

Los barcos no son perfectos

Por Claus Engell L.

GLOSARIO

REMACHES POP: Remaches ciegos que permiten fijar dos elementos cuando uno de ellos no deja accesible ninguna de sus caras.

THRUBAR: Pieza, generalmente de aluminio, que atraviesa el mástil y donde se afirman las crucetas.

FOGONADURA: Apertura practicada en un barco para el paso del mástil.

OBENQUES: Cada uno de los cabos o cables con que se sujeta un mástil a cubierta, por una u otra banda de la embarcación.

DRIZA: Cabo que sirve para izar una vela.

FOQUE: Vela triangular de proa que no se solapa con la mayor.

ESTAY PROEL: Cable o cabo que sirve para aguantar el mástil hacia proa.

CADENOTES: Piezas, generalmente metálicas, donde se unen al casco los elementos de la jarcia fija; obenque, estay proel y estay de popa.

JARCIA: Conjunto de cabos y cables que sirven para sostener los palos y maniobrar las velas.

Muchas veces nos encontramos disgustados con nuestro barco porque no camina o no apunta como esperábamos. La respuesta está en que, al igual que nosotros, los barcos no son perfectos.

Este artículo se basa en la experien-

cia que tengo en afinamientos de J-24 y Lightning, donde, habiendo seguido todo tal y como indica el constructor de las velas, el barco no anda.

Para comenzar miremos nuestro mástil. Hay puntos críticos que debemos revisar, como la base y las crucetas.



BASE DEL MÁSTIL:

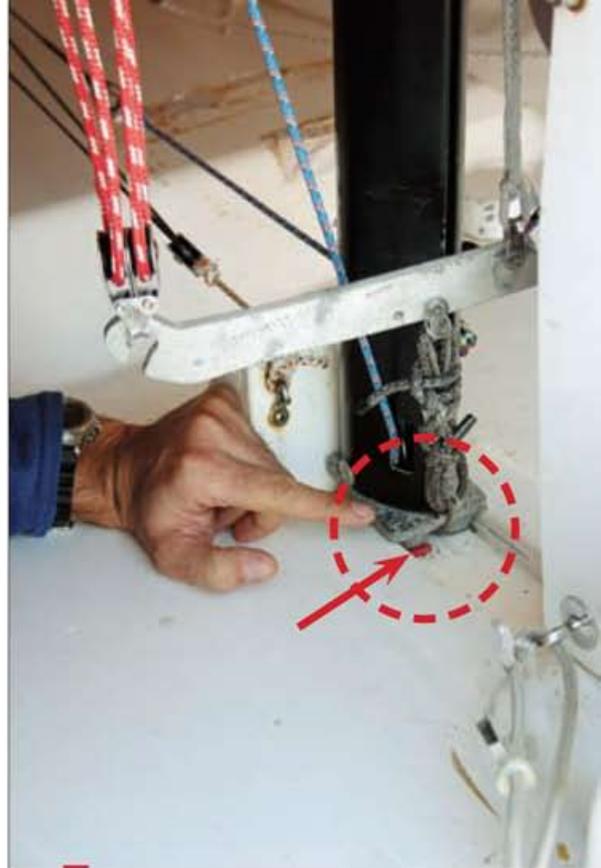
Es donde se apoya en el casco y generalmente

es una pieza de aluminio que está fijada con unos remaches pop. ¿Qué debemos observar? Que esté alineada con las crucetas y con el propio mástil. En el caso del J-24, debemos considerar la posición de thrubar. Las perforaciones en el mástil son determinantes para la correcta posición de las crucetas y, en definitiva, para el afinamiento del bote. De la misma forma, hay que verificar que el largo de las crucetas sea el mismo en ambos lados.



APOYO DEL MÁSTIL: Cuando los botes son construidos, algunas veces la pieza o la fibra donde se fija el mástil en el casco no está bien nivelada, generando una salida curva del palo. Este factor constituye uno de los más grandes dolores de cabeza para afinar el bote, pues una vez centrado el mástil en ambas bandas tenemos una curva que creemos poder corregir artificialmente con los obenque bajos, pero generando que esta diferencia de tensión nos haga navegar mejor para un lado que para el otro.
 ¿Como arreglamos esto? Verifiquemos que el mástil esté derecho, mirándolo en el suelo. Si tiene alguna pequeña curvatura la podemos enderezar con presión o cargándolo en el sentido contrario de la curva.

CENTRADO DEL PALO: Comencemos por verificar que nuestro bote tiene centrada la fogonadura, midiendo la distancia a cada lado de la banda. Luego tomemos una distancia igual desde la proa por la cubierta hasta la altura de los obenques altos (caso del J-24) y/o al costado del casco (caso del Lightning). Esto nos elimina el error del fabricante al montar la cubierta y fogonadura.



Habiendo realizado estas medidas, con un peso igual (5kg) y con la driza de foque, centramos el mástil sin cuñas. Si tuviéramos alguna diferencia en la fogonadura, esta se podría corregir con las cuñas, desgastándolas en un lado y rellenándolas en el otro. Si la base y el apoyo están OK, el palo se debiera ver sin curvatura alguna, pero si tenemos una curva en todo el palo, la base esta desalineada y por lo tanto necesitamos colocar un suple al mismo lado de la curva. Generalmente, la diferencia es de menos de un milímetro.

¡¡¡ BINGO!!! Por fin el mástil está derecho, ahora podemos seguir el afinamiento sugerido por la velería.
 Pero... ¿Estamos Listos? No lo creo. Las velerías sugieren una caída del palo, pero esta no siempre nos asegura que andemos rápido. ¿Que sucede? Los mástiles y las bases no son todas iguales; podemos tener una diferencia hasta de 1 centímetro y el afinamiento no resulta, el bote no anda o no apunta como los otros. ¿Qué podemos hacer? Sólo navegar con los más rápidos e ir modificando el largo del estay proel para el caso del Lightning y en el J-24 verificar nuevamente que nuestro palo cumpla al límite con las mediciones de la clase. (en el jota, el largo del estay proel, largo del palo)
 Ahora bien, como lo indiqué en el título, los barcos no siempre tienen los carros en igual posición, los cadenotes de los obenques y del estay proel. ¿Qué hacer? Mejorar dentro de lo posible estos factores para que podamos acercarnos al óptimo, pero como reza el dicho: "lo bueno es enemigo de lo perfecto", y sólo navegando y probando llegaremos a maximizar el rendimiento del bote.