

El campo de regatas

El campo de regatas



Lo primero que debemos determinar es el tipo de viento, su intensidad y como se prevé que varíe a lo largo de la regata. Puede ser constante o bascular rolando 90 a más, o ser de tipo oscilante si va cambiando del orden de 10 o 20 un lado a otro, o incluso una combinación de ambos (de modo que tiene tendencia a bascular pero lo hace de una manera oscilante).

Dependiendo de su intensidad podremos identificar cambios y rachas, o agujeros en los que no tendremos nada de viento. La orografía del terreno en la costa tendrá una influencia muy importante en como será el viento y por ello debemos estudiarla con atención. Los vientos de tierra tienden a ser más oscilantes que las brisas de mar y a medida que avancemos y cambie el perfil de la costa, debemos tener muy presente esta característica. Aunque vientos oscilantes también los podemos encontrar por otros motivos, como la presencia de nubes o la apertura de zonas de distinta presión atmosférica.



Los cambios en las condiciones del viento permiten adelantarse a los demás y aprovechar las nuevas condiciones para ganar posiciones

El campo de regatas

o ganar distancia sobre los demás. En los momentos difíciles es cuando se deciden las posiciones. Mirando la superficie del mar podremos ver si se produce alguna racha que podamos aprovechar. Con un poco de experiencia se identifican perfectamente como el cambio de brillo, textura o color en el agua. Pero hay que tener en cuenta que todo ello puede ser debido a una corriente y por tanto debemos estar atentos y observar con atención todo lo que nos rodea.

El campo de regatas puede ser dividido en dos mitades que identificaremos como la mitad izquierda y la mitad derecha estando enfrentados al viento, es decir cuando vamos hacia la boya de barlovento. Por tanto cuando nos dirigimos hacia la boya de sotavento el lado derecho del campo de regatas queda justamente al contrario, es decir a nuestra izquierda.

La línea de salida

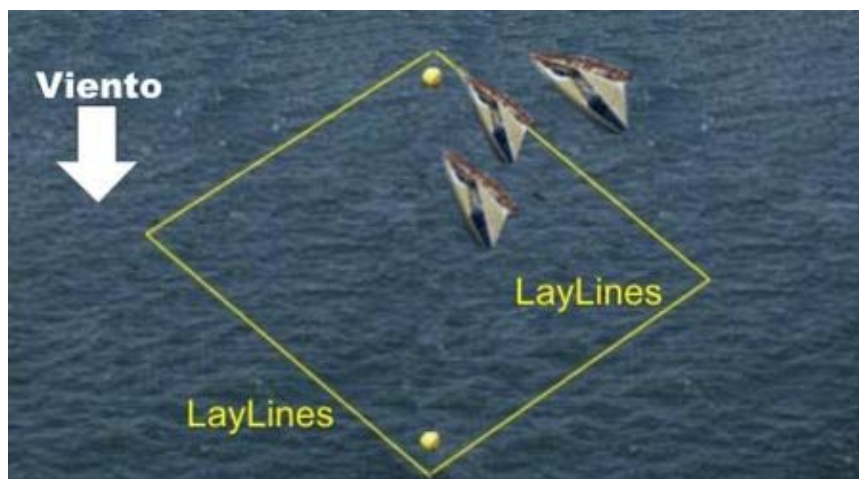


Normalmente, la línea de salida queda definida por una boya y un barco del comité de regatas, de tal forma que si miramos al viento, la boya se encontrará a la izquierda y el barco de la organización a la derecha. La parte derecha de esta línea imaginaria es la que llamamos el lado del barco organizador, y la parte izquierda la llamamos el lado de la boya.



Qué son los Laylines?

Desde la boya de sotavento tendremos que hacer dos bordos para llegar a la de barlovento. Si vamos ci endo al máximo esas serán justamente nuestras laylines. Si vamos por fuera de ellas podremos abatir para alcanzar la boya. Por el contrario si vamos dentro del cuadrilátero determinado por las laylines, entonces tendremos que hacer un viraje suplementario para poder llegar a la boya correctamente.



De modo que lo suyo es ir exactamente sobre los Laylines para no hacer distancia de más o lo que es peor, para no tener que hacer viradas de más. Y la cosa se complica si navegamos en zonas de corrientes. La mayor parte de la gente navega estimando a ojo cual es el layline, aunque también se ayudan con un compás de marcaciones tomando referencia respecto a tierra (el táctico).

En cruceros siempre se utiliza el GPS para calcular las desviaciones debidas a corrientes y también podremos afinar muy bien el rumbo para hacer las dos bordadas de tal forma que recorramos la distancia mínima. En pequeños veleros en donde no cabe el GPS, todo será estimado y tendremos que fiarnos de nuestra intuición y buen sentido.

En cruceros con tripulaciones importantes será el navegante el que se encargue de todo este cálculo, que con fuertes corrientes y complicados cambios a tener en cuenta, suelen decidir como ganador al barco con el mejor navegante.



La orografía de la costa afecta de forma drástica a los vientos. Es necesario estudiarla.

Buscar el viento

En ventolinas cambiantes es importante saber anticiparse y conseguir aprovechar toda la potencia que nos pueda ofrecer la más ligera brisa. Pero incluso cuando el viento es estable, fuerte, y mantiene su dirección, podremos conseguir sacar diferencias con respecto a los demás barcos si estamos atentos. Incluso los vientos mantenidos tienen pequeños cambios en dirección e intensidad que debemos aprovechar en nuestro beneficio.

Otra importante responsabilidad del táctico, que si es verdaderamente bueno sabrá anticiparse a los cambios de intensidad y dirección que encontraremos justo a continuación. Se trata de observar atentamente todo a nuestro entorno; La superficie del agua, columnas de humo en tierra, pájaros, ... todo vale, todo habla. La tensión de las escotas en barcos pequeños nos indicarán variaciones imposibles de detectar de esta manera en un barco de varias toneladas con las escotas en los winches, pero a cambio tendremos la instrumentación digital del equipo de viento.



Es importante calibrar los equipos de viento para que nos ofrezcan datos precisos.

Como pintan las velas, el movimiento de las nubes, cambios de color en la superficie del agua, cuanto está escorando el barco, otros barcos, o simplemente la sensación que nos produce el viento sobre la cara y en nuestras orejas. Un buen táctico debe poseer buenos conocimientos de meteorología y sobre todo entender los vientos locales y la influencia que los accidentes orográficos tendrán sobre estos.



Compitiendo en un Match-Race con otro barco es muy importante saber anticipar los cambios de viento para poder colocarse al lado correcto y tapar el viento al contrario. En regatas con muchos barcos la flota es un indicador perfecto de las condiciones de viento reinantes a nuestro alrededor, de la cual podremos deducir si el viento cambia de intensidad o rola.



Tener la mejor perspectiva ayuda a identificar cualquier racha de viento aunque se encuentre alejada.