

Alinghi Red Bull Racing estudia desde hace nueve meses el mar en la capital catalana para disputar la Copa del América

Bienvenidos a la Fórmula 1 de la vela en Barcelona

BERNAT COLL, **Barcelona**
Seguramente no exista una mejor comparación para explicar cómo es navegar en un catamarán que vuela por el mar de Barcelona que la propuesta de Gautier Sergent, ingeniero aerodinámico del equipo Alinghi Red Bull Racing. “Es como ir en un fórmula 1 haciendo rallies”, dice, y mueve la mano arriba y abajo, simulando el oleaje del Mediterráneo o los botes de un coche a toda velocidad que sufre por mantenerse estable en un camino empedrado, quién sabe.

A sus 40 años, Sergent sabe de lo que habla. Disputará el año que viene en Barcelona su sexta Copa del América, y en todas ha participado con la misión de diseñar el barco más rápido de la competición. Y conseguirlo en la capital catalana tiene miga. “Nunca había visto un viento tan cambiante como aquí”, dice el diseñador. Y eso es un problema. Si cambia el viento, cambian las corrientes, el oleaje y las condiciones a las que tienen que adaptarse los catamaranes de la Copa del América de vela, considerada la Fórmula 1 del mar por la velocidad que alcanzan.

La Copa del América busca tradicionalmente la máxima velocidad. Los expertos admiten que la tecnología y el diseño de los barcos son más importante que la intervención de los marineros, como ocurre en la Fórmula 1 con los pilotos, pero la experiencia del Alinghi en sus nueve meses de adaptación que llevan en Barcelona, el único que ha establecido su base en la capital catalana, plantea un posible cambio de paradigma. “Aquí, a mar abierto, el agua es más inestable y no podemos ceñirnos únicamente en la velocidad, sino en un equilibrio entre velocidad y estabilidad”, apunta. En las tres ediciones anteriores, en San Francisco (Estados Unidos), Hamilton (Bermudas) y Auckland (Estados Unidos), las zonas marítimas eran más estables porque se encontraban dentro de una bahía y el efecto del viento era más limitado. “Entonces la velocidad era la prioridad”, apunta Sergent. “En Auckland [sede de la última edición] sabías que tendrías una semana sin viento, o con una dirección constante. En



Barco de 45 pies del equipo Alinghi frente a la costa de Barcelona, el jueves. / MASSIMILIANO MINOCRI

Barcelona cada día es diferente y varía durante la misma jornada”, compara, “y es más difícil acertar con el diseño del barco”.

Los cambios climatológicos se explican, entre otros motivos, por los vientos térmicos que se dan en condiciones de estabilidad atmosférica, según Jordi Mateu, profesor de Náutica de la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC). La diferencia de temperatura entre el mar y la tierra, especialmente en Barcelona, —entre las causas que provocan una mayor variación térmica

El diseño y la tecnología son lo más importante en esta competición

“Nunca había visto un viento tan cambiante”, afirma un ingeniero

ca se encuentra la cantidad de asfalto—, produce que el aire frío del mar ocupe el espacio que deja el aire caliente, que sube a medida que avanza el día, y genera movimientos atmosféricos. “Por la mañana el mar está como una balsa pero luego, cuando hace más calor, se intensifica el oleaje. Estas olas pueden superar el metro de altura”.

La orografía del terreno también condiciona el comportamiento irregular del mar. La cordillera litoral impide el avance del viento de componente norte,

que llega a la costa tras superar la sierra de Collserola por sus laterales. “Los vientos entran rachados y cambian de dirección en tierra, y esto afecta al oleaje”, explica Mateu. Las olas requieren “un viento intenso, persistente y distancia [conocida con el anglicismo *fletch* en el argot] para crecer”, apunta.

Existen más diferencias. Las olas mediterráneas son “más cortas y con más cresta” que las oceánicas, más largas, indica Mateu. Y la mayor altura de la ola [la distancia vertical entre el valle y la cresta] dificulta la navegación porque aumenta el riesgo de que los *foils* [las aletas inferiores que levantan el barco utilizando los mismos principios físicos que las alas de un avión cuando cogen velocidad] queden fuera del agua y que la parte frontal de la embarcación impacte contra el mar al no tener un punto de apoyo. “A mayor velocidad, mayor riesgo de impactar si el agua no está plana”, remarca Sergent.

Mar de fondo

Hay más. Una embarcación puede notar en Barcelona la fuerza del mar de fondo sin que haya viento, algo poco común en las anteriores tres sedes de la Copa América. “Los vientos que se dan en l’Empordà, que escapan de los Pirineos, generan un mar de fondo que puede llegar a Barcelona”, insiste Mateu. Los barcos pueden notar a la vez la inercia del mar de fondo que proviene de norte a sur y la fuerza del viento de la ciudad. “Esta combinación lo complica todo un poco”, asegura Nils Theurnick, tripulante del Alinghi.

El diseño perfecto del barco es el Santo Grial de todos los equipos. Y el Alinghi, con nueve meses de estudio del mar de Barcelona, confía en tomar la delantera al resto de equipos, que llegarán a la ciudad en uno o dos meses. “Practicar en el mar donde competiremos es una ventaja, pero los equipos trabajan con sus simuladores”, explican desde el conjunto suizo, convertido con el paso del tiempo en el equipo local porque sus velas ondean a diario por las costas barcelonesas. “Las condiciones de Barcelona pueden abrir un poco más la competición”, cierra Sergent.

NEWSLETTER ALERTAS DE ÚLTIMA HORA



Si es importante,
ya lo estás leyendo

Newsletter Alertas de última hora, la información más actualizada recién salida de nuestra redacción.

Apúntate ahora.



Regístrate a la newsletter Alertas de última hora

EL PAÍS