

Perfiles

Fernando Echávarri Erasun

JOSE LUIS ARTECHE GARCIA. AEMET, CANTABRIA.

Fernando Echávarri Erasun, nació en Santander en 1972. Pasó parte de su juventud en Galicia, a donde se desplazó por motivos laborales de su padre. Sus primeros pasos en la práctica de la vela los realizó en la ría de Pontevedra, a la edad de ocho años y, desde entonces, no ha dejado nunca de practicar este deporte. Toda su familia es muy aficionada a la vela. Desde los pequeños Optimist, pasando por los barcos Laser, Tornado y finalmente la exigente clase Star, Fernando ha navegado en casi todo lo que se mueve por el agua.



Los regatistas Fernando Echávarri (a la izquierda) y Antón Paz medallas de oro en Vela clase Tornado en los Juegos Olímpicos de Pekín de 2008.

Es complicado resumir en pocas líneas el historial y palmarés deportivo de alguien dedicado desde muy joven, y con enorme éxito, al deporte de la vela. Fue campeón de España, de Europa y del Mundo en clase Tornado, esto último en 2005, aquel maravilloso año de éxitos junto con el 2007, logrando el oro olímpico en Pekin 2008 en la clase Tornado junto al madrileño, aunque pontevedrés de adopción, Antón Paz, a quien conoce desde muy joven. Junto a este último fue galardonado en 2005 con la prestigiosa distinción Rolex World Sailor of the Year, de la Federación Internacional de Vela (ISAF). Su primera participación en unos Juegos Olímpicos fue en Atenas, en el año 2004, donde consiguieron un octavo puesto en la clase Tornado.

Fernando, esta entrevista es para una revista de meteorología así que no te sorprenderá que te pregunte en primer lugar hasta qué punto las condiciones meteorológicas y el oleaje son influyentes en los resultados de la alta competición de vela, es decir, ¿Pueden ser más decisivas que la propia calidad de los competidores?

Realmente la calidad de un competidor va en relación con la capacidad que tiene para desempeñarse en todas las condiciones de viento y ola. Es fundamental saber cómo navegar con todo

tipo de condiciones. Eso te hace ser un deportista completo. Hay gente que solo es capaz de navegar o lo hace muy bien en condiciones de mucho role, o de poca ola porque habitualmente navega en lagos, como es el caso de los suizos y austriacos. Ahora ya no es como antes en que había mucha especialización y cada regatista era experto en un tipo determinado de condiciones. Ahora la gente entrena en todo tipo de aquellas. Esto es precisamente lo que definirá a un regatista completo, saber adaptarse a todo tipo de situaciones.

Creo que tenemos que distinguir un poco, también meteorológicamente, entre las regatas de largo recorrido en mar abierto y las de vela ligera junto a la costa. Empecemos por lo primero: Fernando, tú has participado, si no estoy mal informado, en dos ediciones de la famosa regata de vuelta al Mundo, la Volvo Ocean Race, la cual en otoño de este año 2014 toma la salida en Alicante. ¿Cuál es el nuevo formato de esta regata, en qué se diferencia de los años anteriores? ¿Cuál va a ser la participación española?

Básicamente la diferencia en esta regata es que la Organización ha intentado bajar los costes de los equipos: se ha diseñado un idéntico barco para todos, que provee la organización y que cada equipo puede comprar. Ello hace que todos naveguen

Perfiles

Fernando Echávarri Erasun

en la regata con el mismo material, con “la misma máquina”, de modo que todo va a depender mucho más del trabajo del equipo y de la navegación pues al ser todos los barcos igual de rápidos, con los mismos porcentajes de velocidad, hace que prime mucho más la navegación.

En cuanto a la información meteorológica no sé en estos momentos cuál es exactamente lo que se va a proporcionar pero será, seguramente, idéntico a lo que se solía proporcionar antes por la propia Organización: paquetes de información meteorológica que se proporcionan cada seis horas vía INMARSAT así como los paquetes de posicionamiento de toda la flota participante en la regata. No se puede recibir información externa a la proporcionada por la Organización, está bloqueado. En cuanto a la participación española habrá un barco al igual que en las última cuatro ediciones, que montará nuevamente el Team Campos y en estos momentos se están decidiendo los patrocinadores

Para un regatista como tú, con un oro olímpico en las vitrinas, además de otros galardones de la vela ligera, ¿lo cambiarías por un triunfo en esta regata?

No. En realidad son cosas distintas. Yo he tenido la satisfacción de haber ganado muchas etapas de la Volvo Ocean Race, regata oceánica por excelencia, y ser el primer patrón español en ganar una etapa de la Vuelta al Mundo, pero una medalla olímpica es algo totalmente diferente. No se puede comparar ambas cosas.

¿Qué significa para un navegante como tu al menos finalizar este tipo de competiciones?

Esa es la gran diferencia entre unos JJOO y la Volvo: en los primeros siempre quieres ganar una medalla y la regata transoceánica como es la Volvo Ocean Race te enfrentas a muchos tipos de situaciones, muchas de las cuales no es difícil que acaben muchas veces en drama, es una regata muy compleja, los barcos se rompen, etc. Solamente acabarla ya es de por sí un gran triunfo.

¿Qué tipo de información meteorológica se suministra a las tripulaciones de la Volvo, y con qué periodicidad se les suministra?

Son paquetes de información, mapas isobáricos, mapas de corrientes de la zona, enviados normalmente por los Centros que se consideran más fiables. Así, por ejemplo, la Meteo Brasileña, cuando se navega por aquella zona te envía información, además de los modelos GFS, del Centro Europeo, el modelo vuestro de AEMET también, el Quick Scat de imágenes de satélite meteorológico. Hay varios modelos. Esta información de modelos, que envía la Organización periódicamente tú la puedes utilizar con el software de navegación de que dispones en tus ordenadores de a bordo para estimar la ruta más óptima al combinarlo con los VPP del barco (predicciones de velocidad del barco), las “polares” del mismo. Aun con todo, los propios barcos por radio pueden descargar información libremente cuando se acercan a zonas de costa: fotos de satélite, datos, partes, etc.

De tus recuerdos de las ediciones en las que participaste en esa regata tan exigente ¿Cuál fue la zona del Mun-



do en la que sufristeis las más duras condiciones de viento y de oleaje?

Donde más viento he encontrado es en el Indico Sur, donde las borrascas son muy fuertes y las olas son muy grandes y muy tendidas. Te posicionas sobre una borrasca y no eres capaz de seguir la velocidad de la misma pero vas bastante rápido. Son condiciones estables pero muy duras, de 25, 35 o 40 nudos. Pero son condiciones controlables. El problema de la Volvo es cuando tienes que cruzar obligatoriamente zonas que no puedes evitar. En el Indico ves una baja que te está viniendo y puedes evitarla, no entras en la zona dura de la misma: intentas ir primero siempre delante, cuando tienes viento pero no la ola, que aun no se ha formado. Tienes en ese momento el mar bastante plano. Cuando se forma el “maremoto” ahí el barco “pincha” mucho, se frena. Lo bueno es estar en la zona de treinta, treinta y cinco nudos, esa es la zona buena. Sin embargo en la Volvo hay zonas de paso obligado y en las que te puedes encontrar cualquier cosa pero por las que te ves obligado a pasar. Por ejemplo en el estrecho de Luzón, entre Filipinas y Taiwan, cogimos la cola de un tifón y allí fue la debacle, o lo que ocurrió en el 2005 donde cogimos una baja muy fuerte llegando a Inglaterra, es decir, hay zonas de obligado paso y que pueden ser duras, en cambio en zonas como en el Indico puedes jugar con las situaciones pues hay muchas millas para ello.

Desde el punto de vista de las condiciones meteorológicas, ¿en qué parte de la regata, en qué condiciones crees que los



Antón Paz y Fernando Echávarri compitiendo en los JJOO de Pekín 2008

barcos pueden distinguirse unos de otros: con vientos sostenidos, vientos fuertes,...?

En las anteriores ediciones los que diseñaban cada barco lo hacían en función de lo que creían que iba a primar en la vuelta: unos diseñadores primaban el poco viento y otros con mucho viento. Lo mismo para la puesta a punto. El barco diseñado para mucho viento siempre va a ir más rápido que el que lo ha sido para poco viento. Es un tema de diseño y de preparación: están diseñados para diferentes condiciones de viento, de ceñida, de empopada, etc. Así cada barco tendrá más éxito que otros según sean las diferentes etapas.

Aparte de los datos de los modelos numéricos de viento y oleaje, ¿se reciben en la regata que da la Vuelta al Mundo mapas de isobaras al estilo de los antiguos navegantes, es decir, el marco sinóptico que explica dichos datos?

Sí, se reciben varios mapas, todo en formato digital, no se imprime nada. Tenemos una pequeña impresora donde se imprimen otro tipo de datos, generalmente información de posicionamiento de la flota en un momento dado, NAVTEX, etc. Se reciben igualmente datos de barcos dentro de cada zona, datos que alimentan los modelos meteorológicos, por ejemplo el GFS.

Pasando a la vela ligera y a las grandes competiciones como los campeonatos del mundo o los JJOO ¿Cómo se da soporte o apoyo meteorológico desde la RFEV a las competiciones. ¿Se dispone de asesores meteorológicos del equipo olímpico?

pico? ¿Cómo y cuando se comienza a preparar y conocer la meteorología reinante en las zonas de regata de unos JJOO o las del reciente campeonato del mundo en Santander?

Sí, por supuesto que se dispone de asesores meteorológicos. Normalmente cada equipo se busca la vida como puede en las competiciones internacionales pero se dispone de un meteorólogo que nos da información en JJOO, mundiales...recoge todas las predicciones, los modelos, etc y nos informa de la fiabilidad que existe. Va al campo de regatas a hacer mediciones. Habla con todos los regatistas en reuniones programadas cada día. Igualmente se le envían informes desde los campos de regatas cada día. A lo largo del año también, para cualquier tipo de competición, está a disposición para cualquier consulta que queramos realizar.

Para un campeonato importante, por ejemplo en estos Mundiales de Santander, en donde existen varios campos de regatas se intenta crear estadísticas de comportamientos, esto es lo más importante: en áreas donde pueden darse diferentes condiciones de viento y corrientes, por ejemplo para situaciones de Nordeste, determinar cuál es el lado al que es mejor moverse en la salida en función de la estadística tras muchas observaciones en dicho campo de regatas: ver cómo cambia el viento, como rola, con corriente, sin corriente, ver lo que pasa, etc.

En unos JJOO intentamos ir dos y tres años antes y normalmente en la época de la propia competición, pues el tiempo varía mucho de una época del año a otra en casi todos los lugares del Mundo. Aquí en el Cantabro, por poner un ejemplo, las bajas no son iguales en septiembre que en febrero. Lo mismo pasa con las corrientes. En Santander, por ejemplo, que es una zona con muchas corrientes, se procura entrenar con condiciones de corriente, coeficientes, que vayan a ser similares a las del campeonato que estás preparando. Es muy complejo. La primera decisión que toma un regatista antes del comienzo de la regata es hacia qué lado va a salir, el izquierdo o el derecho, o si ha de ir por el medio, pues se esperan muchos roles, etc. Pero siempre hay un lado favorecido. El regatista se basa en lo que está viendo y observa en cada momento, pero cuando tiene dudas se basa en la estadística que han generado las muchas observaciones de los entrenamientos. Por eso es fundamental conocer el sitio.

Aunque la vela olímpica española nos tiene acostumbrados a muchas alegrías, la mayor cosecha histórica de medallas por nuestros regatistas tuvo lugar en Barcelona 92 y se ha dicho que fue en parte gracias a que llevaban tres años entrenando en las mismas aguas ¿hasta tal punto puede eso ser influyente?

Sí, por supuesto, porque conoces el sitio. Es muy importante.

¿Es cierto que para ir a Quindao, en los JJOO de China, en 2008, os pusisteis a dieta todo el equipo olímpico español debido a los vientos flojos que suelen dominar en aquella bahía?

Sí, en China fue un poco una locura. La información de la que se disponía era que el viento era flojo, pero el problema en los

Perfiles

Fernando Echávarri Erasun

JJOO de China era que el viento en altura no era malo aunque debajo, junto al agua, era flojo, podía haber 20 nudos a 50 m pero sobre el agua tan solo 4 nudos. Pienso que era un asunto debido a las temperaturas del agua, en ese caso de aguas frías debidas a corrientes. Esto se ha vivido mucho en la Volvo, cerca de la península de El Labrador donde hay siempre aguas muy frías, cuando en el medidor de viento del barco, en el windex del barco a 30 m del agua, se observaban 30 nudos y sin embargo cerca del agua tan solo 10 nudos. Pues entonces, volviendo a lo que me preguntabas de los JJOO de Quindao, todo el mundo había estado muy a dieta para luego tener, al menos en nuestro caso, más viento del que esperábamos, una media de 8 nudos. Todo es cuestión de suerte pues durante el desarrollo de un Mundial o de unos JJOO la estadística dice que las condiciones de viento van a variar de unos días a otros, días con poco viento y otros con mucho viento, y dependerá del que te caiga en suerte cuando la clase tuya le toque competir, afectando a la preparación del barco, tipo de velas, etc. Lo normal en un campeonato que dure quince días es que vayas a tener todo tipo de vientos.

¿Cómo se combina la información de las corrientes superficiales y de los vientos en una regata de vela ligera?

Bueno, la corriente actúa de diversas maneras sobre el viento y el campo de regatas. Una forma fundamental de hacerlo es cuando la corriente tiene diferentes direcciones con relación al viento afectando muchísimo a la ola: cuando la corriente es totalmente opuesta al viento se forma mucho "chopping", frenando muchísimo al barco y eso decidirá sobre cosas importantes como el saber de qué forma vas a colocar la vela en la fase de puesta a punto. Igualmente saber qué partes del campo de regatas se verán favorecidas, especialmente en aquellos en los que puede haber grandes diferencias entre unas zonas y otras. También es importante conocer las zonas con un flujo continuo de corrientes en todo el campo de regatas. Esto afectará a los "lay lines", que son las líneas que marcan los ángulos que cogen los barcos en ceñida y en popa, así por ejemplo si tienes en tu barco un ángulo óptimo de 40 o 45 grados en ceñida será cuando al llegar a la boya, si la tienes situada con dicho ángulo ese es el momento óptimo para virar. Si hay una corriente de 2 nudos que te desplaza hacia la boya, por ejemplo, lo tendrás en cuenta para componerlo con dicho ángulo, restándolo en este caso.

¿Fernando, cómo nos explicarías de modo sencillo que un determinado barco, para unas condiciones determinadas de navegación con relación al viento reinante pueda navegar más rápido que el viento? ¿Es eso posible?

Mira, si navegas en barcos rápidos, como me ha pasado a mí muchas veces, es cuando lo entiendes. Muchas personas hace unos años no eran capaces de comprenderlo. Es una cuestión básicamente de rozamiento y el viento aparente es determinante en barcos con mucha superficie de velas. En la Copa América los barcos pueden llegar a coger 2 o 3 veces la velocidad del viento. Estas cifras llegan a valores de 4 a 5 veces la velocidad

del viento en los barcos, trineos con vela en realidad, sobre hielo. Para los barcos el rozamiento es lo que les impide superar un máximo de viento, de modo que en aquellos con muy poco rozamiento son capaces de generar más viento aparente, que se va sumando y sumando para llegar a valores muy altos de velocidad, lo cual es imposible para los barcos pesados, como los barcos de crucero, debido a su gran rozamiento. En los barcos de la Copa América los vientos aparentes son de 35° en popa y el viento real igual es de 150°. Eso solo se puede conseguir con barcos con muy poco rozamiento. El record de navegación a vela está en velocidades que superan más de 200 km/hora. Verlo sobre el hielo es impresionante: van con las velas "cazadas", como ciñendo, casi todo el tiempo de la navegación.

¿Consideras que los jóvenes navegantes aficionados conocen bien desde las escuelas de vela, escuelas de regatas, etc. la meteorología aplicada a la navegación: el lenguaje de las nubes, interpretación de mapas, conceptos básicos sobre formación de las brisas, etc ?

Las nociones sobre meteorología se van aprendiendo con el tiempo, no se parte normalmente de un gran conocimiento sino que se va aprendiendo a la vez que se aprende a navegar.

En tu opinión, ¿Qué le falta por aportar al Servicio Meteorológico de España, AEMET, para el gran público practicante de los deportes náuticos relacionados con la vela?

Le falta crear una aplicación con toda la información meteorológica necesaria para la mar, en la que el usuario eligiese el punto de la costa y tuviese disponible información sobre vientos, presiones, temperaturas, corrientes, etc entre uno y cinco días. Con los propios modelos de AEMET. Se usaría mucho, estoy seguro de ello. No solo para los deportistas de la vela, sino para marinos y otros usuarios. Existen algunas muy conocidas en Internet por la gente de la mar (windfinder, windguru, etc)

También, aunque es algo más técnico, o de un uso menos extenso, sería interesante disponer de gibs para software marino del que existe numeroso por ahí circulando, para realizar travesías, que se usaría con las "polares" de cada barco para estimar las derrotas más óptimas.

Con tanto apoyo meteorológico, además de otros adelantos tecnológicos en la navegación a vela, ¿no crees que se ha perdido aquel romanticismo de la gente que hacía navegación oceánica sin apenas, o muy poca, información?

Por suerte. Realmente siempre hubo información, aunque se iba un poco a la aventura. Aquella llegaba por facsímil de radio. La llegada de información vía satélite fue un gran avance. Por suerte ya no es aquello. Sería más romántico pero era realmente peligroso.

Fernando, en nombre de Tiempo y Clima muchísimas gracias por tu amabilidad y el interés de tus respuestas y te deseamos los mejores vientos y olas para tus futuras navegaciones.