

GUÍA BÁSICA DE TRIMAJE (II) - EL SPINNAKER

Dos tipos: asimétrico y simétrico. La denominación "gennaker" es incorrecta. Nunca he visto un vela ligera con gennaker... Un gennaker es una gran génova realizada en material de spinnaker y, como todo génova, engarzado en la guía de grátil. Un spinnaker asimétrico es lo que vemos en los skiff, fijado sólo en los puños.

En todos los casos es una vela de gran potencia, que nos dará la máxima velocidad y a la que deberemos "seguir" con el timón y a la que deberemos subordinar el resto de las velas, adaptándolas al aparente que cree el spi.



El spinnaker asimétrico va amurado a un botalón (49er)



El spinnaker simétrico va amurado a un tangón (470)

· Puntos comunes a todos los spinnakers

Las velas deben ir izadas al máximo. Si es conveniente que se separen del palo lo haremos mediante un sencillo trípode metálico, no soltando un poco de driza. Una driza suelta provoca movimientos descontrolados del spi que no benefician para nada el rendimiento de esta vela.

La vela debe volar... No debemos trincarla en exceso. La vela presenta una forma que debemos respetar, pero que nos permite unos pequeños juegos en función

del viento y el rumbo que sigamos. Si bajamos los puños estamos tensando las balumas (o la baluma y el grátil en el caso de los asimétricos), con el consiguiente embolsamiento de la vela lo que puede no estar justificado en el rumbo que llevemos. Si van demasiado altos estamos aplanando la vela tal vez en exceso, lo que provocará una pérdida de rendimiento notable.

Porque de hecho ese es el efecto de este trimaje, pese a que en principio pueda parecer contradictorio. Alzar los puños aplanan la vela. Bajarlos la embolsa. Los alzamos y vemos la vela inchada con gran curvatura. Parece embolsada, ¿no? Pues no. La curvatura es en sección vertical, no horizontal. Es como si cogemos una hoja de papel, la curvamos hasta que parezca una "U" y la miramos de costado. Solamente veremos el perfil. Es lo que le pasa al viento. Incide sobre el grátil y sale por la baluma sin haber sido prácticamente deflectado.

Si por el contrario bajamos los puños, estiramos la vela verticalmente y le damos curvatura horizontal, que es la que realmente incide en el viento.

Uno de los errores más frecuentes es el cazado excesivo del spi, intentando aguantar un rumbo excesivamente cerrado con el spi arriba. Esa vela, así como puede ser de gran ayuda también

puede ser un freno. Un spi, sea simétrico o asimétrico, debe volar, alejado del stay. Un spi excesivamente cazado, con el pujamen tenso, no sólo no ayuda nada sino que frena notablemente y provoca abatimiento. La razón de ello la encontramos en la deflección del viento en la baluma. Esta debe apuntar siempre como máximo hacia atrás, nunca en sentido convergente con el plano de cruzía. Si sucede esto estamos colapsando el flujo del aire entre nuestras velas.

El spi no debe "pintar" nunca del todo correctamente. Lo ideal es que el grátil presente siempre un pequeño "contra inflado", una pequeña solapa que debemos provocar amollando la escota cuando no se produzca y cazándola cuando sea excesiva. Esto significa que debemos llevar siempre la escota en la mano, trimando sin cesar. Pequeños movimientos, nunca bruscos, que adapten la vela al viento aparente que dependerá del viento real, de la velocidad del barco y de los movimientos del timón.

Con el spi izado las variaciones del aparente son importantes. Bajamos la ola, o la subimos, empieza una racha, o se acaba, o una rodada, o el patrón decide orzar, o decide caer... todo afecta, continuamente. El tripulante debe reaccionar ante todo eso y mantener la solapa cazando y amollando permanentemente, de forma progresiva, con suavidad, anticipándose a los hechos.



En esta imagen se aprecia la solapa que presenta el grátil del spi (Laser Vortex)

Un buen trimer de spi da al barco una velocidad marginal que representa un factor importantísimo en el resultado de las regatas.

Esto en cuanto a normas generales. En cuanto a su diseño, son velas muy diferentes, con regulaciones específicas.

Paso a paso...

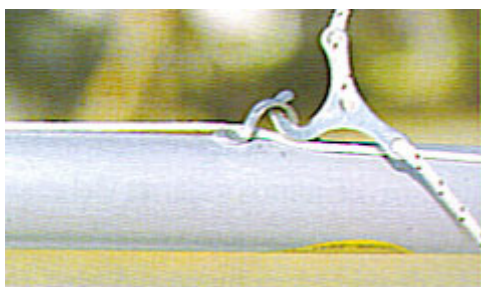
• Spinnaker simétrico

Vaurien, 420, 470... Inseparables del tangón, que presenta ajustes específicos, como son el amantillo y la contra. Normalmente el amantillo es graduable mientras la contra se reduce a un elástico, si bien en esto también hay excepciones. El tangón nos da el ángulo de la vela y la elevación del puño de amura. Nunca debe ir apoyado en el stay. Como máximo debe tocarlo, pero sin ejercer fuerza sobre él. Para eso necesitamos que la braza sea de calidad, que no ceda en las rachas. El nudo de la braza sobre el ollao del spi debe ser lo más corto posible. Lo ideal es un "nudo sobre nudo". Un as de guía es demasiado largo y separa la vela del tangón, lo que provoca una caída a



Través con todo el trapo. Tangón alto y sin llegar a tocar el foque (420)

sotavento del spi que no nos conviene en absoluto.



El amantillo sujeta el tangón por su punto medio

La altura del tangón dependerá del rumbo y de la fuerza del viento. En términos generales llevaremos el tangón más alto con vientos fuertes y más bajo con vientos suaves. Más alto en rumbos cerrados y más bajo en popa. Como norma general, la obertura de las bocas del tangón es hacia abajo. Es más fácil de maniobrar con una sola mano en las trasluchadas.

Hay una manera, que aconsejo, de evitar que el tangón se apoye sobre el stay, y es poniendo un tope en la braza que, al cazar los barbers o al fijar la braza en la mordaza en los barcos desprovistos de barbers, da la medida correcta de ese cabo para que el tangón no fuerce sobre el stay, lo que podría ser causa de rotura o doblamiento del mismo en caso de vientos fuertes.



Unión del tangón al puente situado en el palo

La maniobra correcta es subir una parte sustancial de la orza antes de izar la vela, soltar contra, pajarín y cunningham de mayor y fijar el tangón a la vela, luego al amantillo y luego al palo. De delante hacia atrás.

Cuando trasluchamos pasamos primero la mayor, soltamos el terminal del palo y lo fijamos a la nueva braza, a continuación soltamos el terminal de la antigua braza y lo fijamos al palo. Cazamos el barber correspondiente y/o graduamos el cazado de la nueva braza y trimamos con la nueva escota. Durante toda la maniobra el patrón toma las dos brazas/escotas con las manos y vigila que el spi no deje de mantenerse hinchado. Eso es importante; un spi portando todo el tiempo no sólo es más fácil de maniobrar sino que ayuda a mantener la velocidad.

El arriado de la vela se realiza soltando primero el tangón del palo, luego el amantillo y por último la vela. De atrás hacia adelante. Se recoge toda ella por sotavento, protegida por el foque y se introduce en el saco. Bajamos orza, tomamos el nuevo rumbo de ceñida y trimamos contra y cunningham.

· Spi asimétrico

49er, Laser 4000, RS 800... Vela de creación mucho más reciente y sobre todo mucho más fácil de llevar. Aquí no tenemos la problemática del tangón. Únicamente tenemos que asegurarnos que el botalón se proyecta en la medida correcta para lo cual habremos hecho en tierra una marca en la driza del spi, que nos indicará que la vela ha llegado a su tope de izado y el botalón a su proyección correcta. La única precaución que tomaremos es que, si bien al izar la vela irá a tope de driza, el puño de amura ira unos pocos centímetros separado del botalón, más que nada para facilitar que la vela pase de un lado a otro sin dificultad. En tierra miraremos que con el botalón extendido no haya fricción de la vela sobre el mismo. Eso es todo.



El puño de amura del asimétrico debe ir ligeramente separado del tangón (Internacional 14)

Se maneja como un foque en portantes. Basta mirarse la solapa de la baluma, que no debe desaparecer nunca ni ser excesiva. Eso no es tan fácil como parece; las variaciones de rumbo y velocidad en un skiff son brutales y los ajustes en el cazado del spi son más pronunciados. Pero siempre con suavidad, sin tirones.



Una maniobra de recogida lenta nos moja la vela (Internacional 14)

En los asimétricos no se toca la orza, que trabaja tanto en largos como en ceñida. Sólo debe graduarse la tensión de contra y cunningham.

Nota

Sé que este artículo puede suscitar tantas preguntas como soluciones intenta aportar. Quien desee formular alguna duda puede hacerlo en el foro e intentaré aclararle los puntos que necesite. Los spis son velas con personalidad propia, con carácter... pero llevados de forma correcta, entrenando maniobras y navegando con vientos fuertes ofrecen unas sensaciones inolvidables. No hay nada más excitante que navegar un barco en condiciones fuertes, con las 3

velas trabajando a tope, colgados y surfeando olas. Con ventolinas todos los barcos parecen fáciles, a partir de fuerza 3-4 todo se complica... pero no se imposibilita. Es únicamente cuestión de práctica. Las emociones fuertes están precisamente ahí. La clave es muy fácil: entreno, entreno y entreno.



Eduard Rodes
Patrón RS 800
C.N. El Masnou
Barcelona, España

Fotos: Sport, The Library / Nico Martí