**MATERIAL (y 3), CASCOS**

Mucha gente cree que todos los cascos de Optimist son iguales, y ese es verdad hasta cierto punto. En las regatas importantes, aquellas que requieren medición oficial (Campeonato y Copa de España, mundiales, europeos, etc) se comprueba que todos los barcos, especialmente los cascos, estén dentro de los límites que marca la normativa, y eso se cumple escrupulosamente. En el caso de los cascos se detecta en ocasiones algunos que están ligeramente por debajo del peso mínimo y se corrige añadiendo peso por parte de los medidores. Y la cosa acaba aquí.

La medición oficial sirve para certificar que el barco cumple con los requisitos mínimos, pero no indica nada más. Pensad que un barco de escuela, viejo, hecho polvo, probablemente también pasaría con éxito la medición oficial, pero eso no significa que sea competitivo, ni mucho menos.

Lo que no se detecta en las mediciones son los parámetros que realmente marcan las diferencias entre las diferentes marcas y entre los diferentes modelos de cada marca. Centros de gravedad más o menos avanzados, técnicas de construcción de los barcos, grado de resistencia a la torsión, alineación de orza y timón, posición de la carlinga, preparación del casco por parte del regatista… Lo que los hace diferentes, y de eso precisamente es de lo que vamos a tratar en este artículo.

**DIFERENCIAS ENTRE CASCOS**

En el mercado podemos encontrar cascos de Optimist de muy diversos precios. Desde los productos de bajo coste de origen oriental (**Fareast, Lenam, Naaix**, etc) hasta los de precio notablemente más elevado, con orígenes europeos (**Nautivela, Winner**), pasando por otros de precio medio y de origen diverso (**Mclaughlin, Nordest, Pires, Lange**, etc). Precios muy diversos, que hacen que algunos se decanten por la opción más económica cómo único parámetro a tomar en cuenta en el proceso de decisión.

Lo que debemos tener en cuenta es que los materiales representan un porcentaje relativamente pequeño del precio final; la parte del león se la lleva el trabajo del astillero. Y si son más baratos, simplemente es porque les dedican menos horas. Y eso se traduce en diferencias de barco a barco. En los barcos “caros” se puede asegurar que las diferencias que puedas encontrar si analizas 10 cascos elegidos al azar serán mínimas, son todos prácticamente idénticos, mientras que eso mismo, en el caso de barcos baratos, puede dar resultados sorprendentes.

Otro punto diferenciador entre opciones es la durabilidad. Los barcos más caros duran sensiblemente más que los baratos. La clave está en los materiales y las técnicas de construcción. Un **Nautivela**, por ejemplo, emplea las mejores resinas, con laminado al vacío y secado al horno. Eso encarece, claro, pero hace que el barco dure más. Los “baratos”, en su lucha por ofrecer el precio más bajo, ahorran en eso.

Y otro punto muy a tener en cuenta, tal vez el más importante, es el trabajo mecánico que se realiza en los barcos, la instalación de los herrajes. En las marcas caras emplean más tiempo, más cariño, que en las baratas, dónde el operario encargado de eso va necesariamente con prisas. Y eso tiene sus consecuencias.

Ante todo esto, y pese a la diferencia de precios, es fácil entender porque la relación calidad/precio se mantiene de forma estable en toda la gama de opciones. Hace poco más de un año tuve la oportunidad de entrenar al Equipo de Bélgica durante una semana, entrenamiento al que se sumaron regatistas españoles, y una de las cosas que hicimos fue la optimización de barcos. Un trabajo de precisión con resultados muy notables en las prestaciones finales del barco. Entre las cosas que miramos había algo tan importante cómo las alineaciones, Y los resultados fueron patentes: los barcos más caros presentaban muchos menos elementos a corregir que los baratos, que realmente necesitaron mucho trabajo… y algún barco no se consiguió a arreglar del todo. Y eso se notaba en las pruebas de velocidad.

**QUE CASCO ESCOGER**

Es algo que, en muchas ocasiones, vendrá dado por lo que estemos dispuestos a gastar. Tal como ya he dicho antes, la relación calidad/precio tiene ser constante entre las diversas marcas, por lo que mi consejo sería a que si realmente queremos obtener buenos resultados, optemos por las mejore marcas.

Es cierto que en no pocas ocasiones se ven marcas baratas en los podios, pero eso tiene “truco”. Esos cascos han sido seleccionados especialmente y se cambian cada pocos meses. Los llevan regatistas esponsorizados por el astillero, que consigue una publicidad muy efectiva con esas medidas. Pero el “simple mortal” que adquiera un barco de esas marcas no tiene ninguna garantía de adquirir un casco cómo el que ha ganado tal o cual regata. Tal vez sí, probablemente no… es una cuestión de suerte. Y sobre todo, que no espere una duración en estado competitivo cómo las marcas más caras.

Todos los cascos de Optimist son más o menos iguales al estrenarse, pero al cabo de unos pocos meses se notan ya diferencias considerables, que se traducen en velocidad.

Pero si el tema económico no es el factor decisivo para decidir que casco comprar y optamos por la calidad de los cascos caros también hay elementos a tener en cuenta: centro de gravedad y grado de torsión del casco. Hay marcas, cómo **Nautivela**, que ofrecen cascos para tripulantes pesados y cascos para tripulantes ligeros. Los de tripulantes pesados son más duros y el centro de gravedad está más adelantado. Eso ayuda en los días de oleaje y viento racheado. Y los tripulantes más ligeros tienen la oportunidad de adquirir un barco con el centro de gravedad más retrasado y con una torsión de casco que le ayudará a absorver las rachas duras. En ambos casos se puede jugar con la dureza de las orzas, cómo comentaba en el artículo anterior. Así un regatista pesado, pero no demasiado (unos 43 Kg) podría usar un casco duro con una orza **N1 XR Light**, que podría substituir por la Heavy al superar los 45 Kg.

**POSICIÓN DE LA CARLINGA**

Este punto es tan importante que he querido ponerlo aparte. Hasta ahora hemos comprobado alineaciones, dureza y calidad de casco, etc. pero no hemos dicho nada aun de la carlinga, que es la que nos dará la posición del mástil. ES SUMAMENTE IMPORTANTE QUE ESTÉ PERFECTAMENTE PUESTA. Una variación de pocos milímetros perjudicará enormemente el comportamiento del barco. Hará que naveguemos diferente amurados a babor y estribor. En las marcas buenas eso no suele pasar, pero así y todo recomiendo su comprobación, y de nuevo haremos uso de la cinta métrica. Desde el agujerito que tenemos en la borda, justo en la proa (el que muchos usan para pasar el cabo de remolque) tomaremos exactamente la misma distancia a la borda a babor y a estribor del palo. Se trata de hacer una marca con rotulador en la borda a cada lado del mástil y la cinta métrica nos indicará que el punto es el mismo a banda y banda. Pinchamos el mástil y medimos la distancia desde la perilla hasta la marca que hemos hecho en la borda. Debe ser idéntica a babor y estribor. Todo lo que no sea así es fatal, así de sencillo. Y algo que vale la pena corregir, incluso cambiando lo agujeros en la base de la carlinga. Significa que el mástil está inclinado hacia uno de los lados, lo que es un grave defecto.

**ACABADO DEL CASCO**

Aquí es donde podemos hacer algo nosotros mismos para que el barco sea más rápido, sea cual sea su marca. Evidentemente estamos hablando de tener el casco sin rayadas, agujeros, desconchados, etc. Si nuestro casco tiene algo de eso, paremos inmediatamente de leer y arreglémoslo. Eso es básico y prioritario. El acabado nos hará ganar velocidad, pero con el casco en mal estado puedes darle todo el acabado que quieras, que el barco será lento.

¿Tienes ya el casco en buenas condiciones? Pues sigamos leyendo. Hay dos teorías básicas: el casco con acabado brillante y el casco con acabado mate. Vamos a estudiar ambas.

ACABADO BRILLANTE. Se consigue mediante la aplicación en la carena de pulimentos con teflón. Ese teflón forma una finísima película que hace el agua resbalan por el casco dando muy poca fricción. Se debe hacer así: lavar el casco a fondo, con uso de jabones anti grasa, secar a fondo y eliminar los restos de cal con un trapo suave. El barco debe quedar inmaculadamente limpio. A continuación aplicar el pulimento de teflón que habremos adquirido en alguna tienda especializada.

ACABADO MATE. Se consigue mediante el empleo de papel de agua en toda la carena. El insigne regatista Paul Elvstrom aconsejaba en su libro el empleo de papel de agua del número 400. El efecto es el siguiente: el ligero grabado que dejaremos en el casco provoca que una ligerísima película de agua se adhiera al mismo provocando que la fricción que se prodzca sea agua contra agua, que siempre será menor que la de agua contra casco, por muy pulido que esté.

¿Qué hacer? Hay campeones olímpicos cómo Luis Doreste que usaban cascos pulidos (tanto que tenían que tener cuidado al bajar el barco por la rampa para que no se les resbalase del carro de varada) y campeones olímpicos cómo Jordi Calafat que usaban cascos mates… Lo realmente importante es tener el barco bien proeparado.

Pero mi consejo personal es el casco pulido. No tiene garantías de ser más rápido que el mate, pero el pulimento lo mantiene más limpio que el acabado mate. Y la suciedad es fatal para la velocidad del barco. Resulta que antes de salir a mar abierto tendremos que navegar por el puerto, que siempre tiene aceites i suciedad, y eso se pega mucho más a los barcos con acabado mate que brillante. Sólo si navegásemos en lagos de aguan pura, pero de esos hay muy pocos, valdría la pena usar el acabado mate. Pero eso, naturalmente, es mi opinión personal.

Nota. Cuando hagamos el acabado del casco no olvidemos de hacer lo mismo con la orza y el timón. Su superficie es más grande de lo que parece y nos ayudará mucho a ser más rápidos.

**APUNTE FINAL**

Compremos el barco que compremos, el buen cuidado del mismo es fundamental. Podemos comprar un barco barato y sustituirlo por uno nuevo con cierta frecuencia. O podemos adquirir uno más caro y usarlo durante años. Podemos acertar más o menos con la elección de material, pero el mantenimiento del mismo es algo crítico. Vale la pena todo el trabajo que podamos hacer sobre el mismo. Comprobación de alineaciones, reparación de desperfectos, limpieza frecuente. Si miráis los barcos que ganan regatas, veréis que todos, sin excepción, están cuidados y en la mejor forma.

**Eduard Rodés**

Entrenador Nacional Clase 29er

Importador de **JSail**