estado de ánimo y físico de nuestro equipo para entonces decidir lo que vamos a hacer. Nuestra estrategia.

Lograr una salida perfecta requiere a veces aceptar muchos riesgos que van en contra de la regularidad y seguridad de la que hablábamos en párrafos anteriores. Por esta razón no es normal ver a los campeones en 1ª posición de las salidas. Salir buscando siempre el mejor lado de la salida conduce a taponamientos en donde se juntan un montón de barcos, con resultados nefastos. Por ello a veces es mejor sacrificar algo la posición de salida, lo cual sacrifica la remota posibilidad de una 1ª posición a cambio de asegurar una posición entre los primeros puestos.

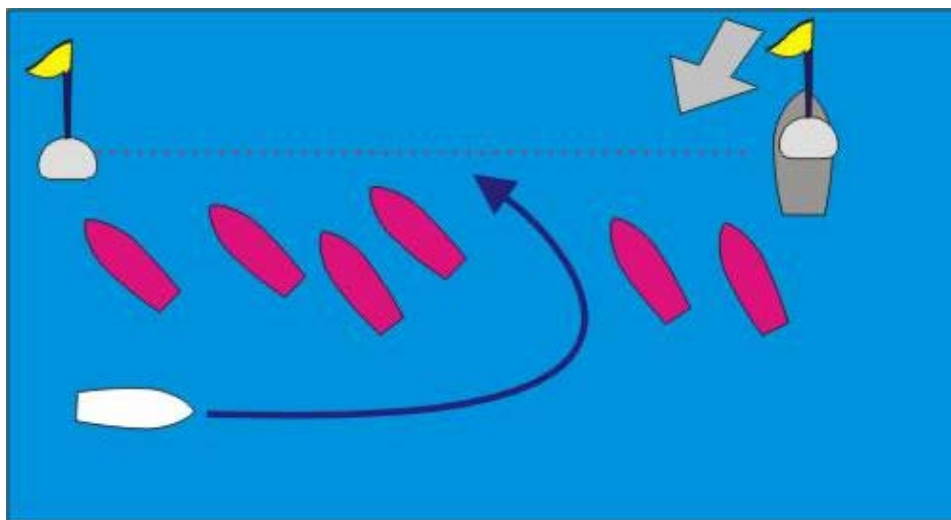


**Nuestro barco blanco defiende un espacio a sotavento en el que poder arribar después del caonazo para ganar rápidamente velocidad. Para ello mantendremos el barco de estribor en su sitio ciendo para no dejarle espacio. Pero debemos tener cuidado para que el barco situado en nuestra popa no se cuele en el hueco que hemos conseguido dejar libre.**

Es fundamental evaluar continuamente los riesgos y actuar en consecuencia con la cabeza bien fría. Esta es la sangre de un campeón. Nunca tomar riesgos extremos y remontar posiciones poco a poco. Aventurarse solo a buscar una zona más favorable a veces es muy arriesgado y por ello es normal ver flotas muy compactas en las que nadie quiere correr el riesgo de "investigar" alegremente.



En el momento justo anterior a la salida existen dos posibilidades. Situarse con tiempo cerca de la línea de salida o esperar al último momento para dirigirse a ella. Al hacer evolucionar el velero en la línea en espera de la salida es normal la lucha con los demás para guardar la buena posición. Con muchos participantes o una línea de salida corta, tendremos que mantener el tipo y luchar por mantener la posición, y que acercarse a la línea en el último momento no nos permitiría tomar ningún buen lugar. Si por el contrario, la línea de salida es grande, podemos esperar al último minuto para acercarnos a ella, navegando en paralelo a la línea y virando justo en el último momento, buscando el mejor hueco entre todos los demás barcos que esperan al borde de la línea de salida. Esto nos permite, variando la velocidad del barco, "encajar" el caonazo de salida con el mejor hueco que hayamos escogido en el último momento.



**Navegaremos paralelos a la línea de salida buscando el mejor hueco que hayan podido dejar otros barcos al defender un zona para ellos.**

#### Como mantener la posición en la línea de salida

Lo importante es mantener la posición sin que otro participante se nos eche encima, o nos echemos nosotros encima de otro barco. Debemos evitar por todos los medios que nos encierren y no nos dejen salir a nuestro aire en el momento del caonazo. Para ello al acercarnos a la línea podremos orzar según se muevan nuestros más próximos participantes situados más a barlovento. Lo importante es ganar al viento, ya que para caer siempre tenemos tiempo. Al caer un poco justo antes del caonazo ganamos espacio para luego arribar y ganar velocidad en el velero, justo en el momento de la salida.

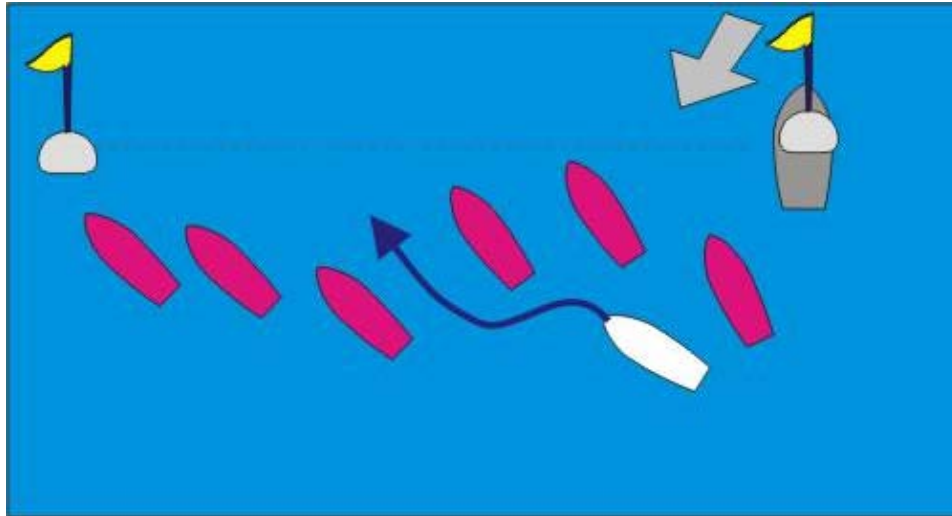


Pero ojo! Ya que si hacemos demasiado hueco para luego poder ganar velocidad, alguien se nos podría colar y avasallar el espacio que con tanto esfuerzo hemos custodiado. Lo mismo ocurrirá si alguien deja demasiado hueco a sotavento y a nosotros nos viene bien caer y colarnos en este espacio si nuestra posición era demasiado comprometida frente a algún velero que tuviésemos a barlovento.

El truco consiste en mantener el control de la situación, con suficiente arrancada para que el barco tenga una buena maniobrabilidad. Si un adversario se acerca por detrás buscando el hueco que custodiamos, es mejor perder un poco de nuestro barlovento, antes de que se nos cuele y nos haga el lío. Si no estamos atentos y el contrario ya ha metido su proa pasada la perpendicular a nuestro espejo de proa, tendremos la obligación de dejarle hacer, so pena de ser penalizados por la organización de regatas.

La salida

La salida



**Si no conseguimos estar situados los primeros, podremos intentar colarnos al sotavento de algún otro barco que tengamos por delante.**