

· FLYING DUTCHMAN, EJEMPLO DE EVOLUCIÓN

· Un poco de historia

FD

Cuando se diseñó en 1952, pocos pensaban que el Flying Dutchman (FD) llegaría a evolucionar de la manera que lo hizo. De hecho nació para competir conceptualmente, que no en regata directa, contra el Tornado, un barco de dos tripulantes que quería romper con el pasado. Nació muy diferente de lo que fue reglamentado tras los "trials" a los que fue sometido. Por poner un ejemplo, el primer FD fue diseñado con foque y sin trapecio.

Pero en 1953 el FD adoptó la forma que le hizo tan característico y único en el segmento de la Vela Ligera. Pero se limitó su uso a aguas interiores, ya que los "entendidos" de entonces no creían que ese barco pudiese aguantar oleajes importantes.



Pronto quedarían todos asombrados de las verdaderas capacidades de ese magnífico balandro.

En 1957 lo tenían ya tan claro, que el FD fue designado para sustituir al Sharpie en los Juegos Olímpicos de Nápoles de 1960. El Flying Dutchman

alcanzaba la categoría olímpica, status que mantendría hasta las Olimpiadas de Barcelona. Hoy en día el FD ya no es olímpico, siendo desbancado por el Laser. Aún hay quien cree que la Vela Ligera olímpica perdió mucho con ello. Pero la clase se mantiene viva y muy dinámica. El Flying Dutchman representa un máximo en la trayectoria de muchos navegantes. La culminación de una carrera deportiva, que se iniciaba en el Optimist y acababa en ese barco. Pero pocos han sido capaces de exprimir sus cualidades hasta el límite. El FD, barco sumamente exigente "per se", al estar abierto a la evolución iba subiendo el listón hasta puntos inimaginables pocos años antes.

En nuestro país, la verdadera gloria olímpica vino con el Flying Dutchman. El primer oro en unas olimpiadas fue ganado precisamente con ese barco. Ocurrió en 1980, en los Juegos Olímpicos de Moscú, de mano de Jane Abascal y



Miguel Noguer, a bordo de un barco de madera específicamente creado para ellos por el astillero Bianchi. Y volvió en Barcelona'92, de la mano de Luis Doreste y Domingo Manrique, esta vez a bordo de un barco enteramente realizado en fibra, obra del astillero Mader.

Poco después abandonó la categoría olímpica y el FD cayó en picado en España. Sólo unos pocos mantienen viva la llama. Todavía se organiza un Campeonato de España pero, evidentemente, el nivel ya no es el mismo.



Juegos Olímpicos de Moscú 1980, Alejandro Abascal y Miguel Noguer (en el centro), recogen el primer oro para la Vela Ligera española conseguido en Flying Dutchman

• El barco

Cuando uno ve un Flying Dutchman moderno puede acabar un poco mareado. A primera vista parece un verdadero follón de cabos, cabitos, escotas, elásticos, cables y un sin fin de desmultiplicaciones. Uno puede meter la mano en la bañera con los ojos cerrados y sacarla llena de "cuerdecillas". Tremendamente alto es el nivel de maniobra de un FD. He aquí unos cuantos ejemplos. Se puede cambiar la caída y la flexión del palo sin dejar de navegar. Se puede cambiar la tensión de la jarcia, la posición del escotero del génova, la posición de la orza... Y todo ello sin dejar de navegar ni un segundo. Y desde ambas bandas. Hay maniobra para todo; el tangón tiene un sistema de proyección y recogida automático, barbers, drizas, escotas. Todo ello con sus correspondientes reenvíos y elásticos para mantener un mínimo de tensión que evite un auténtico macramé de cabos en la bañera.

Una vez superado el vértigo que nos pueda crear la maniobra, observamos el velamen y volvemos a quedar desorientados. La mayor, que tiene una superficie vélica considerable, queda pequeña cuando la comparamos



con el enorme génova. Y el spi tampoco se queda corto. Por supuesto, los navegantes de FD no pueden ser pequeños; se necesita una buena masa corporal para defender todo eso.

El casco es estilizado, precioso. No muy alto de borda, no excesivamente ancho, con una carena que invita al planeo fácil. La cubierta de proa, larga y esbelta, parece que esté lejos cuando miramos el barco desde popa. Y es que los más de 6 metros de eslora del FD crean ese efecto. A diferencia del 470, no dispone de cámaras estancas en las bandas. Éstas están reservadas casi exclusivamente a los innumerables reenvíos. Es el suelo del casco el que dispone de la necesaria reserva de flotabilidad, aparte del enorme espacio bajo la cubierta de proa. Y en algunos modelos hay también una cubierta de popa, que aumenta su capacidad de flotación en caso de vuelco.

El Flying Dutchman tiene un aspecto a la vez agresivo y elegante, muy elegante. Fino y potente, muy potente. Nadie, ni navegantes ni profanos, pasa junto a un FD sin pararse a contemplarlo. Con asombro, con estupefacción, con curiosidad. Estamos ante un verdadero fenómeno náutico, un príncipe del mar.

• La evolución

Pocos barcos, aparte de los skiffs australianos, han experimentado tanto cambio, tanta evolución. El FD nació sin génova y sin trapecio, como he explicado poco antes. Pero la inclusión de esos elementos no ha sido ni de



lejos lo único que ese barco ha vivido. Los primeros barcos eran de madera, con doble fondo sólo desde la caja de la orza hacia proa. Una jarcia sencilla, con pocos ajustes. Al cabo de un tiempo empezaron a aparecer barcos

mixtos, es decir, con el casco de fibra y la cubierta de madera, lo que les daba un aspecto precioso. Y al final, barcos enteramente construidos en fibra.

Las normas de la clase permitían las mejoras y éstas no tardaron en venir, y con ellas nuevos requerimientos para la tripulación. Por ejemplo, Abascal y Noguer vencieron en Moscú antes de la introducción de los obenques bajos, que fueron ideados poco después. Los vencedores en Moscú eran una tripulación de viento fuerte; con la llegada de los obenques bajos y el consiguiente endurecimiento del mástil, la misma tripulación pasó a ser buena en vientos suaves y su peso resultaba escaso en vientos fuertes. Empezaron a verse tripulantes de 110 kg. y más...



EuroFlying Cup 2006 en el C.N. Altea (Alicante)

También llegó en su día la posibilidad de avanzar o retrasar la orza sin tener que alzarla o bajarla. Y en Barcelona'92 los daneses se presentaron con una orza que, aparte de subir y bajar, y de poderse adelantar o retroceder, también podía

cambiar el ángulo de ataque para abatir menos en ceñida. Unos cuantos cabos, cables y elásticos más...

El trapecio pasó a ser continuo y el tangón automático. El doble fondo llegó hasta popa y se suprimieron los achicadores. El paso de la construcción en madera a la adopción de materiales sintéticos implicó el sucesivo empleo de la más alta sofisticación en las técnicas constructivas: empleo de carbono, kevlar, estructura de nido de abeja con titanio, etcétera. El escotero del génova se adaptó para tener ajuste lateral y de altura.

Se llegó a extremos increíbles... Por ejemplo, cuando se dotó a los FD de dos spinnakers, uno especial para largos y otro para popas, con sus correspondientes escotas, drizas, barbers, chupones... Afortunadamente aparecieron spinnakers que servían para ambos rumbos y esa tremenda complicación pudo ser eliminada.

Tanta es la libertad de evolución de este barco, que cuando se compra uno nuevo, el astillero entrega exclusivamente el casco pelado, sin ningún herraje o polea. Son los propios navegantes quienes deben acabar el barco dotándolo de las maniobras que deseen, poniendo cada elemento en el lugar que consideren más apropiado, pudiendo introducir el tipo y cantidad de desmultiplicación que prefieran. El resultado final es que no hay dos FDs iguales. Cada uno incorpora alguna innovación, alguna solución específica, desarrollos diferentes, según la creatividad y preferencias de sus propietarios.

Yo tuve un barco que fue construido especialmente para Luis Doreste y Miguel Noguer para las Olimpiadas de Seul 1988. Un Lindsay americano de

fibra. Según me explicaron ellos mismos, recibieron el barco en Alemania, unos días antes de la Semana de Kiel. Bien, pues para dejarlo en orden de navegación fueron necesarios 4 días completos de trabajo de Luis, Miguel y Jane Abascal, que entonces era su entrenador.



· **La navegación**

El FD merece su calificativo de Príncipe del Mar. Pocos barcos, muy pocos, ofrecen las sensaciones que transmite este barco. Es todo nobleza y potencia. Y carácter; los errores se

pagan.

Cuando se mete el barco en el agua, lo primero que se observa es la estabilidad estática que ofrece la carena plana de su casco. Muchos de los barcos modernos, cuando los metes en el agua, quieren volcar. El FD se aguanta bien. Su génova enrollable (y que enrollaremos para salir o volver del mar), ayuda a no tener sorpresas. Ponemos el timón (que no es abatible), bajamos la orza, montamos y salimos. Ya ajustaremos caídas y tensiones en el mar, que para algo se ha creado tanta maniobra.

La ceñida suele ser peleona. Tanta superficie vélica se deja notar, y mucho. El trapecio se usa... siempre. A no ser que haya una calma casi total, naturalmente. Con fuerza 3 la mayor empieza a flamear. No es un error de diseño, simplemente sucede que tenemos que ir amollando (o abriendo carro de escota, que hay quien prefiere eso) para mantener el barco plano. Tanto es así, que he realizado alguna regata en que la mayor sólo trabajaba en los rumbos abiertos. La enorme superficie vélica del génova es la responsable de eso.

Esa vela debe ir cazada a rabiar, hasta que el puño de escota se aplasta contra el escotero. Ni que decir tiene que lograr eso requiere de una fuerza muy considerable. De hecho, lo que se hace es cazar la vela lo que se pueda, salir al trapecio y acabar de cazar. Pero no encogiendo los brazos, sino estirando las piernas, con los brazos estirados.

Sí, a pesar de llevar la mayor en banda y estar colgados como jamones, el barco escora, la única defensa es orzar un poco para vaciar la vela de proa.



Es casi imposible ir seco en un Flying Dutchman

acabaremos

metiendo proa para mantener el barco plano. De amollar génova, nada. Tira tanto que probablemente no seríamos capaces de volverlo a cazar.

El pase de ola es fenomenal. El FD, pese a lo que dijeron los primeros que lo vieron, parece nacido para el mar abierto. El ángulo de ceñida es increíble. En una ocasión navegaba junto a un Patín a Vela y no sólo ceñía más que él sino que encima era más veloz.

Se embarca bastante agua, pero la vemos salir rápidamente por la popa abierta. Eso sí, el FD no es un barco para gente con problemas de reuma; acabaremos empapados de arriba abajo. Desde las salpicaduras de la proa, hasta las olas que nos alcanzarán dado el proporcionalmente escaso franco bordo del casco.

El bordo es complicado. Sacar la escota de la mordaza requiere un golpe seco, violento. Ni pensar en cazar un poquito más y empujar suavemente hacia fuera como en los demás barcos. Como habréis deducido, el génova de un FD no admite un trato delicado. Se toma la escota con ambas manos, tensa, y se da un brusco golpe hacia la parte contraria de la mordaza, que en unos barcos apunta hacia arriba y en otros hacia abajo. Los novatos probablemente no lo conseguirán a la primera.

Una vez desamordazada la escota, debemos procurar que no se vuelva a amordazar accidentalmente, ya que un acuartelamiento, por parcial que sea, es siempre un vuelco en un FD. El tripulante pasa tan rápido como puede al centro del barco y pasa el génova de un lado al otro. Y son unos metros de escota... Caza lo que puede, sale al trapecio y acaba de cazar dedicando a ello las fuerzas que se precisen, que en caso de viento son muchas.

El patrón vive algo mejor. Su función en un bordo no difiere demasiado de la de un patrón de 470. Amollar un poco la mayor (si es que había algo cazado), meter timón, pasar de banda a banda, colgarse, cazar si se puede. Todo ello al ritmo del tripulante, que debe ser tan rápido como pueda.



En rumbos abiertos la cosa es muy diferente. La mayor trabaja, el génova es más fácil de trimar. Pero se añade el spi. La maniobra es relativamente sencilla. Se mete timón para abrir rumbo y se orientan las velas para las nuevas necesidades.

Todo ello mientras se suelta contra, cunningham, pajarín, obenques bajos, carro de escota de la mayor, etcétera. Se debe subir la orza hasta un tercio, se tira de la driza mientras el tripulante entra, engarza la braza con la punta del tangón, tira del cabo para proyectarlo hacia proa y caza el barber a tope. Toma la escota, y se cuelga mientras caza el spi.

Y todo ello en el menor tiempo posible, ya que ese suele ser un momento delicado.

Peso hacia popa, y a volar. El FD vuela. Y las sensaciones son de volar.

En popa debe enrollarse el génova. Abrimos braza, subimos aún más la orza, aflojamos la tensión de los obenques para que el palo caiga a proa... Casi como en un 470, aparte de los obenques, claro. Pero la trasluchada es un poco más diferente debido al tangón. El tripu se levanta, va hacia el palo. Ese es un momento delicado porque se puede clavar la proa. Suelta el barber de la antigua braza, suelta el cabo del proyector del tangón, tira del cabito que abre la terminal que sujeta la braza y el tangón "desaparece" junto a la botavara. Se traslucha la mayor y el tripulante debe tomar la nueva braza, meterla en el terminal del tangón, proyectarlo y cazar el nuevo barber. A continuación debe tomar la escota que amablemente le ofrece el caña y a trabajar de nuevo.

La arriada vuelve a ser delicada debido a la posibilidad de clavar proa. El tripu suelta el tangón, baja orza, abre el génova y se prepara, física, mental y espiritualmente, para cazarla. El patrón saca la driza del spi de la mordaza y tira como un poseso del cabo del chupón del spinnaker, que desaparece como por arte de magia. Caza los obenques, los obenques bajos, la contra, el cunningham, el pajarín, el escotero, la barra de escota...

• Conclusiones

El FD no es un barco para cualquiera. Muy poca gente tiene un nivel como para poder manejar ese barco, que es, sencillamente, el más complicado que he probado en mi vida. Su nivel de exigencia es



enormemente alto. Y va tan al límite que requiere muchísimo trabajo en tierra, y no todos están dispuestos o se lo pueden permitir. En efecto, las enormes tensiones que experimenta su jarcia implican un desgaste de material impensable en cualquier otro barco. Y eso nos obliga a estar casi permanentemente haciendo arreglos o cambios de piezas. Aquella polea que está a punto de romper, aquella mordaza que ya no funciona adecuadamente, aquel cable que empieza a mostrar fibras rotas... Mantener un Flying Dutchman en perfecto estado, si navegamos con un mínimo de frecuencia, supone una considerable carga de trabajo en tierra.

Pero el Flying Dutchman es maravilloso. Su navegación es maravillosa. Permitidme que insista en su elegancia, en su nobleza, en la calificación de "Príncipe del Mar". Quien lo ha probado y ha podido dominarlo nunca lo olvidará. Las sensaciones que transmite son únicas. Irrepetibles.

Durante la 1ª Guerra Mundial apareció un avión que se hizo famoso por lo difícil de pilotar que era. El Sopwith Camel. Se decía que "quien es capaz de volar un Sopwith Camel, es capaz de volar cualquier avión". El FD es su equivalente en nuestro deporte. Quien es capaz de navegar un Flying Dutchman es capaz de navegar cualquier barco.

• Características técnicas

Diseño: U Van Essen (1942)
Eslora: 6.06 m.
Manga: 1.78 m.
Mayor: 10.20 m²
Génova: 8.60 m²
Spinnaker simétrico: 21.00 m²
Peso: 130 Kg.
Construcción: GRP
Tripulantes: 2
Nivel: avanzado
Peso tripulación: 130-180 Kg.
Trapecio: simple
Orza: abatible
Alas: no
Rating PN: 879
Astilleros: Mader/Lindsay



Eduard Rodes
Patrón Laser 4000
C.N. El Masnou
Barcelona, España

Fotos: C.N. Altea y Sport, The Library