**Material (2), Orzas y timones**

Mucha gente suele comprar una orza y un timón sin preguntarse si lo que adquieren es lo más indicado para sus condiciones. Cómo máximo miran lo que llevan los que van delante y copian su elección. Y eso es algo que puede y debe mejorarse. Si bien es cierto que el timón tiene poco juego en lo tocante a rigidez –simplemente conviene que sea lo más rígido posible- la orza sí que ofrece unas posibilidades que conviene tener en cuenta.

En ambos casos, hay diferentes posibilidades de elección en función del material con que están construidos. Madera, fibra de vidrio, resina de epoxy, etc. Su precio y calidad ofrecen variaciones más que notables. Entonces, ¿qué material debemos escoger?

**Timón**

Tal como decía antes, debe ser lo más rígido posible. En eso no hay mucho problema, ya que su escasa medida y el cuidado de los fabricantes, al menos en el material destinado a competición, hace que la flexión que presentan los timones sea mínima.

Hasta hace un cierto tiempo se veían timones de diversas formas, pero la actual reglamentación de la **IODA** (International Optimist Dinghy Association) ha conducido a la uniformidad en cuestión de diseño. Se pretendió que el timón no sirviera para remar, con lo que se le suprimió la angulación hacia popa que presentaban muchos hasta entonces.

Desde entonces los fabricantes han seguido desarrollando los timones que ofrecen para competición en materia de calidad y eficacia. Se introdujo la resina de epoxy en su construcción, lo que le daba mayor rigidez y resistencia ante los impactos. Incluso algunos fabricantes han introducido cosas tan sofisticadas cómo el CNC (Control Numérico por Ordenador) en la preparación de los moldes, lo que consigue perfiles simplemente perfectos, con una línea hidrodinámica ideal.

Elijamos un buen timón, que vale la pena. Los resultados no serán espectaculares, pero tendremos un material que no nos fallará. Pero lo que sí debemos cuidar son los herrajes del timón. Los del timón y los de la popa, que sufren un desgaste relativamente rápido. No deben ofrecer el menor juego. Una vez montado el timón en la popa, el único juego posible debe ser de babor a estribor y viceversa. Hagamos una simple prueba: con el barco en tierra y el timón montado, pongamos una mano en la parte superior de la pala y otra en la inferior, y probemos de moverlo hacia los lados, cada mano en una dirección diferente. Si ofrece movimiento, por poco que sea, ha llegado el momento de cambiar los herrajes, cosa muy sencilla de realizar.

Otro punto que debemos observar es la perfecta alineación del timón. Debe estar montado perfectamente vertical sobre el eje del barco. Una cinta métrica nos servirá. Con un rotulador hacemos una pequeña marca en el borde inferior de la pala del timón y, con éste perfectamente recto la distancia entre la marca y el ángulo superior de estribor del espejo de popa debería ser idéntica a la distancia con el mismo punto de babor. Si no es así, el timón no está vertical… y eso merece la pena arreglarlo.

Otro punto que conviene tener en cuenta es la unión entre caña y stick (o cañín). Es de vida limitada y suele romperse en el momento más inoportuno. Tener un par de recambio no va nada mal y siempre revisarlo antes de cada regata.

**Orza**

La orza es una pieza fundamental del barco. En materia de construcción ha seguido una trayectoria similar a la descrita para los timones, pero aquí sí que debemos tomar en cuenta la flexibilidad. Hay orzas muy rígidas otras muy flexibles. Y su comportamiento es muy diferente, tanto que merece tenerlo muy en cuenta.

Los navegantes pesados necesitan que el barco ofrezca en todo momento la mayor respuesta. Llevan velas y palos de gran potencia y necesitan que la orza sea lo suficientemente dura para aguantar si flexión en los vientos fuertes y en las rachas. En caso contrario sufrirían abatimiento, el barco perdería velocidad y ángulo de ceñida.

Pero los navegantes ligeros necesitan material que les ayude. Una orza excesivamente dura hará que no tengan tiempo para reaccionar en la rachas. Deberán amollar cuando el barco ya esté escorado y el amollado será más acentuado. La sensación de control sobre el barco será menor. Necesitan una orza que flexe un poco en las rachas, absorbiendo así parte de la energía del viento y dando una respuesta más suave y fácil de controlar.

Poco antes del Campeonato de España, estuve en el taller de mi amigo **Toni Riera**, fabricante de las orzas y timones **N1 Foils,** interesado en una orza para mi hija. El problema era que N1 Foils realizaba un material de excelente calidad, sencillamente el mejor, pero la dureza de sus orzas era excesiva para Adriana. Eran las mejores orzas para los más pesados, pero los ligeros sufrían con ellas los días de viento.

Durante un par de días estuvimos realizando mediciones de diversas orzas de diversas marcas, **Teberman**, **Rio Tecna**, **Optiparts**, etc. y el resultado era siempre el mismo: había orzas rígidas y orzas flexibles, pero ninguna con la debida progresión. Es decir, las flexibles lo eran demasiado desde el principio. Teníamos que sacar una nueva orza… Tras una ardua labor y unos cuantos intentos fallidos, conseguimos una orza que cumplía con los objetivos: rígida con poco viento y con una flexibilidad en aumento a medida que subía la necesidad de ello. Con respecto a la **Teberman**, que había sido la que más nos había gustado durante el proceso de comparación, la **N1 Foils XR-Light**, cómo fue bautizado el nuevo prototipo, tenía algo menos de flexión en vientos medios, lo que le daba mayor aguante, y hasta un 17% más en vientos fuertes. ¡Habíamos encontrado la orza ideal para los navegantes ligeros! Y sin duda ese fue uno de los factores que ayudaron a Adriana a conseguir su título de Campeona de España 2009.

¿Quién necesita una orza flexible y quien una rígida? El peso del tripulante es un factor importante, pero no el único. Pongamos que 43 Kg es la frontera entre una y otra, pero hay que tener en cuenta otros factores. Hace poco me ha llamado una regatista pidiéndome consejo sobre material. Una chica que pesa 44 Kg y quiere navegar con una **JSail** modelo RED, que es lo que le corresponde por peso. Y es lo que le aconsejé, pero al mismo tiempo le recomendé que usase una orza **N1 Foils XR-Light.** Aparentemente es una contradicción, pero si lo pensáis bien, veréis que es lógico. Aquella chica, con buena técnica pero con una resistencia algo limitada a la hora de colgarse, venía de usar una **JSail** BLUE y la nueva vela iba a darle una potencia tremenda. La **JSail RED** está indicada para navegantes de pesos superiores a 43-44 Kg, que con esa vela de repente se sienten ligerísimos. Si de salida se pusiese a usar una vela de tanta potencia con una orza rígida, lo pasaría fatal los días de viento fuerte y racheado. En su caso es mejor usar una orza suave un cierto tiempo, al menos hasta que pese unos 47 Kg y luego pasar a la **N1 Foils XR-heavy**, que, en mi opinión, es la mejor orza para navegantes pesados.

Al igual que el timón, la orza debe estar perfectamente alineada. Para ello usaremos también la cinta métrica. Cualquier desvío en eso, por pequeño que sea, hará que notemos que amurados a babor (o a estribor) navegamos mejor, o ceñimos más… algo diferente que a la otra banda. Y en realidad estaremos navegando peor a las dos bandas

Para arreglar cualquier desviación podemos poner cintas de teflón en el interior de la caja de orza. Y ello también servirá para evitar cualquier movimiento lateral de la orza, que debe ir lo más fija y vertical posible.

**Nota final**

Mi consejo es que dediquéis un poco de tiempo a comprobar la alineación de orza y timón de vuestro barco. Llevar eso bien o mal tiene una diferencia realmente importante. Yo he tenido la oportunidad de medir muchos barcos, de diferentes marcas, y pocos, muy pocos presentaban una alineación correcta. Un error que vale la pena corregir.

**Eduard Rodés**

Entrenador Nacional Clase 29er

Importador de **JSail**.