

Las ceñidas

Las Ceñidas



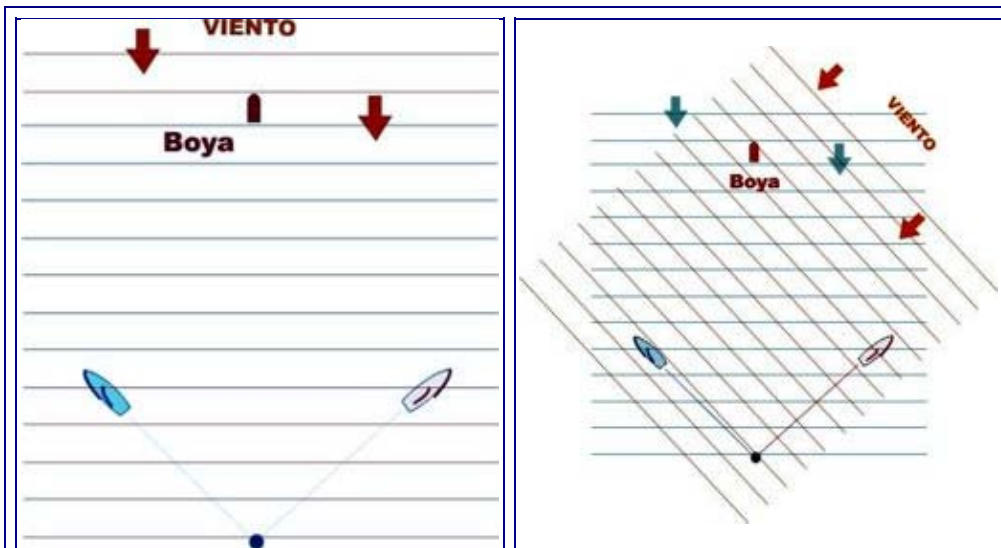
Cuando buscamos la boya de barlovento debemos cambiar de estrategia dependiendo de cómo varíe el viento. Puede que cambie de forma oscilante, o vire, o incluso que haga ambas cosas a la vez, virando pero de forma oscilante

Navegando de ceñida el compás adquiere mucha importancia, aunque los instrumentos de viento son el arma perfecta para conseguir arar lo máximo al velero. Utilizar un compás electrónico con pantalla grande ayuda a calcular los vientos medios.

Cuando el viento vira aunque sea de forma muy ligera, debemos tener en cuenta esta tendencia para navegar sobre la banda a la que vire el viento. Se trata de ganar el máximo barlovento pero navegando del lado al que tiene tendencia el viento a virar. Es decir cuando vamos a una boya de ceñida, lo importante es la cantidad de barlovento que nos falta para llegar a la altura de la boya y no obsesionarnos con la distancia en línea recta que falta para alcanzarla.

Es fácil de entender: Dos barcos navegan ceñido al máximo cada uno a una banda. Supongamos unas líneas paralelas imaginarias que nos valgan como escala para medir cuanto queda de barlovento para llegar a la boya. Son como las rayas de yardas que están pintadas en los campos de rugby. Si el viento rola la escala también lo hace y los barloventos que faltan para llegar a la boya

se habrán modificado bastante para los veleros que navegaban a una u otra banda del viento.



Los dos veleros han partido en igualdad de condiciones a ambas bandas desde el punto de salida situado en la parte inferior del gráfico. A los dos veleros les falta ganar el mismo barlovento para llegar a la boya de llegada. (Deben cruzar el mismo número de rayas horizontales y por tanto tienen que ganar el mismo barlovento, para llegar a la boya de llegada).

Tras avanzar una distancia y al cabo de un rato, el viento rola a la derecha. Vemos claramente como el velero que andaba hacia donde ha rolado el viento (velero de la derecha) lo tiene todo ganado, mientras el otro velero (azul) lo lleva muy crudo. Al velero favorecido sólo le queda una raya por cruzar, mientras que al otro le faltan las que ya tenía que remontar y alguna más...



Es decir, cuando vayamos hacia la boya de barlovento, debemos navegar siempre del lado al que está virando el viento. Pero hay más. Los barcos que han elegido el lado correcto, además de ganar "gratis" un montón de barlovento irán tapando el viento de los que han quedado desfavorecidos. Es decir, es un auténtico desastre navegar del lado contrario a la rolada!

Vientos que oscilan



Cuando el viento va oscilando de un lado para otro de forma más o menos errática debemos aprovechar también la coyuntura. Debemos adoptar un comportamiento que aproveche cada oscilación del viento para ir ganando barlovento frente a los contrarios. Pero antes de decidirse a virar debemos considerar aspecto como la estabilidad de las oscilaciones ya que si estas son muy rápidas o pequeñas, perderemos más en la maniobra que lo pudiésemos ganar.

Lo importante con los vientos oscilantes que van cambiando un poco de aquí para allá, es definir la dirección media de donde viene. Hay que conocer el eje de donde viene el viento. Para ello debemos navegar de ceñida un buen rato antes de la salida de la regata, anotando cada intervalo de tiempo regular la dirección de donde viene el viento, para hacer posteriormente la media y saber cual es la dirección promedio. Durante la regata debemos anotar rumbos en cada bordo para comprobar que el viento medio no ha cambiado.



Entonces actuaremos como ya vimos en el comienzo del artículo. Cuando el viento oscilante venga a la derecha de lo que consideramos como el viento medio, debemos navegar a la banda derecha, y en caso contrario lógicamente al otro lado también. Si somos rápidos en las maniobras, este trabajo extra de ir virando a cada oscilación del viento nos hará ir ganando más barlovento respecto a aquellos barcos que no lo hagan.

Pero no vire inmediatamente tras detectar el cambio de oscilación del viento. Espere hasta que el viento haya cambiado al otro lado de la dirección media que tengamos medida. Si por ejemplo el viento ya viró hace rato +5 y ahora vemos que empieza a virar al otro lado, no cambie de banda inmediatamente. Espere primero a que regrese a su posición inicial (+0) momento en el que cambiaremos de bordo.

El viento vira y además va oscilando



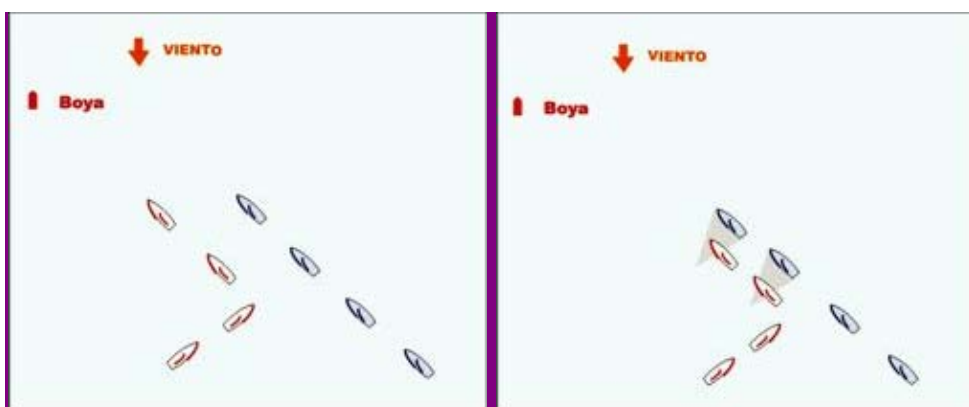
La situación se da con frecuencia y complica el trabajo en cubierta. Lo primero que debemos hacer es identificarla. El viento tiene tendencia a virar hacia un lado pero no lo hace de forma regular y en su rolada media va dando pequeñas roladas a ambos lados.

Como en los casos anteriores hay que seguir navegando del lado bueno, es decir de donde está el viento soplando en cada momento. La situación es más complicada y debemos virar cuando el barco esté a punto de no entrar en la ceñida.

Las viradas y la llegada a la boya

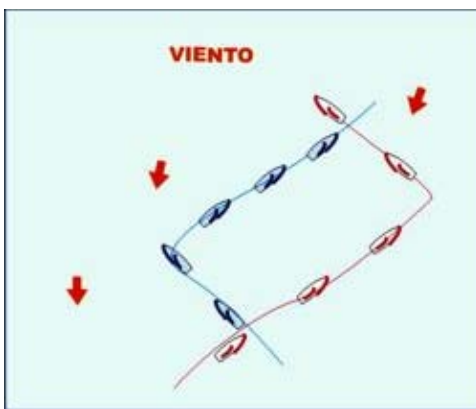


A veces llegamos junto con otro barco y debemos tener muy claro quien tiene la prioridad y que podemos exigir. Para ello hay que conocer las reglas de la regata y el reglamento. Existen varias reglas a tener en cuenta, como aquella que dice que el barco amurado a babor debe mantenerse apartado del que se acerca amurado a estribor. Los barcos deben en cualquier caso evitar el contacto, aunque a veces no lo hacen creando situaciones muchas veces comprometidas, que dan lugar a quejas y reclamaciones.



Cuando dos barcos se acercan en bordadas contrarias, a veces conviene virar sin esperar hasta el final para conseguir encontrarse por delante del través del contrario.

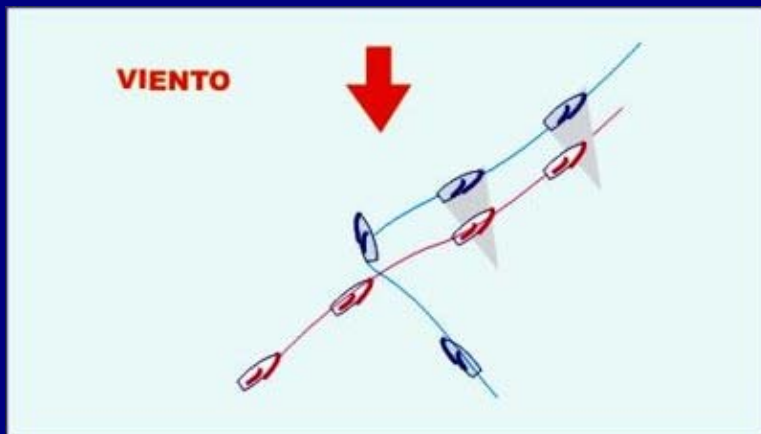
Pero si llevamos un poco de ventaja (barco azul) será mejor virar muy cerca del adversario. De esta manera lograremos taponarlo el viento (zona gris del gráfico) y avanzar todavía más respecto a él.



El barco rojo a pesar de cruzar por la popa cayendo un poco al viento saca partido de la rolada del viento hacia su lado. Más vale dejar que el contrario nos adelante si con ello conseguimos ponernos al lado donde está rolando el viento. Al poco tiempo habremos conseguido adelantarlo.

Navegando hacia la boya de barlovento debemos evitar apurar llegar a las Laylines ya que nos podremos quedar sin sitio en donde maniobrar contra el competidor. El que navega en mitad del campo de regatas tiene todas las posibilidades de elegir hacia donde dirigirse y por tanto más opciones. En ocasiones nos encontraremos frente a un barco al que batir y para ello nos emplearemos a fondo descuidando al resto de la flota. Grave error ya que no se trata de un match-race y lo importante no es batir al contrincante más cercano, sino escalar posiciones frente al resto de los competidores.





Se trata de una maniobra llena de interés. Interés por tapan el viento al contrario y por tanto adelantarse unos metros frente a él. Lo vemos continuamente en los match-race como los de la Copa-América, y consiste en virar inmediatamente después de cruzar al contrario, para conseguir desventarlo (triángulo gris en donde dejamos al contrario sin viento). La maniobra de Slam-dunk requiere virar muy rápidamente después del cruzamiento para desventar al contrario, ya que si no conseguimos quitarle el viento, seguirá navegando bien y ganará algo frente a nosotros al no haber perdido velocidad ya que no ha hecho ninguna maniobra. Además al ir sobre el lado de estribor tiene la iniciativa para cortarnos el paso.