

LA LARGADA

A) Introducción:

Cientos de veces he escuchado la frase “la largada es el 50% de la regata”. El primer consejo que le quisiera dar a alguien que quiera empezar a aprender a largar bien es que se olviden de eso. La largada no es el 50% de la regata, es el 70% (y creo que me quedo corto), y si no la enfrentamos con la dedicación y el trabajo que esta amerita condicionara los resultados de todas nuestras regatas.

Recuerdo muy pocas regatas ganadas en las que largue mal, tan pocas como regatas en las que largue bien y termine mal.

La largada, una buena largada, no solo nos posiciona en el momento de inicio obviamente un poco más adelante que al resto, sino que además, nos da una multitud de beneficios: permite navegar con viento libre, permite llevar adelante nuestro “máster plan”, permite improvisar sobre la marcha con más libertad y nos ahorra el esfuerzo de estar pensando en los demás barcos. En adición a esto, navegar en el pelotón de adelante es mucho más fácil que navegar en el del medio, virando en los huecos que dejan los demás y haciendo numerosos bordes para no estar tapado. Por eso, la largada lo es todo. Hay muy pocos grandes campeones que larguen mal.

Largar bien no es un arte. Es un trabajo, y uno muy duro. No depende solo de nosotros sino también de los demás, así que es de fundamental importancia tratar de prever o imaginar que es lo que va a hacer la flota o a veces un barco en particular. No podemos alegremente elegir cuál es el mejor lugar y pensar en largar en el mismo como si estuviéramos solos en la línea, porque la mayoría de las veces terminaremos aplastados contra la lancha o la boya. Tenemos que ser inteligentes y evaluar largada tras largada que es lo que va a pasar y porque, y tomar decisiones en consecuencia para definir cual debería ser nuestra mejor largada, que cumpla nuestros objetivos con un riesgo aceptable.

B) El Máster plan

Recién mencione el “máster plan”. Este va a ser el titulo del próximo capítulo, pero para entender de que estamos hablando, alcanza con decir que al empezar una regata, después de haber evaluado las condiciones del día y del lugar, tenemos que tener una idea clara de por dónde queremos correr la primer ceñida y preferiblemente la primer popa también.

Esto no significa la elección de un lado u otro, ya que el día puede ser oscilante por el medio, pero cuando creemos que hay que ir para un lado en particular, esto condiciona mucho la largada y tenemos que hacer todo lo necesario para ser de los primeros en ir para este lado, a veces sacrificando un mejor lugar de largada, o a veces aumentando el riesgo de nuestra largada.

Cuantas veces les ha pasado que han pensado en un plan para correr y no lo han podido llevar a cabo porque largaron en un lugar que no permitía hacerlo? A mi muchas. Y nada me da más bronca que ver llegar primeros a la boya a los barcos que hicieron lo que yo quería hacer y no hice.

Nadie tiene la bola de cristal, pero largar sin haber tomado la menor decisión previa deja demasiadas decisiones para después, que es cuando más tranquilos y enfocados debemos estar.

No se puede largar al estilo “veamos como largamos y luego vemos que hacemos”. Se debe largar al estilo “larguemos de esta manera porque después quiero ir para allá”.

Un plan mediocre es mejor que no tener ninguno. El único plan que se me ocurre peor que no tener ninguno es tirar un borde hasta el fondo para un lado y que la cancha favorezca tirar al fondo para el otro. Para todas las demás condiciones, repito, un plan mediocre o hasta malo es mejor que ninguno.

Este plan también debe contener una decisión respecto a qué hacer si largamos mal, si hay un lado con más viento o esperamos un borneo persistente. Vamos a estar muy tapados, entonces el objetivo es tratar que los de punta no se escapen y la flota vaya decantando.

Una mala largada quizás son 20m a lo sumo de distancia con el primero. Si conservamos esa distancia, con seguridad estaremos en los primeros 5 en la boya. Siempre que largo mal lo pienso de ese modo.

Es más fácil recuperarse en la primer ceñida que en el resto de la regata.

La largada debe ser tal que permita desarrollar el máster plan, por eso, no necesariamente siempre se elige el lado más favorecido de la línea para largar.

C) El objetivo:

El objetivo obvio es largar bien. No una vez. Sino una vez tras otra. Si hay varias llamadas generales, tenemos que seguir largando bien porque de otro modo, puede pasar que cuando largamos mal es cuando la largada es válida, seguro les ha pasado.

Entonces, que es largar bien? Hay muchas opiniones distintas. Algunos quizás piensen que largar bien es largar primero del lugar favorecido por el viento, para otros quizás significa estar en la línea en el top sin nadie delante. Para mí? Largar bien es cualquier largada que me permita navegar los primeros 2 minutos sin preocuparme de los otros barcos, largando en un lugar de la línea que me permita correr como he decidido correr la primer ceñida, o sea llevar adelante mi “máster plan” . Y ese es siempre mi objetivo.

D) Probando la largada:

Decidir de donde largar es quizás lo más difícil de toda la regata. Hay numerosas variables para tener en cuenta y nunca o casi nunca estarán todas alineadas para que no haya duda alguna. Y si casualmente la decisión es clarísima, muy probablemente todo el mundo va a querer largar en el mismo lugar o cerca de él, con lo cual empiezan a intervenir otras variables y la cosa se complica y hay que adaptarse a esto. El factor fundamental es prever y ser inteligente.

Como primera cosa a hacer hay que ver si la largada está bien fondeada. Para esto se puede poner el barco al viento en la línea, con la botavara en crujía y ver si la proa apunta más a la lancha o la boya. Si esto resulta muy evidente, por ejemplo con la proa más hacia la derecha, muy probablemente la línea este torcida y la largada se de por la lancha por viento.

Este método es bastante impreciso y no tiene en cuenta factores como la corriente y el borneo en el cual estamos probando la largada, o sea, si por ejemplo el borde con buenas esta prestado 20 grados en ese momento, quizás se de por la boya en realidad, aunque estemos viendo lo contrario en ese momento.

Un método un poco más científico consiste en tomar la dirección real del viento, poniendo el barco proa al viento y leyendo en el compas los grados. Haciendo esto 3 o 4 veces en 10 minutos podremos saber entre que valores oscila y tener menos error. Siempre hay que tomar el mayor valor y el menor, y no tomar el promedio de todos. Por ejemplo, si leemos 100, 120, 120, 130, deberemos tomar que el viento esta en más o menos 115.

Luego, saliendo de la lancha apuntamos a la boya navegando por la línea verificando con la crujía del barco la enfilación y tomamos la lectura del compas, por ejemplo 15. Debemos calcular la diferencia entre la dirección del viento y este valor, o sea 115 menos 15. Si el resultado (100 en este caso), es mayor a 90, significa que por viento se da por la lancha, y si es menor, por la boya. Recordar que esto no tiene en cuenta la corriente. Y cuidado! Si la medición de la línea la hacen desde la boya hacia la lancha los valores se invierten!!!

Seguido a esto hay que ver la corriente. Si la corriente está bastante perpendicular a la línea, no va a ser un factor fundamental para elegir el lado más favorecido, pero si esta paralela a la línea eso significa que uno de los extremos esta más "arriba" en cuanto a corriente, y quienes larguen del otro deberán remontarla.

Ahora, si los dos extremos elegidos por viento y por corriente son el mismo, no hay problema, pero si son distintos es más difícil. Lo que yo hago en estos casos es buscar un amigo y largar juntos, uno de cada lado y ver quien cruza. Diferencias menores a 2 esloras no me interesan, pero a veces con la corriente el efecto se multiplica, sobre todo con calma, porque un barco que larga con corriente a favor va más rápido, y por ende tiene más aparente que uno que viene corriente en contra, con lo que irá más rápido y orzara más, con lo cual las diferencias en distancia pueden ser drásticas.

Algunas veces en algunas condiciones hay mucha ola de frente en un borde y no en el otro, haciendo el primer borde mucho más lento, con lo cual puede también ser un factor parecido a la corriente, pero esto pasa muy poco.

Lo último que hacemos, y verificamos después de cada llamada general (porque a veces mueven la boya sin que lo notemos), es tomar una enfilación en tierra. Esto hay que hacerlo siempre. Ya sea desde la lancha o desde la boya. Tenemos que tener una enfilación que represente la línea y otra que sea 2 esloras adentro de la línea, y hay que familiarizarse muy bien con el paisaje que viene después, ya que si estamos a 3 o 4 esloras de la línea haciendo una largada en velocidad, ese paisaje es el que veremos antes de llegar a la enfilación, y si no sabemos cómo es no sabremos cuanto nos falta.

La enfilación la podremos usar en una de cada 5 largadas, pero cuando la usemos será de una utilidad fundamental. Nunca dejen de hacerlo.

Resumamos hasta aquí. Ya probamos la línea para ver qué lado está mejor considerando el viento y verificamos la corriente y tomamos la enfilación. Esto es solo información, y no define de donde vamos a largar. Esta decisión debe tener en cuenta numerosas cosas como por ejemplo el largo de la línea, cuanto sopla, de qué lado queremos correr, cuantos barcos hay, si es la primera regata del campeonato o una de las últimas, si ya hay descarte, si podemos arriesgar o debemos cuidarnos. Pero sobre todas las cosas, la largada nos debe permitir correr la primer ceñida donde queremos correrla.

Como conjugar todas estas cosas? Con experiencia y dedicación. Este tipo de experiencia no la dan solo los años, sino la práctica, ya que quien no haga todo esto puede navegar 10 años y nunca aprender a largar. La experiencia te la da tomarse el trabajo de hacerlo, usar la cabeza, sopesar opciones y volver al club reevaluando las opciones elegidas y los frutos que dieron. Eso forma la experiencia. No son cosas difíciles de hacer, pero requieren trabajo y son engorrosas y yo siempre veo a la mayoría de las tripulaciones flotando alegremente antes de largar sin hacer nada. Se puede largar bien sin hacer todo esto, pero no sucederá la mayoría de las veces.

Por ejemplo, personalmente me siento más seguro largando con regla del minuto. Tengo mi enfilación y la flota está asustada y sé que el 80% de la flota no tendrá ni idea de donde estará la línea y muy posiblemente yo pueda largar 1 eslora delante de todos y correr tranquilo y por donde quiera, que es mi objetivo.

E) Variables:

Entonces, hay que considerar muchas cosas, vamos a evaluar un poco una por una algunas de las distintas variables, para que llegado el momento puedan interpretarlas del modo que les parezca mejor. No hay una fórmula mágica, así que lo que hare es exponer como afectan los diversos factores y variables y como las tengo en cuenta yo.

1) El largo de la línea:

- i. Si la línea es larga obviamente las diferencias son grandes. En este caso siempre tratare de largar del lado favorecido o lo más cerca posible del mismo, donde tenga viento libre y la menor cantidad de barcos posible. Si en una línea larga el lado favorecido es la boya y yo quiero correr por la derecha, es poco probable que vaya a la lancha para ir a la derecha excepto que sea algo muy seguro y definido, un borneyo en la costa, una racha muy visible o una corriente. Puede haber 10 esloras de diferencia entre un extremo y otro de la línea.
- ii. Si la línea es mediana, tratare de privilegiar un poco más no tener demasiados barcos alrededor, acercándome lo más posible al extremo favorecido.
- iii. En líneas muy cortas, con menos de 20 barcos, definitivamente largare a sotavento de toda la flota si la misma está en la lancha o a barlovento si está en la boya, sin nadie cerca y tendré fácilmente mis primeros 2 minutos libres que son mi objetivo. Largar con viento libre es lo fundamental. Con pocos barcos llevar adelante el “máster plan” después de haber largado adelante es muy fácil, más allá del lugar en el que hayamos largado.

- iv. Ver excepciones en punto "D.4, la cancha"
- 2) El campeonato: no es lo mismo largar la primera que la última regata. Yo lo que trato de hacer antes de arrancar el campeonato es tratar de ver el pronóstico de los siguientes días y me planteo si vamos a tener descartes o no. Como regla general, trato de largar a matar o morir hasta tener un mal puesto, o un OCS, pero si parece que no habrá descartes hay que ser un poco más cuidadoso. Prefiero 3 buenas largadas y un OCS antes que 4 largadas mediocres, siempre que haya descarte. Si llego al final del campeonato sin ningún puesto pésimo, largo a matar a morir, arriesgando mucho.
- 3) El viento:
- i. No es lo mismo largar con 20 nudos que con 5. Con viento fuerte, o por encima de los 15, hay viento en cualquier lado y es fácil buscar viento libre. La búsqueda del lado elegido predomina sobre no tener barcos cerca, que por otro lado es poco controlable con este viento.
 - ii. Entre 8 y 15 es más complicado buscar viento libre pero se puede llegar a resolver. Hay que buscar equilibrio. Largar en donde podamos correr la primer ceñida que queremos, tratando de estar libres desde el inicio sin alejarnos demasiado del lado más favorecido.
 - iii. Con menos de 8 nudos es otra historia. La masa de aire se encuentra con todas esas velas juntas, casi detenidas y queriendo acelerar, y en lugar de pasar entre ellas e impulsarlas, rebota y tiende a pasar por encima como si fuera un muro continuo, por eso 5 barcos que naveguen juntos lo harán más despacio que uno que vaya solo. Por eso, con calma, le doy una importancia suprema al hecho de estar lejos de otros barcos. Es una de las condiciones que amerita el gran riesgo de largar primero de la boya. Si alguna vez me vieron hacerlo, notaran que una vez que paso la boya, salgo derivando unos 10 grados hasta bajar una o dos esloras respecto del barco de barlovento mío, que es el primero del pelotón y seguramente piensa que "orza como loco". Me separo, salgo de su aire y ahí, con más viento, vuelvo a orzar a rumbo y acelero, por fuera del aire que pasa por encima de ellos, y con más presión que todo el resto me voy para adelante. Esto me regala unas 3 o 4 esloras un par de minutos después y asegura mi cruce y normalmente recupero las esloras derivadas también. Lo peor que se puede hacer en este caso es tratar de orzar y sacar orzando al de barlovento, que es lo que el instinto le sugiere a la mayoría. Largar en medio de un gran pelotón con muy poco viento puede ser drástico, aunque estemos bien posicionados en el momento del top. Con esta condición, largar con menos barcos alrededor es vital.
- 4) La cancha: solo en el caso en que uno de los lados de la cancha este claramente favorecido, solo en este caso me planteo como una necesidad largar en un extremo cueste lo que cueste, en la boya abajo o en la lancha arriba, independientemente de cualquier otra variable. De hecho, cuando voy a la lancha arriba, voy pensando que aun largando en segunda fila me conviene hacerlo para tirar a la derecha o para hacer un borde corto, si está muy favorecida la derecha de la cancha, pero no voy pensando que seré el primero de la lancha porque esto depende muy

poco de uno y mucho de los demás, lo que resulta en una muy mala ecuación de riesgo vs. beneficio. Hay muy poco control al largar de la lancha, mucho menos que de la boya, y además en general hay muchos más barcos en la lancha. Parece increíble pero cuando la largada se da de la lancha o la línea está bien fondeada, siempre hay más gente de la lancha y la boya está desierta. Cuando se da de la boya, en la boya hay gente pero en la lancha también hay mucha. La gente creo que se siente más en su zona de confort largando a barlovento del resto, no sé si pensarán ingenuamente que están más adelante, o que taparan al resto o que escuchan mejor el top, no sé, pero es lo que sucede largada tras largada en monotipos. Yo a la lancha si la puedo evitar, la evito. Creo que quizás largo una o dos veces por año pegado a la lancha.

5) La bandera:

- i. Es importante tener en cuenta con que bandera largamos. Si estamos con P es una cosa, con 20% otra y con regla del minuto por los extremos otra muy distinta. En el primer caso, sabemos que todos van a ser muy agresivos y seguramente habrá llamada general, así que debemos apretar los dientes y presionar al máximo pero con inteligencia.
- ii. En caso de regla del 20% muy posiblemente la flota se asuste un poco y tengamos la posibilidad de largar más adelante que el resto con nuestra enfilación (si no nos asustamos también). Acá es cuando empieza a jugar el tema del descarte y de que tan avanzados estamos en el campeonato. Esto es muy útil al largar de la boya arriba o de la lancha abajo ya que son lugares más cercanos a la mitad de la línea y la gente pierde referencia y es un factor fundamental que me hace decidir por estos lugares para largar. Con una buena enfilación en tierra puede ser la largada perfecta.
- iii. Si se larga con regla del minuto volviendo por los extremos, cosa poco probable en mi clase, el Snipe, hay que tener cuidado de no pasarse en la zona media porque será lo mismo que abandonar. Hay que tomar la largada con más tranquilidad, pero siempre agresivos si no tenemos descarte aun.

6) La corriente:

- i. Si hay corriente en contra, y sobre todo si hay poco viento, puede pasar lo mismo que con el 20% y una largada puede ser buena hasta largando en la zona media, donde seguro no habrá demasiados barcos. Recuerden que estar separados del resto es primordial con calma.
- ii. Si la corriente es a favor hay que considerar que la boya será muy peligrosa, ya que los barcos llegan antes a la línea, derivan, y navegan más hacia la boya, y en contrapartida puede haber algún espacio de último minuto en la lancha.
- iii. Si la corriente va de izquierda a derecha olvidense de largar de la lancha, será ideal para largar en la boya abajo si se da de la boya, o en la lancha abajo si se da de la lancha. En este caso, muy posiblemente se da por la boya, que es el extremo que está más arriba en cuanto a corriente. Al tener la corriente en contra para llegar a la boya, esto quizás provoque que el trencito no llegue a la boya, con lo cual si esperamos de ese lado con antelación la boya será nuestra con facilidad y poco riesgo.

- iv. Con la corriente de derecha a izquierda la boya es casi mortal. Sera muy difícil de mantener la posición y el espacio. Muy posiblemente quien se acobarde 40 segundos antes de largar y vaya 5 o 6 esloras arriba de la boya largara mejor que todos los barcos que se apelonaron en la boya y no pudieron largar.
- 7) Los suicidas: me pasa mucho que me encuentro en las largadas, especialmente en las que elijo largar de la boya, algún barco que va a la boya a ultranza, sin considerar si le alcanza el tiempo, si entra, si se va a llevar la boya puesta. Esta gente se arruina la regata y te la arruina a vos. Son agresivos en exceso y no sopesan los pros y los contra de su actitud. No tienen “máster plan”, están obnubilados y son vengativos, no dan el brazo a torcer. Cuando le ganas el sotavento no se detienen a considerar que ya esta, los dormiste, que no hay lugar para otra bajada, ellos van y lo hacen a todo o nada, generalmente es nada pero también te arruinan a vos. Y si hay otra largada en general vuelven a hacer lo mismo. Hay que evitarlos. Lo bueno, es que esta gente en general es siempre la misma, hay que identificarlos y tratar de no enredarse con ellos porque nada bueno saldrá de ahí. Lo mismo los paracaidistas de la lancha o los que van patinando la línea en reach a 20 segundos del top pero estos últimos son más difícil de identificar.
- 8) La flota:
- i. yo no miro demasiado a quienes tengo cerca porque en general largo dándole mucha importancia al espacio y pienso que mi velocidad me va a permitir mantenerme si hago las cosas bien, pero de todos modos, hay que considerar un par de cosas. Básicamente hay que tratar de evitar largar arriba de gente que orza mucho, ya sea porque son livianos y pueden pinchar más que vos o porque no saben llevar el barco y solo apuntan, aunque lentos, pero se te vienen encima. Es ese vicio que mencione de querer sacar siempre orzando al que está arriba en lugar de salir rápido para adelante, absolutamente sin necesidad ni beneficio para nosotros. Este último es el barco ideal para tenerlo arriba, especialmente con calma, así se nos despega y tenemos más viento.
 - ii. Otro a evitar es tener a barlovento gente muy principiante. Estos, en general se van a apurar, llegaran a la línea temprano, faltando 20 segundos, no saben frenar, se asustaran y van a derivar en reach por delante de tu proa para volver a meterse en algún lado. Es un típico suicida por ignorancia, no lo hace de malo, pero es lo que hay. Es el barco ideal para tener abajo en cualquier condición.
 - iii. Por último, largar teniendo abajo o arriba a alguno de los 3 o 4 más rápidos de la flota no es lo mejor. En general me pasa que a veces estoy complicado y se me hace un hueco porque el barco que tengo al lado se va por no querer largar a mi lado. Es bueno para mí y para él. Recuerden, hay que evaluar en cada momento que es lo mejor a futuro.

F) Decidiendo:

Bueno, hasta acá di un montón de información y cosas a tener en cuenta, pero como decidimos donde largar?

Lo primero que hago yo es dividir la línea mentalmente en 3 sectores de igual largo, la boya, el medio y la lancha. A partir de ahora cuando me refiera a uno de esos sectores me referiré al mismo como que largue arriba (a barlovento), en el medio o abajo (sotavento) en ese sector. Por ejemplo, en la lancha, arriba, es pegado a la lancha y en la boya abajo es primero de la boya. Difícilmente largare en el sector medio.

Yo le doy prioridad absoluta a largar con viento libre más que a largar en el extremo favorecido de la línea.

Si largo da la lancha, normalmente largo en la zona de la lancha abajo y si quiero largar de la boya lo puedo hacer abajo o arriba y solo muy pocas veces lo hago en la zona media o en la lancha arriba. Dejare que el 60% de la flota se apeline en la lancha y largare debajo de ellos. En unos pocos minutos solo deberé preocuparme de los 3 o 4 que largaron bien y eso es otra regata. Recuerdo muy pero muy pocas largadas en la lancha arriba, son una trampa mortal y creo que tiene un 30% de probabilidades de éxito por lo cual las evito. Si hay poco viento nunca largo en la lancha. Siempre con la excepción del punto D.4.

Solo largo en la boya arriba, decidiéndolo de antemano, si se da demasiado de la boya y la línea es larga. Obviamente sería ideal largar primero de la boya pero es demasiado tentador y riesgos, seguramente habrá muchos barcos y lio en la boya. Largar en la boya arriba o en la boya en el medio me da la opción de virar en el top (recordar que se da mucho de la boya, así que si largo bien debería tener cruce), y tener mis 2 minutos y quizás esperar el borney, ya que si se da tanto de la boya muy probablemente sea porque el viento esta borneyado en ese momento. Además, de los 15 barcos de la boya 1 largara excelente, otro muy bien, 3 bien y el resto mal así que estarán atrás en pocos segundos.

Es difícil hacer un cuadro con un sistema infalible porque como siempre, todo esto depende de lo que hagan los demás. Yo tiendo a huir de la gente y la congestión de barcos. Trato de empezar a correr mi regata 3 minutos antes del top, y no 5 después cuando recién tengo viento libre

Si la línea esta pareja y es una línea corta, busco el lugar con menos barcos sin dudarlo un segundo. Si la línea es un poco más larga, trato de largar en la zona más cercana al lugar por donde he decidido correr la primer ceñida, sin meterme entre demasiados barcos.

Si la línea se da de la boya es un poco más estresante para mi, ya que la largada de la boya la considero una "especialidad de la casa", me sale bien y la disfruto mucho, me tienta, así que en eventos poco importantes tiendo a tomar la boya por asalto sin dudarlo, pero si hay mucho para perder o un campeonato importante o tengo un suicida amenazando o ya no tengo descartes, trato de estar cerca pero asegurarme mis 2 minutos de navegada libre. En la zona de la boya arriba o en el medio es un buen lugar. El problema de la boya es que si no sale bien, hay que pasar por atrás de todos o derivar mucho para buscar viento libre.

G) Buscando el lugar:

Hasta acá todo bien, quizás hayamos logrado decidir que queremos hacer, pero hacerlo es otra historia, mucho más difícil. Buscar un lugar es fácil, y defenderlo difícil. Yo estoy convencido de que si tienes tu lugarcito a 1 minuto de la largada, cuando suene el top será de otro y no tuyo. No se puede defender un espacio a sotavento durante 60 segundos. Por eso, como defender es difícil, trato de no hacerme el lugar con demasiado tiempo de anticipación.

Como dije antes, la mitad de las veces, las que elijo la lancha, busco largar debajo de la flota, buscando viento libre y evitando conflicto. O sea, zona lancha abajo o medio. Para esto, me mantengo por la zona media de la línea, mirando cómo se desenvuelve todo en la lancha, cuanto más lio haya mejor, y empiezo a acercarme con malas faltando un minuto y medio más o menos, unas 3 o 4 esloras por debajo de la línea. Mi objetivo es buscar un lugar de 2 o 3 esloras donde pueda virar, presionar para arriba y conservarlo unos 20 o 30 segundos (y arruinárselo al que lo venía conservando hasta ese momento). Si este lugar lo encuentran faltando 30 o 40 segundos, y viran y empiezan a presionar para arriba lentamente desde ahí abajo, esto los ayudara a frenar a algunos de los que vienen bajando buscando lugar. Si la línea es muy corta, busquen el hueco más tarde, sino llegaran con 60 segundos por delante y luego apareceré yo y se los robare a 30 segundos del top. Recuerden, buscar espacio con buenas derivando y con poco tiempo por delante es muy riesgoso, casi todo el mundo empieza a derivar para no dejarte pasar y puedes navegar mucho para pasar un solo barco, mientras que si lo buscas con malas, con todo el mundo en buenas, en 30 o 40 segundos cruzamos muchos barcos y hay muchos más espacios para elegir.

Cuanto más a último momento encontremos el espacio, mejor.

Cuanto más cerca estemos de la lancha más difícil va a ser.

En general los barcos se agrupan. Esta el grupo de la lancha bien conglomerado más los paracaidistas que vendrán, quizás un pequeño espacio y otro grupo. Yo trato de largar debajo de este ultimo si se puede, y sino del siguiente para abajo. Igual no hay que perder el factor improvisación. A veces por la corriente o sin razón aparente, se hace un espacio en la lancha al que podemos ir faltando 20 o 30 segundos. Esto lo podremos hacer si estamos a 2 o 3 esloras de la línea pero no sobre ella. A veces los barcos de la lancha por defender la posición a sotavento, derivan unas esloras y hacen un espacio. Si hay mucha corriente a favor, también es posible que se haga un espacio en la lancha, pero como ya repetí varias veces, es una opción de mucho riesgo, la uso solo si veo un espacio seguro y con poco tiempo por delante y si no estoy cómodo donde estoy.

Cuando se da de la boya, en general me perfilo para largar primero de la boya, con la única excepción de cuando la línea esta ridículamente favorecida. Parece que debería ser al revés, pero no. Si se da por la boya demasiado, la boya será un pandemónium con toda seguridad y solo 2 o 3 saldrán airosos como ya explique antes. Si me siento con confianza extrema o necesito por alguna razón una largada así, la busco, pero consciente del riesgo. Es para hacerlo al final de un campeonato o si estamos a todo o nada.

Con esta excepción, trato de pasar los minutos manteniéndome como ultimo barco a sotavento, esperando a que con 1 minuto y medio se empiece a perfilar el "trecito" que viene buscando la boya. Llegado este punto trato de ir con malas y virar abajo del primero que viene, y me mantengo ahí,

evaluando constantemente si me alcanza el tiempo para mantenerme y si podre largar sin tocar la boya, trato de frenar a todos y de evitar los que tratan de pasar por abajo acelerando por su proa y derivando más que ellos. Para esto hace falta espacio. Si veo que estoy muy apretado, o hay algún suicida o si los barcos vienen demasiado rápido derivando, no dudo en trabuchar y en buscar un lugar más arriba y con menos barcos. La mitad de las veces, más o menos pasa una cosa y la otra mitad la otra. Si no estamos seguros, el momento límite para trabuchar es 30 segundos antes de largar. Si lo hacen con 20 o menos, solo un milagro los salvara.

H) El tripulante

En un barco como el Snipe, todas estas cosas que mencione hasta acá, ocurren en general dentro de la cabeza del timonel únicamente, quien preocupado y estresado por la decisión a tomar, suele procesar esto en silencio.

Mi tripulante ya me conoce y hacemos todo esto metódicamente en cada largada y sabe más o menos que hacer, pero aun así voy relatando lo que voy pensando y al final comunico claramente que es lo que voy a hacer. Esto evita más de una vez una cazada de foque cuando quiero frenar el barco o una mala virada en un lugar crítico. Además, me sirve a mi sugestionándome en voz alta y recalcando cual es el plan de largada.

I) Resumen

En resumen, estos son las cosas que yo tengo en cuenta para largar. Mi objetivo es poder hacer mi regata, llevar adelante mi "máster plan" y estar libre 2 minutos, cerca del lado por donde quiero correr.

Y por ultimo. Largar es como tirarse en paracaídas. Aunque lo hayas hecho 1000 veces no puedes pretender que tu corazón lata a 80 por minuto. Yo considero que es imposible largar bien estando demasiado relajado. El que esta relajado es porque le da lo mismo o no le importa. Es porque no está tomando riesgos ni se está exigiendo al máximo, con lo cual largara mal y seguramente tendrá una mala regata. Nadie domina tanto el arte de la largada como para largar bien siempre aun estando relajado. Alguna vez use un medidor de latidos y llegaba fácilmente a 160 o 180 latidos por minuto y lo máximo del resto de la regata eran 120. La adrenalina que esto libera es buena, nos afila, nos da valentía y nos hace pensar mejor, úsenla, busquen stress previo a la largada, midan más veces la línea, varias veces la enfilación y piensen muchas veces si lo que decidieron hacer esta bien o no, la duda les dará stress, el stress adrenalina. Es un círculo virtuoso. Yo lo veo así. Me encanta el stress de la largada. Y ante la duda siempre pienso que los otros seguramente no se tomaron todo el trabajo que me tome yo, seguramente tienen menos información y que eso me da una ventaja respecto a ellos.

Bueno, esto es todo lo que tengo para decir sobre la largada, seguramente me faltan muchas cosas y otros pensarán distinto. Así me gusta largar a mí. No es palabra de Dios, sino mi humilde opinión. Es el método que encontré a lo largo de los años para largar bien casi siempre. Tengo también un promedio de OCS alto respecto a los demás. Más o menos 1 de cada 10. Hay gente que corre un año entero y no tiene un solo OCS. Yo no me explico cómo pueden largar bien regata tras regata sin nunca pasarse. Yo no lo sé hacer, ojala lo supiera. Creo que tener un promedio de OCS de 10% es bueno. Una sola vez en

mi vida perdí un campeonato por tener dos OCS pero son innumerables las regatas y campeonatos que gane por presionar la largada de esa forma.

Si logre explicar mas o menos como encarar una largada, seguramente les va a pasar lo mismo que a mi, y es que cuando largo mal me molesta mucho mas que correr mal.

La largado lo es todo. Y el que no lo entienda de este modo, a largo plazo, dificilmente largara bien en la mayoría de las regatas y por ende será poco probable ganar campeonatos.

J) Siempre y nunca

SIEMPRE

Tener un “master plan”
Probar la línea
Mirar la corriente
Tomar enfilación
Decidir en función del “máster plan”
Buscar el lugar con malas
Esperar lo más posible para buscar el lugar

NUNCA

Correr sin tomar decisiones previas
Probar solo una vez la línea
Dejar de probar con otro barco si hay corriente
Olvidar que necesitamos varias enfilaciones
Olvidar por donde queremos correr
Derivar con buenas buscando lugar
Encontrar lugar más de 1 minuto antes del top

Luis Soubie
Abril, 2013