

VENTAJAS DE LAS ORZAS DE SABLE

Por muchísima diferencia, la mayor parte de los catamaranes de crucero usan quilla corrida de poco calado. Los más conocidos constructores Franceses comercializan el 95% de sus barcos para el mercado del charter y hacen muy buenos productos. Estos barcos tienen unos interiores muy espaciosos, acabados de alta calidad y están perfectamente preparados para que viva a bordo una familia o para el uso del charter. Esta industria del charter, apoyada por los incentivos en impuestos del gobierno Francés para invertir en la compra de yates en el Caribe Francés, tiene una decisiva influencia en las especificaciones y diseño de su flota de charter, la cual a su vez tiene también su efecto en los otros fabricantes que venden sus catamaranes para uso privado. Los parámetros de diseño para estos catamaranes de charter se centran normalmente en el uso de una familia durante 2 semanas, en vientos alisios constantes y en navegaciones diurnas entre islas cercanas en el Caribe. Las cualidades de estos catamaranes de quilla corta corrida se centran muy poco en el rendimiento al navegar a vela o en su capacidad de ceñir, sino que tratan de agradar ofreciendo un altísimo confort de vida a bordo y en una construcción sencilla.

De cualquier forma, los catamaranes con orzas de sable tienen varias e importantes ventajas sobre sus compañeros de quilla corrida, algunas de las cuales son de sobra conocidas mientras que otras muy importantes lo son menos y algunas veces solo reconocidas por los que las usan.

Capacidad de ceñir: dependiendo de las condiciones de mar, una catamaran con orzas de sable podrá ceñir hasta 5 grados más y sufrirá entre 2 y 5 grados menos de deriva. Esto no parece mucho, pero para la misma velocidad, un catamarán navegando a 54° necesitará un 20% más de tiempo que un catamarán navegando a 45° para realizar su singladura, aumentando el riesgo de sufrir mal tiempo.

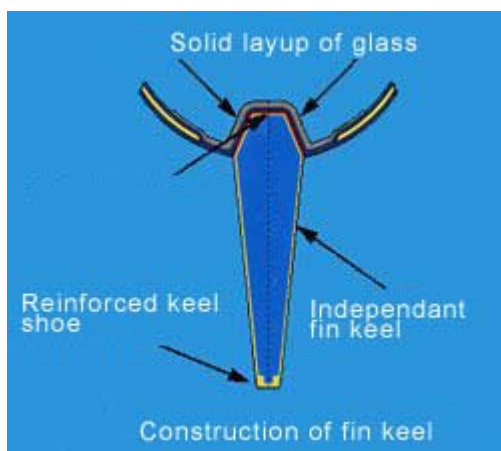
Surfeos y empopadas: al navegar de empopada con ola tendida, incluso un pesado catamarán con quilla corrida puede alcanzar increíbles velocidades por encima de los 20 nudos mientras surfea. Con vientos frescos, el volumen y resistencia de la quilla actuará como un freno, y en combinación con la presión de las velas en las proas, fuerza el hundimiento de éstas, con el riesgo de una parada súbita del barco o incluso llegar al extremo del vuelco. Esto no pasaría con catamaranes equipados con orzas de sable. Aún más, elevando las orzas y arribando un poco se puede inducir la deriva e incrementar el viento aparente, para llegar más rápido a tu destino.

Viradas y la respuesta al timón: catamaranes de crucero suelen virar lento y tener una respuesta perezosa a los movimientos del timón. Esto es verdaderamente cierto en los pesados catamaranes con quilla corrida y muchísimo más en los equipados con orzas. Con mar formada, la única opción segura de virar para estos catamaranes pesados con quillas es enrollar parcialmente la vela de proa. Los monocascos con sólo una quilla siempre virarán más rápido que un multicasco, igual que los multicascos con orzas de sable responderán mejor que los de quilla corta corrida.

Maniobrabilidad con sólo un motor: Si usas un solo motor, dejas su orza abajo y levantas la orza del lado del motor apagado, el barco navegará recto y virará más fácilmente. Gracias a que la orza del casco sin propulsión tendrá menor momento de giro inducido, el barco estará más equilibrado y el otro lado con la orza abajo proporcionará suficiente “agarre” para un gobierno de emergencia en caso de avería en un motor. Los catamaranes con orzas de sable van más rápido a motor, ya que al levantarlas producen menos resistencia al avance.

Con olas rompientes: Los grandes cabos, incluyendo el famoso Cabo de Creus o el Cabo Beart en el Mediterráneo, son conocidos por sus duras condiciones meteorológicas y sus olas rompientes y en esos casos, la capacidad para navegar con seguridad se hace imprescindible. En condiciones extremas es primordial que el barco pueda deslizar lateralmente, más que facilitar la posibilidad de que pueda volcar. El comportamiento de un catamarán con olas laterales es decisivo, y tener la posibilidad de levantar apéndices sumergidos es esencial.

Colisión: El único y más importante detalle psicológico negativo contra los catamaranes con orzas de sable es precisamente la vulnerabilidad de las mismas y sus cajas en caso de una colisión. Evidentemente, el área más crítica en el diseño de un sistema de orzas es la construcción de la caja de las orzas, que debe ser la parte más sólida de la estructura. En caso de un impacto violento, la orza debe estar diseñada para quebrarse y así dejar intacta su caja. Este riesgo se ve realmente aumentado en el caso de las quillas cortas corridas, ya que pueden resistir pequeñas colisiones, pero podrían abrir todo el casco en caso de un choque importante. Esta es la razón por la cual Fountaine-Pajot usa el mismo concepto de “sacrificio” en sus quillas, pero este elemento esencial de seguridad no lo han adoptado muchos astilleros



Fountaine-Pajot

Comparada con una quilla de sacrificio, la orza de sable se dañará más fácilmente en caso de golpe, pero tiene la indiscutible ventaja de que las orzas se pueden intercambiar – al ser iguales – o se pueden acortar, o incluso reparar en cualquier sitio sin tener que sacar del agua el catamarán.

Su manejo: las quillas cortas corridas tiene una innegable ventaja, y es que no tienen que manipularse de ninguna forma. La mayor parte de la gente cree que manejar las orzas es complicado. Pueden parecer pesadas, pero tiene generalmente una flotabilidad positiva, haciendo que la operación de levantar las orzas sea sencilla; en condiciones normales, una pareja necesita 3 segundos para subir completamente la orza y si es una persona sola, no más de 10 segundos.

Coste: el análisis no estaría completo si no mencionásemos el factor coste. Las orzas, sus cajas y el acastillaje necesario en cubierta las hacen más caras de fabricar, así la mayoría de los constructores prefieren evitarlas, y no dan la opción de montarlas, para simplificar la construcción y ser capaces de ofrecer un precio más atractivo.

Escrito por Gregor Tarjan, Aeroyacht Ltd