

Navegación con mal tiempo (I)

Por Miguel Ghezzi (Margón)

Desde el punto de vista de la navegación de placer, no puede determinarse con precisión qué es mal tiempo y qué no lo es. Existe una franja intermedia muy amplia que dependerá de la clase de embarcación, el entrenamiento de la tripulación y las aguas que estamos navegando; hasta el rumbo que sigue el barco interviene en la apreciación del fenómeno. Entonces, diremos que es conveniente comenzar a emplear las técnicas de navegación con mal tiempo cuando, desde el punto de vista subjetivo, comencemos a sentir que las condiciones son demasiadas duras para nuestra embarcación, nuestra tripulación o nosotros mismos (en términos más sencillos: Cuando nos empieza a dar el julepe...) Es posible que las mismas condiciones que provocan temor en una tripulación sean emocionantes y excitantes para otra más entrenada (o más imprudente). También es cierto que mal tiempo para un pequeño velero de veinte pies puede ser una relativamente confortable navegación en uno de treinta y seis.

El concepto de mal tiempo no necesariamente implica que estamos en medio de un temporal o un huracán, esos extremos lo constituyen, sin duda, pero condiciones más benévolas que esas desde luego lo son.

Siendo que el mal tiempo es algo que no siempre podremos evitar, es conveniente que tanto nosotros como nuestra tripulación practiquemos estas técnicas con vientos moderados, aprovechando esos días que sopla con cierta dureza pero el clima es estable y no tiene tendencia a empeorar. También conviene salir a navegar en esas condiciones con algún timonel más experto quien nos enseñará la mejor manera de encarar algunas maniobras o indicará nuestros errores. Intercambiar experiencias con timoneles de barcos semejantes al nuestro es importante porque los barcos tienen configuraciones de quilla, casco y aparejo diferentes. No necesariamente la opinión de un avezado navegante en un tipo de barco será correcta para el nuestro, si es diferente, aunque siempre es bueno saber escuchar.

El antiguo adagio "*Es muy distinto enfrentar un temporal que salir a buscarlo*" siempre tiene vigencia; salir a buscar riesgos ciertos probablemente se traducirá en accidentes y averías. El Timonel es el responsable de la seguridad de su tripulación y, si además es un buen timonel, antes de salir a navegar siempre realizará una prolija inspección de rutina y se informará de las predicciones meteorológicas...

Estar preparados

A menudo son las cosas más tontas las que contribuyen a convertir en un calvario las malas condiciones climáticas, por eso, el mejor consejo es estar siempre preparados y tener en cuenta los pequeños detalles, por ejemplo: Los líquidos que se derraman en la cabina, rápidamente la convierten en un sitio inhabitable. Ni que hablar si el fluido es algún tipo de combustible, no solo se convierte en peligroso sino que pocos quedarán a salvo de la insoportable náusea que provocan las fétidas emanaciones (llegado el caso no vacile en arrojar al agua un recipiente de combustible que pierde, no crea que destruirá la ecología planetaria con esa contaminación. Recuerde que Dios lo prefiere a Ud...)

Ud. bien sabe que es probable que uno o más tripulantes sucumban ante el mareo y padezcan vómitos, ¿porqué entonces no tomar los recaudos para que los jugos digestivos no se derramen a diestra y siniestra convirtiendo la cámara en un sitio despreciable, maloliente y digno de un cuento de Lovecraft?. Mirándolo bien, el balde no es la mejor solución, suele volcarse; ¿porqué no contemplar la posibilidad de llevar abundante cantidad de bolsitas como las que se emplean en los aviones? ¿Arregló esa entrada de agua que pasa casi inadvertida con tiempo bueno? Si ya sabe que se convertirá en una catarata que terminará por mojar todo al primer temporal... Hagamos entonces un repaso.

Amarinar el barco

La jarcia firme

Debe inspeccionarse periódicamente el estado de la jarcia firme en busca de cables de acero corroídos o con algunos de sus hilos cortados. Reemplácelos. Todos los pasadores se desgastan con el trabajo, desmóntelos para su mejor control, no se confíe de ellos. Verifique que tengan sus correspondientes chavetas de seguridad (y que sean de acero inoxidable, por favor).

Los puntos de anclaje deben controlarse frecuentemente en busca de bulones o tornillos flojos, zafados o corroídos y también rajaduras, corrosión o podredumbre en los respectivos lugares donde están fijados.

Controle que los candeleros estén bien sujetos y que los guardamancebos están en buenas condiciones; de todos modos nunca se fíe de ellos pues en nuestros yatecitos están más bien para adorno. Tenga preparada una buena línea de vida y no sea avaro en el momento de adquirir los arneses de seguridad.

El palo debe revisarse minuciosamente de tanto en tanto en busca de rajaduras (ojo, los de aluminio también) remaches y/o tornillos flojos o fatigados.

La jarcia de labor

La jarcia de labor no es para despreciar, una driza que no sube o que no baja puede convertir una simple maniobra de tomar rizos o cambiar vela en una película de Boris Karloff en cualquier momento. Controle los alojamientos de las roldanas en el palo y los cables de driza en su extremo superior que es donde fácilmente se rompen por la fatiga. No emplee cabos baratos que fácilmente forman cocas y producen nudos gordianos en el peor momento. Controle los remaches de los motones de retorno y que el resto de la motonería no esté deformada por los esfuerzos, seguramente le darán un dolor de cabeza con mal tiempo si con el bueno se fueron arruinando. Asegúrese de instalar accesorios que propendan a mantener siempre clara la maniobra.

Las velas

Las velas sufren con el tiempo varios inconvenientes, se estiran, se desgastan (especialmente las que trabajan con relinga embutida en vez de mosquetones) y sus costuras tienden a cortar los hilos en una o más partes. Revíselas de vez en cuando. Trate de contar con un foque chico y de ser posible con un tormentín bien robusto. Una vela de capa ayudará mucho si tenemos que aguantar cerca de una costa de sotavento. No olvide llevar cinta adhesiva para reparaciones, aguja e hilo.

Timón y casco

Debe controlarse periódicamente la pala, mecha y herrajes del timón para asegurarse de su firmeza. Si el casco es de madera revisar las tracas y las cuadernas en previsión de maderas podridas, en mal estado o flojas. Es muy importante contar con imbornales generosísimos para el rápido desagote de la bañera si tiene cockpit estanco y asegurarse que estén perfectamente destapados. Elimine todo tipo de objetos que puedan obstruir el desagote.

Instalación eléctrica

Es conveniente revisar periódicamente la instalación eléctrica que debe ser perfecta, libre de uniones provisionales y cablecitos sueltos. Todas las conexiones deben estar preferentemente soldadas con estaño y, si han de acoplarse a componentes desmontables, deberán poseer terminales de cobre o bronce correctamente fijados con tornillos del mismo material (nada de tornillos de hierro). Los terminales oxidados más tarde o más temprano acarrearán disgustos, la presencia de una coloración verdosa es indicativa de la formación de cardenillo, que no solamente hace mal contacto sino que corroe la unión destruyéndola en poco tiempo. Es conveniente disponer una llave que desconecte la batería del resto de la instalación cuando abandonamos el barco para aumentar la vida del conexionado general.

La batería debe estar sujeta firmemente en su compartimiento porque un bandazo la convertirá en un bólido que destruirá todo a su paso, arrancando sus conexiones y dejándonos sin energía. Ni que hablar si se derrama el ácido sulfúrico de su interior, los vapores sulfurosos son tóxicos y casi todo aquello que moje se dañará con el tiempo (telas, maderas, conductores, etc).

Los objetos

Todos los objetos pesados deben tener previsto un alojamiento en el que puedan trincarse con seguridad para evitar que rueden o se deslicen, preferentemente cerca de la parte inferior del casco para evitar su caída. La garrafa debe ser tenida en cuenta y permanecer inmóvil bajo cualquier circunstancia; sus mangueras deben estar convenientemente fijadas con abrazaderas y no sujetas a tironeos. La llave de cierre debe estar bien accesible para cortar el suministro en cualquier momento.

Los objetos pequeños deben poder acomodarse en cajones o compartimientos de los que no puedan escapar. Tenga especial cuidado con aquellos que pueden lastimar como cuchillos, etc. Si tiene puertas para cerrar los compartimientos verifique que sus cierres sean lo suficientemente seguros para no abrirse con un bandazo, recuerde que la estética no debe primar sobre la seguridad. Emplee redes para cerrar alojamientos abiertos y esté seguro que puede accederse a los elementos estibados rápidamente. No utilice recipientes de vidrio ni adornos colgantes (cuadros, diplomas, copas, etc.)

Todo el mundo a bordo debe conocer donde se hallan para no embrollar la estiba al ir a buscarlos.

Los alimentos:

Todos los alimentos deben poder guardarse en recipientes bien cerrados a resguardo del agua y de manera que no se desparramen por la cabina. Tenga siempre disponibles algunas raciones de alimentos energéticos que no precisen cocción, tales como galletas,

chocolates, etc. Contemple la posibilidad de adquirir una olla a presión que con su cierre hermético garantice que no se volcarán líquidos hirvientes capaces de ocasionar quemaduras graves. Verifique que su cocina disponga de algún sistema que impida que los recipientes puestos sobre el fuego se deslicen o puedan caer en cualquier circunstancia.

Los elementos de seguridad:

Los elementos de seguridad no son para satisfacer a los funcionarios de Prefectura. Su vida y la de su tripulación vale muchísimo más que el costo que ellos representan. No los subestime. Pero eso sí, los "reglamentarios" que abundan en nuestro medio suelen ser de una calidad espantosa, algunos, verdaderas partidas de defunción. Compre lo mejor que pueda pagar.

Deben hallarse a mano y listos para usarse en cualquier momento, especialmente los chalecos salvavidas que deberán revisarse periódicamente para controlar sus dispositivos de sujeción.

Las bengalas no deben estar vencidas y el procedimiento para su encendido debe ser bien conocido por todos para efectuarlo rápido con malas condiciones, evitando quemaduras. Aproveche para entrenar a su tripulación con aquellas en que ha expirado su vida útil...

La vestimenta:

Es de primordial importancia que la vestimenta sea de la mejor calidad que nos podamos costear. Los trajes de agua no siempre son la mejor solución. Si fallan en su función, nos mojarán la ropa interior y la ropa mojada es pésimo aislante térmico. Aún con temperaturas moderadamente bajas, el viento hará que la pérdida de calor se produzca a un ritmo que rápidamente acabará con sus energías. No es cierto que las botas hacen que uno se hunda por el peso del agua que las llena; es una superstición derivada de la ignorancia del elemental principio de Arquímedes, lo que es cierto es que si son pesadas disminuirán severamente la capacidad de flotación en caso de caer al agua, exactamente lo mismo sucederá si la ropa es pesada. Controle estrictamente el peso de toda su indumentaria y accesorios. Contrástelo con la fuerza de flotación de su chaleco salvavidas que es limitada (apenas 10 Kg, en los excelentes) y si el peso es mayor que ella piense en algo pronto porque le garantizo que se va derecho al fondo... Considere la posibilidad de adquirir camperas inflables que además poseen un excelente protección contra la hipotermia.

Consulte a su médico:

Realice un chequeo periódico de salud. Durante un temporal su organismo estará soportando un intenso estrés por bastante tiempo y Ud. no quiere un infarto a seis horas de la Unidad Coronaria más cercana ¿verdad?.

Por otro lado en algunos casos nuestras reservas de energía se agotan por el cansancio, el frío, la tensión y hasta el sueño. La farmacología ha desarrollado poderosas sustancias químicas. Esas sustancias normalmente son de uso restringido y su consumo representa riesgos, pero si su vida y la de su tripulación corren peligro cierto, deben ser tenidas en cuenta.

Cuando la cosa se va poniendo fea...

Prevenir, mejor que lamentar. Si percibimos que hay probabilidad de que el tiempo empeore, es conveniente ir preparándose con la debida anticipación aunque hayamos decidido dirigirnos a aguas seguras o a algún puerto. Nunca se sabe si lograremos el objetivo antes que la tormenta se desate de manera que conviene:

- Desalojar la cubierta y la bañera de todos los elementos que no son indispensables, estibándolos en sus respectivos lugares.
- Trincar firmemente en cubierta el bote auxiliar o la balsa salvavidas si los hay.
- Asegurar la línea de vida a puntos bien firmes sobre cubierta.
- Cerrar todas las escotillas y tragavientos asegurándose de que están bien atornillados los cierres.
- Preparar las falcas del tambucho de manera que solo sean quitadas al ingresar o salir un tripulante de la cámara.
- Achicar la sentina, pues es posible que se embarque agua durante el chubasco.
- Guardar y trincar todos los elementos que anden sueltos en el interior, pues es probable que el barco escore y reciba algún que otro violento bandazo.
- Cerrar todas las esclusas que no sean indispensables durante la navegación.
- Preparar los trajes de agua y ropa bien seca y abrigada (tener en cuenta que seguramente la temperatura disminuirá durante un chubasco).
- Asegurar que la ropa de repuesto se mantendrá seca en la cámara mediante bolsas de nailon o similares. Disponer de un lugar seco en alguno de los sectores del barco. En nuestros veleros promedio el pique de proa es el más idóneo, por lo que es importante verificar que al mismo no ingresará agua en ninguna circunstancia.
- Téngase a mano dos o tres linternas con pilas nuevas. Pruébelas antes...
- Téngase a mano una lista con los canales de QAP de las estaciones costeras más cercanas para solicitar información. Controle el equipo de radio y asegúrese que su selector de potencia esté en **Alta** (High) y anote periódicamente su posición estimada o conocida mediante ayuda electrónica.
- La cámara deberá mantenerse ordenada y limpia para el descanso y refugio de la tripulación que no está en cubierta. Los cambios de guardia harán ingresar a los tripulantes empapados de modo que las coquetas colchonetas de nada servirán una vez mojadas por la tripulación. Contemple la posibilidad de que estén tapizadas en plástico con fundas de tela removibles. Quíteles la funda y tenga preparado un buen trapo rejilla o valerina para secar todo a medida que se moja.
- Haga preparar alguna comida caliente, si hay tiempo, y repártala entre la tripulación, seguramente más tarde ello será muy incómodo o imposible, de paso prepare también algunos termos con leche chocolatada o caldo y café, para más tarde. Los termos no deben ser de vidrio.
- Distribuir las píldoras contra el mareo. En este terreno debemos tener cuidado pues hay personas a las cuales el Dramamine no les evita la descompostura aunque si en cambio les produce profunda somnolencia. De ser posible es conveniente testear sus efectos con anterioridad. Consulte con su médico.
- Si se está haciendo de noche o se reduce la visibilidad proceda a encender las luces de navegación y si posee reflector de radar, ícelo.

Navegación con mal tiempo (II)

Por Miguel R. Ghezzi (Margón)

Abordaré en esta entrega la segunda parte (un poco demorada) referente al tema que nos ocupa, pero antes quiero hacer una advertencia a los lectores: se trata de un compendio o recopilación de técnicas que he intentado resumir y en la mayoría de los casos no representan mi experiencia que es por demás limitada. He dedicado algún tiempo para verificarlas confrontando la experiencia y conocimientos de diversos autores y aunque el método sea escolástico es mejor que nada.

En general la literatura que consultamos hace referencia a situaciones poco probables en nuestro río y algunas técnicas tales como remolcar espías o peligros como el de "irse por ojo" son de dudosa aplicación. Es posible que algunas de ellas generen polémicas acerca de su conveniencia o posibilidad, tal como la factibilidad de que el barco pueda "capear a palo seco" o si es más conveniente dejar que el barco "se las arregle solo" o gobernarlo en todo momento. Estas cuestiones abren un debate que seguramente será enriquecedor para y algo es seguro: No debe creerse que estas son recetas infalibles ni tampoco que la opinión de tal o cual autor representa "Las tablas de la Ley".

Experimentar, estudiar y entrenarse son tareas que nadie puede hacer por nosotros...

En nuestro río suelen presentarse tres condiciones de mal tiempo. El Pampero, la Sudestada y el Nortazo. Sabemos que el viento Pampero suele venir acompañado de vientos fuertes arrachados del Sudoeste, tormenta eléctrica y abundantes aguaceros pero que, por lo general se resuelve en poco tiempo. La Sudestada, en cambio, puede durar varios días y un Nortazo varias horas. No describiremos estas condiciones aquí pues pertenecen al ámbito de la meteorología, aunque es importante tener en cuenta su comportamiento y duración a los efectos de planear la táctica. En esta entrega tocaremos los conceptos generales, en la próxima tácticas específicas a emplear relacionadas con el lugar que estemos navegando y la naturaleza del temporal.

Afrontar un temporal en un crucero familiar no es lo mismo que hacerlo en una regata con tripulación experta y amarinada. Si bien lo segundo puede ser justificable desde el punto de vista deportivo, lo primero es más a menudo muestra de irresponsabilidad y desidia que accidente. Salir con la familia o amigos sin estar al tanto de los partes meteorológicos y sin conocer los signos que indican la inminencia de un temporal no es audacia o valor, es simplemente un acto de inmadurez. Sabemos que aquellos que tienen gran experiencia en la navegación oceánica y han recorrido muchas millas en variadas aguas esperan el momento propicio para zarpar, los hacen durante días y aun semanas, no podemos achacarles falta de valor porque el hecho que estén con nosotros ya prueba que lo tienen.

Frecuentemente luego de un temporal relativamente benigno las esposas, los hijos y los amigos quedan tan profundamente impresionados (o aterrorizados) que ya no quieren volver a navegar con nosotros malogrando una experiencia que, en otras condiciones, hubiera sido estimulante con una tripulación familiar que ha tenido tiempo para familiarizarse paulatinamente con el mal tiempo. La regla es simple. **Si no está seguro ¡no salga...!** Si un temporal nos sorprende en el Río de la Plata no tenemos excusas porque las travesías rara vez duran más de 24 hs y ese tiempo permite, por lo general, contar con un pronóstico confiable además, *no ha de ser muy buen nauta aquel que no tenga conocimientos de meteorología suficientes para pronosticar un Pampero o una Sudestada inminente...*

Ahora bien, Ud. hizo todo bien y el pronóstico falló. Nos encontramos con el barco fuera del seguro amarradero del Club ¿qué hacer?

Lo primero será tratar de encontrar refugio en un puerto conocido siempre *que estamos absolutamente seguros de poder arribar a él antes que las condiciones se pongan muy duras*, de lo contrario consideraremos lo siguiente:

Puerto a Barlovento

Si el puerto al que nos dirigimos está cercano y a barlovento **las chances son buenas**. La entrada al mismo será más benigna por el reparo que normalmente ofrece la costa y porque el abatimiento tiende a alejarnos del peligro que ella representa, las olas serán más pequeñas pues no han tenido tiempo de formarse. Si no nos animamos a entrar ni seguir navegando, *esta es la mejor condición para aguantar al ancla*.

Puerto a sotavento

Si el puerto se halla a sotavento hay que pensarlo dos veces, especialmente si son aguas complicadas, de poco calado, con obstáculos y su entrada no se conoce bien. La marejada en estas condiciones será intensa e irregular, las olas arbolarán más porque tienen suficiente espacio para formarse y serán tanto más intensas cuanto más tiempo haya transcurrido desde que las condiciones comenzaron a endurecerse. Entrar a un puerto que está a sotavento en condiciones muy duras es peligroso si no se logra al primer intento y deja pocas chances para corregir errores. El riesgo principal es que el viento nos lleve hasta la costa o nos haga golpear el barco contra murallones o escolleras si no somos capaces de barloventear para realizar un nuevo intento. Si no nos animamos a seguir navegando ni a entrar, *esta es la peor condición para aguantar al ancla...*

Si se avecina un temporal cerca de una costa a sotavento, será conveniente tratar de ganar toda la franquía posible alejándonos de ella, aguas adentro y allí aguantar hasta que pase. Trataremos capear con tormentín y vela de capa (mayor totalmente rizada si no tenemos vela de capa) si el viento es moderado a fuerte para tener gobierno y control. Algunos autores sugieren la posibilidad de capear a palo seco si es viento excesivo porque aún sin velas el barco será capaz de hacerlo. Algunos colegas manifiestan su reserva respecto de esta posibilidad de manera que no estaría mal experimentar si nuestro es capaz de gobernarse de este modo; de todos modos recuerde que muchos barcos son capaces de avanzar a barlovento solamente con tormentin o un foque pequeño y es muy poco probable que el temporal sea tan fuerte que nos impida el uso de un pequeño tormentín.

No es conveniente anclar pues las olas arbolarán más y más a medida que el tiempo transcurra, **pero siempre será preferible hacerlo antes de caer sobre la costa**. Si decide anclar es conveniente que el ancla tenga algunos metros de cadena porque el cabo se podría romper más fácilmente en un fondo pedregoso o con tosca. Deberá ser fuerte y del tipo que tiene sus filásticas retorcidas para que ceda comportándose como un elástico. También deberá ser largo (no menos de 30m), no solamente porque asegura un buen ángulo en su catenaria sino porque su cedencia será, mayor exigiendo menos de los arraigos. No confíe en una sola cornamusa o fraile porque podría romperse o

arrancarse, hágalo firme en varios puntos que puedan colaborar entre si repartiendo el esfuerzo y protéjalo bien donde roza con el casco porque de lo contrario se cortará fácilmente,

No es conveniente correr el temporal cerca de una costa a sotavento pues rápidamente la alcanzaremos. Si no podemos ponernos a la capa cerrada o con muy poca vela habrá que correrlo a palo seco evitando la deriva todo lo que sea posible con ancla de mar, arrastrando un sólido balde o armando un gran seno con el cabo más largo y grueso que podamos armar, pasando los chicotes por las guías de popa hasta los molinetes donde, después de darles tres o cuatro vueltas los hacemos firmes en sendas y robustas cornamusas.

Si el temporal nos sorprende con mucha franquía podremos correrlo con foque, tormentín o palo seco con alguna chance de que amaine antes de acercarnos peligrosamente a la citada costa. Un ejemplo sería un Sudeste volviendo de la Plata que nos permitirá alcanzar el Luján con buena agua, donde encontraremos refugio seguro.

A la inversa, si nos sorprendiera en Playa Honda, correrlo nos llevaría de inmediato a la zona de bancos.

Una alternativa para capear el temporal evitando la deriva a sotavento es ponerse al paio, para ello es conveniente contar con vela de capa y tormentín porque se somete a la jarcia a mucha tensión con velas más grandes. Si el viento es muy fuerte, es posible que rompan olas sobre el equipo y esto lo somete grandes esfuerzos. De ser así y de haber suficiente franquía a sotavento la táctica será arriar todas las velas e ir a la capa cerrada o correr solo con tormentín o palo seco.

La necesidad de intentar capear en vez de correr estará dictada por la franquía disponible a sotaventa. Correr a un largo o en popa es más cómodo para la tripulación y somete al barco a menor esfuerzo que capear con las olas golpeando en nuestra amura o través; como contrapartida es un rumbo que da una falsa impresión de seguridad y donde la estabilidad del casco se reduce haciendo propicia una tumbada si está sobrevelado; también puede atravesarse a las olas lo que puede ser peligroso o encapillar olas por popa, lo que puede ser peor si el barco no tiene cockpit estanco.

Navegar a barlovento exige más de la tripulación, casco y aparejo, pero contrariamente a la impresión que produce es un rumbo en que la estabilidad es máxima. Cualquiera que haya navegado un pequeño Snipe podrá decirle lo difícil que es tumbarlo de bolina y lo fácil que es ponérselo de sombrero por la aleta o en popa...

Si bien algunos barcos pueden quedar a la capa cerrada sin necesidad de timonel (especialmente los de quilla corrida), los livianos modelos de quillote no pueden mantener fácilmente el rumbo sin asistencia, de manera que siempre convendrá que alguien esté frente al timón.

Corriendo el temporal a palo seco habrá que gobernar constantemente para mantener el rumbo y evitar peligrosas atravesadas. De noche es conveniente quitarse la capucha del traje de agua y emplear la táctica que me enseñara Horacio Maffei: *Gobernar de manera de sentir el viento sobre la nuca*; un tormentín ayudará a mantener al barco en rumbo pero con viento muy fuertes el barco puede alcanzar velocidades que nos lleven a

clavar la proa contra la ola que se halla por delante, lo cual en el mejor de los casos se traducirá en una brusca pérdida de velocidad que hará que la ola que tenemos detrás pueda encapillar por popa o bien que nos atravesemos con el riesgo de una tumbada. La técnica empleada por los pequeños monotipos consiste en orzar un poco para descender la ola en diagonal de manera de no clavar la proa en la precedente.

Una técnica para reducir la marcha y evitar las patinadas sin control que también contribuye a mantener el rumbo, consiste en tirar largos cabos o estachas por popa o emplear ancla de mar según recomiendan algunos libros del arte, (durante el temporal que padecieran las embarcaciones que retornaban de San Clemente en 1.993 y que fuera anormalmente intenso, todas las embarcaciones lo pudieron correr satisfactoriamente sin estos dispositivos, aunque en nuestro caso embarcamos una gran ola por popa y el barco se atravesó un par de veces lo que se tradujo en muy violento bandazo). Frenar mucho el avance nos somete al riesgo de encapillar a menudo. Lo ideal es encontrar una velocidad donde el barco no acelere tanto como para clavar su proa sobre la ola que nos precede, ni detenerse tanto como para que nos alcance la ola que nos persigue, también hay que acompañarlas orzando y derivando alternativamente.

No existe una sola escuela en materia de si es mejor correr o capear un temporal, pero en general están referidos a condiciones bastante diferentes de las que solemos encontrar en el Río de la Plata interior y exterior. La discusión de estas técnicas está mucho más allá de los alcances de este artículo y la experiencia de este autor.

Si el viento no es excesivo, un rumbo conveniente para correr a sotavento es el largo, el barco navega rápidamente haciendo que el viento aparente role hacia proa mejorando la estabilidad. Ello contribuye además a cruzar las olas en un ángulo más favorable que en la empopada que es un rumbo inestable y poco aconsejable

Navegando a barlovento el mal tiempo se hará más evidente y habrá que achicar el trapo rápidamente. Navegando a un largo o en popa, el efecto es menos notable pero corremos el riesgo de subestimar las fuerza del viento, ello se debe en parte a que el barco se mueve a menor velocidad relativa con respecto al viento pues lo acompaña, pero si por cualquier razón pierde arrancada y se detiene, la presión sobre el velamen aumenta considerablemente con riesgos de dañar el aparejo (recuerde que duplicar la velocidad del viento representa ¡cuatro veces más presión sobre el aparejo!). Es preferible llevar menos trapo del que creemos que podemos manejar y en todo caso no arriesgar empleando solamente un foque pequeño o un tormentín y aumentar la superficie vélica más tarde, si vemos que podemos gobernar sin riesgos.

La clave es proceder al revés de lo que habitualmente hacemos: En cuanto advertimos que el tiempo puede empeorar, reducir la superficie vélica a un mínimo e ir aumentándola paulatinamente si nos sentimos cómodos. Es mejor tomar dos rizos y emplear un foque de trabajo para después soltar uno o pasar a una genoa 3 o 2, que vernos obligados arriar la mayor con un viento al que apenas podemos aguantar.

Glosario

Ancla de mar

Es un dispositivo con forma de cono truncado que se hace firme en el barco mediante cabos por su parte de mayor diámetro. La función principal del ancla de mar es disminuir la deriva a sotavento y puede emplearse cuando aún corriendo a palo seco la velocidad es excesiva.

Un ancla de mar también puede largarse por proa si, capeando no logramos disminuir lo suficiente la deriva a sotavento. Si la capa es a palo seco con ancla de mar por proa, puede ser necesario establecer un tormentín sobre el estay popel para mantener al barco arrumbado.

Debe ser fuerte porque estará sometida a gran presión, así como los cabos que la sujetan. Su tamaño debe ser acorde al tipo de embarcación.

Capear

Es el acto de disponer el aparejo de manera de mantener el barco lo más inmóvil posible durante un temporal **navegando a barlovento**, (aunque de hecho podamos estar derivando a sotavento). Las técnicas para capear pueden ser las mismas de una navegación normal con reducido paño y cuidando el modo en que cruzamos las olas. Si queremos capear sin nadie al timón debemos intentar ponernos al **paio** mediante alguno de los métodos indicados a continuación (ver **Pairear**).

Capa cerrada

Cuando se capea un temporal con las velas aferradas, es decir a palo seco (también llamado "a la Bretona") . Algunos barcos se comportan muy bien de esta manera pero habrá que experimentar para hallar la mejor posición del timón que podrá ser al medio o desviado hacia una banda. Si no se timonea se espera que, en estas condiciones el casco asumirá por sí solo una posición que le permita ceder más que ofrecer resistencia a las olas. La proa y la popa irán cayendo hasta que el barco adopte una posición adecuada para enfrentar mejor las olas.

Correr

Navegar con el viento en la popa es decir hacia donde él va. Si es posible conviene navegar solo con un foque o tormentín porque contribuirá eficazmente a mantener el rumbo.

Debe tenerse suficiente espacio sin obstáculos o peligros a sotavento. Téngase en cuenta que si el temporal es de corta duración, tal como un Pampero limpio, al correrlo estaremos más tiempo dentro de él pues lo estaremos acompañando.

Correr libre

Correr libre es correr **sin frenar el barco** mediante anclas de mar o estachas soltadas por popa. Al tener velocidad se tiene control y se puede cruzar las olas, pero también es posible barrenar tan rápido como para clavar la proa en la ola que nos precede (aumenta el riesgo de "irse por ojo")

Correr con estachas o cabos soltados por popa

Correr temporales remolcando estachas o espías o anclas de mar, 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 lo que contribuye reducir la velocidad y a mantener el barco en rumbo. El riesgo de este método está en reducir mucho la velocidad y que las olas nos alcancen por la popa encapillándolas.

Cruzar las olas

Para evitar el fenómeno apuntado precedentemente debemos tratar de atravesar las olas en forma oblicua orzando ligeramente cuando la misma está por alcanzar nuestra popa.

Enfrentar las olas

El casco nunca debe enfrentar las olas sino que debemos gobernar de manera de que tienda a ceder frente a ellas. Cuando enfrentamos directamente la ola con la proa o la amura el casco golpea violentamente con ellas haciendo peligrar la estructura, especialmente si es de madera. Es importante gobernar de modo que podamos tomar la ola en diagonales orzando y derivando lo necesario para lograrlo. Debe tenerse en cuenta que no siempre las olas vendrán desde barlovento y por tanto habrá una amura que será más favorable para evitar los golpes; si la derrota lo permite siempre es conveniente adoptar la mejor.

Fachear

Poner el velero proa al viento para detener la marcha.

Navegar a barlovento

Son los rumbos de ceñida hasta el través. El barco corta las olas con su proa produciendo rocciones y un fuerte movimiento de cabeceo, escora y el aparejo está sometido a esfuerzos importantes. Es sin embargo uno de los rumbos más estables y seguros con vientos moderados y aún fuertes. Con vientos fuertes o muy fuertes puede ser imprescindible para evitar la deriva a sotavento hacia la costa o aguas peligrosas.

Cuando navegamos a la capa estaremos intentando navegar a barlovento...

Si se mantiene un rumbo de ceñida, la táctica para mantener el barco adrizado será orzar ligeramente cuando carga la racha mientras simultáneamente se fila un poco la escota de mayor y cuando la misma amaina, se arriba hacia el rumbo anterior recuperando la escota. Es conveniente no perder velocidad en este procedimiento pues sobrepasándose en la maniobra quedaremos muy fácilmente enfachados y sin arrancada lo que pondrá las cosas más difíciles y se perderá control hasta tanto se recobre la marcha.

Navegar a sotavento

Son los rumbos desde el través hasta la popa. Del través y hasta el largo son rumbos muy rápidos con vientos moderados a fuertes, por la aleta y en popa redonda son rumbos más lentos que producen una falsa sensación de seguridad en los más novicios. En popa redonda el barco no está bien equilibrado porque no hay fuerza escorante, por otra parte de existir cierto twist en la mayor se origina un intenso balanceo (para disminuir el twist se debe cazar firmemente el Vang).

Pairear

"Disminuir todo lo posible la marcha bajo control aunque sin fachear". Una forma de pairear se logra, en general, acuartelando el foque a barlovento, filando escota de mayor hasta encontrar un equilibrio y trincando la caña a sotavento o un poco menos. Habrá que experimentar la mejor posición de estas variables pues depende del tipo de construcción del barco. Para ponerse al paio durante un temporal, es probable que debamos reducir la superficie vélica quedándonos con un foque pequeño solamente o un tormentín si el viento es muy fuerte; en este caso puede probarse acuartelándolo a sotavento y trincando la caña también a sotavento. Si decidimos pairear con la mayor izada tendrá que tener tomadas todas las manos de rizos o reemplazada por una mayor de capa. Podemos intentar filar escota de mayor hasta que flamee un poco y trincar la caña a la vía. El modo de capear paireando enunciado primero funciona del siguiente modo: El foque acuartelado tiende a que el barco derive, con su arrancada la caña a sotavento tiende a hacerlo orzar sumando su efecto al de la mayor que también lo hace orzar y avanzar, hasta que la misma se desventa perdiendo fuerza. El foque acuartelado a barlovento nuevamente deriva el barco y el ciclo se repite indefinidamente. (Se acuartela el foque a barlovento cazando bien la escota de esa amura. Si se el foque halla a sotavento y no es posible pasarlo de banda por el esfuerzo que demanda, se hace firme sobre la banda de sotavento y se vira por avante con lo que se logra el cometido). En condiciones normales un método para reducir la marcha o hacer paradas cortas consiste en hacer un rumbo entre el través y la amura filando la escota de la mayor hasta que la botavara se arrime apenas a los obenques amarrando la caña a sotavento con lo que el barco se avanzará lentamente, arribando y orzando alternativamente.

Patinar o barrenar

Con mal tiempo las olas que alcanzan al barco por popa lo levantarán y harán deslizarse rápidamente hacia adelante con el riesgo de clavar la proa en la ola que la precede, lo cual desde luego originará una drástica reducción de velocidad que a su vez se traducirá, por razones obvias, en una mayor presión del viento sobre las velas y hará que nuestra embarcación no sea fácilmente gobernable. Es conveniente optar en este caso por un rumbo a un largo lo que permitirá cruzar las olas más fácilmente y aumentar la estabilidad.

Tomar las olas por el través

Nunca deben tomarse las olas por el través con mal tiempo porque el costado del barco ofrecerá la máxima resistencia a las mismas y más tarde o más temprano romperá una contra la banda con el riesgo de una tumbada o sufrir daños importantes en el aparejo. Con las olas por el través se origina un intenso movimiento de roldo que contribuye a empeorar las condiciones de la tripulación.

Si se está capeando y decide correr el temporal durante la virada el barco tomará las olas por el través durante algún tiempo. Debe esperarse el momento oportuno para esta maniobra que será aquel en que se produzca una serie de olas pequeñas.

Trincar el timón

Capeando con velas o sin ellas es muy importante atar firmemente el timón pues una ola puede empujar el barco hacia atrás y romperlo por la gran resistencia que él opondrá. Estando atado la presión igualmente es muy fuerte pero menor que si esta suelto. Si se está gobernando, el timonel debe colocarse en una posición que evite que frente a esta situación la caña del timón pueda golpear su pecho pues la fuerza del golpe puede ser suficiente para producir fracturas.

[Volver al índice de temas náuticos.](#)
[Volver al índice de páginas para visitar](#)