

Navegación con mal tiempo

Consideraciones

Todos los barcos y todas las tripulaciones tienen ocasión, un día u otro, de navegar en tiempo realmente duro. Y aunque nadie puede saber el día que esto le va a ocurrir, todos saben que no puede fallar. Es deseable que este acontecimiento no ocurra cuando uno está empezando, pero no se ganaría nada con pasar la vida intentando evitarlo. Lo importante es estar bien preparado para enfrentarlo. En nuestras regiones el tiempo duro es relativamente frecuente, pero los verdaderos temporales son muy escasos. Las depresiones que pueden formarse en los meses de verano no tendrán nunca la violencia de las que se ven en las regiones de temperaturas más cálidas. De un modo u otro el mal tiempo en el mar siempre tiene una previsión y se mantiene dentro de los límites de lo racional a diferencia de fenómenos que ocurren en tierra: terremotos, tornados, diluvios, etc.

En el mal tiempo existen dos peligros realmente graves para los barcos pequeños: ser lanzado a la costa de sotavento, sin posibilidad de remontar o ser destrozados por las olas rompientes.

La defensa - o por lo menos la mitad de ella- se trata de evitar encontrarse en una de estas situaciones. Y la verdad es que, para ello, disponemos de más defensas de las que normalmente pensamos.

En este tema, como en muchos otros, no se puede dar una fórmula única y rígida, para hacer frente a condiciones adversas. Desde estas páginas vamos a describir los distintos métodos conocidos para enfrentar una condición de mal tiempo, pero nos abstendremos de recomendar una u otra, ya que para una correcta elección se tienen que valorar circunstancias que a priori no conocemos, como ser: el tipo de barco, intensidad de la tormenta, cuadrante del que sopla, zona en la que se navega, etc. elementos éstos que inciden en la elección de una táctica u otra.

Sí recomendamos enfáticamente "la preparación", nuestra y de nuestro barco.

En lo posible experimentaremos con vientos frescos (22 a 27 nudos) las distintas tácticas, para luego llegado el caso, frente a una verdadera tormenta, saber que hacer.

Es conveniente conocer los puertos alternativos en las rutas que habitualmente hacemos.

Es conveniente tener claro qué estrategia seguiremos si nos sorprende un temporal en puntos intermedios de nuestro viaje; por ejemplo: ...si programo una navegación a Colonia saber que haríamos si nos sorprende un Pampero llegando a puerto; o en la mitad del Río de la Plata; o antes de cruzar el canal Emilio Mitre, o por ejemplo si nos sorprende una Sudestada frente a Riachuelo.

Por último recordemos que "la mejor táctica" para enfrentar a un temporal es NO DEJARSE SORPRENDER POR NINGUNO...y esto está íntimamente relacionado con los conocimientos que de meteorología tengamos, ya que la naturaleza nos da sobrados indicios, en la mayoría de los casos, para anticiparnos a un cambio desfavorable en las condiciones meteorológicas.

Capear:

Puede ocurrir en un temporal que a partir de un cierto momento apreciemos que el barco ya casi no gana camino contra el viento, debido a que este y el mar son demasiados fuertes. En esta situación podemos continuar echando bordes de través, mientras el barco no sufra por ello ni haya vías de agua. Llegará el momento en que los choques sean demasiado violentos, o el agua de la sentina aumente en modo alarmante, o simplemente la tripulación esté demasiado cansada. Si el barlovento ganado es suficiente, y estamos a una distancia de la costa razonable, es el momento de ponerse a la capa

Esta maniobra es la forma tradicional de enfrentarse con una tormenta, consistente en colocar al barco de forma tal de enfrentar con la proa al viento y marejada. Si se logra un buen equilibrio con el aparejo, es sorprendente lo bien que se puede aguantar un temporal y lo comfortable (dentro de las circunstancias) que se estará dentro del barco (en la cabina). Se puede Capear con velas o a palo seco (también llamada "a la bretona")

Capear con velas:

Haremos esta maniobra con las velas apropiadas que son el "tormentín" y la "mayor de capa" o con la mayor con 2 o 3 manos de rizos y un foque según la intensidad del viento. ¿ Cómo se realiza la maniobra ?

1. Viramos por avante sin cambiar de amura el tormentín con lo cual quedará contramurado, es decir cazado con la escota de barlovento.
2. La mayor la cazaremos, pero si es necesario iremos filándola hasta encontrar el punto de equilibrio.
3. La caña del timón la colocaremos hacia sotavento, levemente hacia crujía, hasta encontrar el equilibrio.

Al quedar el tormentín acuartelado, hará que el barco tenga tendencia a derivar, lo cual es contrarrestando por la posición del timón. La mayor por su parte le dará la arrancada suficiente para poder cortar las olas con la proa. Sea como sea el aparejo de capear, el timón como dijimos se amarrará a sotavento; luego buscaremos con las escotas, el equilibrio del barco. De no hacerlo así, una ola podría, con su inercia, hacer virar el barco y colocarlo de través o en popa redonda , con lo cual el barco se deslizaría por la cresta de la ola con excesiva velocidad.

Es importante que el barco este más o menos parado: ni demasiada arrancada hacia adelante, ni demasiado abatimiento. Si la vela es suficiente, el barco tomara una ligera escora, que tiene diversas ventajas: aumentar el franco-bordo de barlovento, estabiliza el movimiento de balance y hace que el agua embarcada se deslice fuera de la cubierta con rapidez.

El barco debe cortar las olas con la proa, para no recibir demasiada energía de ellas. El impacto de una ola por el través puede ser un problema grave: el barco se vería empujado por barlovento, por el inmenso paquete de agua, mientras que la resistencia a la deriva y el agua de sotavento le impedirían seguir el movimiento. Así el casco se encontraría entre dos masas de agua en movimientos opuestos, recibiendo los flancos del barco (que son los menos preparados estructuralmente hablando) todo el impacto de la ola.

Capear a palo seco: (a la bretona)

Se dice que se capéa de esta forma cuando todas las velas han sido arriadas y se deja que el barco adopte su propia posición de equilibrio sobre las olas. El casco cederá siempre, más que ofrecer resistencia a las acometidas del mar y aveces la proa y la popa irán cayendo hasta que el barco adopte su posición natural de deriva entre las olas. La Seguridad del barco dependen de ceder ante las olas y de NO RESISTIRLAS. A medida de que el yate es arrastrado hacia sotavento, va dejando por barlovento lo que se llama remanso que tiende a quitar peligrosidad a las olas rompientes.

Dejando el timón a la vía si una ola lleva la proa hacia sotavento, el barco avanzará a palo seco de modo que aveces tendrá una deriva apreciable.

El problema que presenta capear a la Bretona es que al no portar un mínimo de velas, el barco no tendrá arrancada suficiente para permitirnos tomar las olas como corresponde. El peligro radica en quedar atravesado al tren de olas, ya que estas puede hacer que el barco sea acostado sobre sus baos o en mar abierto y grandes olas dar la vuelta campana.

Correr:

Correr el temporal fue durante mucho tiempo la panacea para los barcos que se encontraban en dificultades. Esta táctica consiste en navegar con el temporal por la popa, es decir hacia donde este va. En este caso colocaremos el centro vélico lo más a proa posible, ya que al estar el punto de empuje situado de esa forma el barco tendrá mucha estabilidad de rumbo.

Al decidir emplear esta táctica tendremos en cuenta dos factores:

Hay que tener aguas libres a sotavento, ya que hacia allí iremos.

El hecho de adoptar esta táctica significará meternos a navegar en el temporal, acompañándolo, motivo por el cual estaremos expuestos más tiempo dentro de tal condición.

Lo más importante, al correr el mal tiempo, es llevar la velocidad correcta: si el barco va demasiado rápido, puede pinchar la ola siguiente e irse por ojo; si va demasiado lento, la velocidad relativa de las olas será mayor, y el barco tendrá grandes dificultades de gobierno cada vez que sea alcanzado por una de ellas.

Hay dos formas de CORRER : a) correr "libre" b) correr con "estachas" o "espías".

Correr libre:

consiste en correr un temporal con velocidad, es decir NO frenando al yate. Cuando VITO DUMAS navegó alrededor del mundo por los "rugientes cuarenta" no utilizó anclas flotantes o "estachas"; corrió simplemente delante de los temporales a 15 o más nudos tomando las olas ligeramente por la aleta en un ángulo de 15° o 20° , haciendo notar que cuando las olas arbolaban mucho, el LEGH II quedaba desventado en los senos, donde mostraba tendencia a orzar y en una ocasión fue acostado sobre las cabezas de los baos. Esto demuestra que la velocidad nos da maniobra para controlar al yate y de esa forma poder ubicarlo de manera correcta para calzar la popa a la próxima ola que nos alcance. Si perdemos velocidad perdemos capacidad de maniobra y corremos el riesgo de quedar atravesados a las olas y zozobrar 360° (dar la vuelta campana.!!!)

Vito Dumas nos dice al respecto: . Estoy convencido de que la defensa de un barco en el mar, la posibilidad de un relativo confort, se lograra siempre con un trapo establecido. Le permite libertad de acción, lo eleva sobre las olas, y si se pretende correr una tempestad de más de cien kilómetros por hora, contra la opinión de que la ola alcanzante pueda producir estragos al romper sobre

cubierta, diré: una de mis diversiones favoritas era correr, precisamente, en plena borrasca arriba de un colchón de rompientes. La velocidad superaba en esos momentos las quince millas horarias, para volver a calzar la popa en otra ola y repetir ese deporte de lo más emocionante. Es razonable que ante una ola que se presenta rugiendo por popa y que parece imposible que el barco pueda elevarse sobre ella, se sienta una especie de terror; pero una vez comprobado que el pánico esta fuera de lugar, uno se habitúa también. Muchos en análogas circunstancias, habrían capeado. Les puedo asegurar que no he dejado de realizar la experiencia, descartándola de inmediato al sentir como en carne propia el enorme quejido del barco al ser sepultado por las olas embravecidas"

Correr con estachas:

Correr temporales remolcando estachas o espías, consiste en largar por popa cabos de 30 a 50 metros, con o sin elementos pesados atados en sus extremidades, de manera tal que el yate ponga la popa a las olas (es como si algo nos tirara de atrás) y reducir la velocidad. Se puede correr un temporal remolcando espías cuando hay suficiente espacio de mar abierto, si los temporales son muy fuertes. Esta táctica tiene la desventaja de presentar la parte mas vulnerable del barco, la bañera y el mamparo de popa, a las olas perseguidoras.

Anclas de mar:

El ancla flotante es una especie de artefacto en forma de cono, estando el lado que tiene la apertura mayor, unida al yate mediante cabos.

La gran ventaja que supone el empleo del "ancla flotante" sobre la "capa a palo seco" es la de reducir más eficazmente la deriva hacia sotavento, siempre que sus dimensiones sean adecuadas para ello (lo cual constituyen un problema en las embarcaciones deportivas ya que el tamaño adecuado de un ancla de mar hace que sea muy incomodo de estibar).

Lo que está demostrado es que si se emplea un ancla flotante en un moderno yate de quilla corta, es esencial que lleve una vela de gobierno a popa para mantener el yate aproado al ancla flotante. Esto puede hacerse en un YAWL o en un QUECHE izando la mesana; y se puede conseguir el mismo efecto en un SLOOP si se da el tormentín en el estay popel, pero existe un límite a lo que estas velas pueden aguantar.

El ancla flotante puede ser una solución en algunos casos desesperados: cuando el viento es demasiado fuerte para ponerse proa a él, o también si el barco, después de muchas horas de movimiento, se encuentra en mal estado. La verdad es que el ancla de mar es un elemento bastante poco usado, hecho este que no ha facilitado el desarrollo de una técnica. El problema estiba en determinar la fuerza con que el ancla debe tirar. Un ancla buena, fuerte, que inmovilice totalmente el barco, es peligrosa porque hace que éste reciba unos golpes de gran importancia; puede ocurrir que las olas rompan cualquier cosa al pasar por encima de la cubierta, o que sea la estacha la que falle, o quizá también la cornamusa. Un ancla pequeña, o abierta por su extremo, dejara que el barco retroceda lentamente. Pero si el retroceso es demasiado grande, puede romperse el timón.

La opinión de Vito Dumas sobre esto es contundente: . Con respecto al ancla de mar, mi opinión en este sentido es terminante: jamas dispondría de lugar en mi barco para un artefacto semejante. Estoy convencido de que la defensa de un barco en el mar, la posibilidad de un relativo confort, se lograra siempre con un trapo establecido. .

Tácticas para Yates a Motor :

Puesto que existe una variedad tan grande de embarcaciones a motor parece difícil establecer reglas. El tamaño de la embarcación contribuye más a las condiciones marineras que cuando se trata de un yate a vela. La mayoría de los barcos de motor bien diseñados son capaces de hacer largas travesías y de aguantar su ración de castigo con mal tiempo, pero la debilidad de algunos radica en sus grandes parabrisas, las casetas de gobierno, formas estilizadas y alta obra muerta.

En cuanto a las tácticas pueden utilizar cualquiera de las mencionadas, pero parece la más apropiada capear con el mar de amura, es decir gobernando a las olas para recibirlas ligeramente abiertas, (manteniendo la velocidad mínima para conservar el gobierno) que es el equivalente a "capear a la vela" y parece ser la mejor táctica para cualquier clase de yate a motor. Muchos de los yates a motor son tan veloces que pueden adoptar la mejor de todas las tácticas de temporal, que es "no dejarnos sorprender por ninguno..." . Su gran velocidad puede ser un factor de seguridad, ya que en el Río de la Plata por ejemplo si sobreviene un súbito cambio de tiempo el abrigo nunca les queda arriba de una o dos horas de navegación.