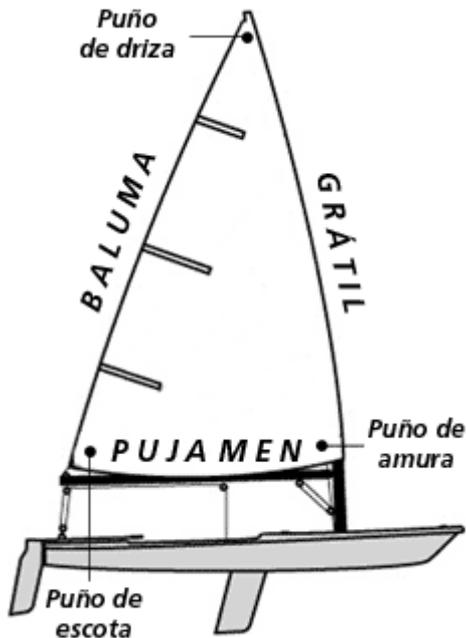


GUÍA BÁSICA DE TRIMAJE (I) - LA MAYOR Y EL FOQUE



En numerosas intervenciones del foro de velaligera.com, como también en otros, se pregunta sobre asuntos de trimaje, sobre los efectos de cazar o amollar determinado elemento de nuestra embarcación, lo que llamamos los controles. Lo que sigue es un pequeño resumen de las maniobras básicas que podemos realizar en nuestro barco, así como lo que se consigue, a nivel de rendimiento, cuando actuamos sobre ellos.

Para entenderlo mejor, debemos considerar las velas como triángulos rectángulos, con sus puntas, catetos e hipotenusas. Para sentar las bases de entendimiento, llamaremos baluma a la hipotenusa, pujamen al cateto menor y grátil al cateto mayor. Así también llamaremos puño de escota a la punta comprendida entre el pujamen y la baluma, puño de amura a la comprendida entre pujamen y grátil y puño de driza, a la comprendida entre grátil y baluma.

Este triángulo, sin que sea aplicada ninguna tensión, presenta una deformación, la bolsa de la vela, que es en realidad lo que modificamos a través de nuestras acciones de trimaje. Sobre unos actuaremos directamente, sobre otros lo haremos de forma más indirecta, pero igual de real. Ambos casos revisten la misma importancia.

Debemos considerar que hagamos lo que hagamos sobre la vela tendrá un efecto sobre su rendimiento, consiguiendo un comportamiento muy diferente. Las condiciones de viento y oleaje y nuestro peso determinan las condiciones de trimaje que debemos aplicar, y que lo que puede ser bueno para una tripulación, para otra puede ser malo.

Un punto importante a considerar es que hay muchos elementos que se interrelacionan entre sí. Normalmente debemos actuar sobre varios de ellos si deseamos conseguir un efecto real. Debe haber una coherencia.



Foque

siempre que se pueda. El viento es invisible, pero podemos saber el efecto que ejerce sobre nuestras velas viendo como responden las lanas.

Para saber hasta que punto debemos actuar sobre los controles de las velas, nos fijaremos en las lanas de la vela. Las lanas (se llaman así porque las primeras eran de lana de labor, aunque ahora hay de todo, hasta trozos de cintas de casete) son básicas; si no las tenemos las pondremos. ¿Dónde?, pues en el foque y en la mayor. En el foque las pondremos a unos 15-18 cm. por detrás del grátil, a cada lado. Para hacerlo bien medimos el grátil y lo dividimos entre 4. En cada punto de separación pegamos el extremo de una lana de unos 15 cm. mediante un pequeño parche de cinta adhesiva. Por ejemplo, el grátil mide 6 m. Dividimos 6 entre 4 y nos sale 1,5. Bien, pues empezamos desde el puño de driza, contamos un metro y medio hacia el puño de amura y colocamos ahí la lana, separándola del grátil unos 15-18 cm. Y así cada 1,5 m.

En la mayor colocaremos las lanas en la baluma, en la punta de los sables.

Las lanas deben apuntar (salvo en popas) hacia atrás. Las del foque siempre, las de la mayor



Mayor

· Vela mayor

El nombre puede inducir a engaño. Sí, es la de mayor superficie (en la mayoría de casos), pero no la más importante. Al menos en el sentido de que va subordinada totalmente a la vela de proa, foque o spinnaker, que llevemos en cada momento. La razón es que la vela de proa recibe el viento "limpio" y lo envía "modificado" hacia la mayor. En caso de que vayamos sobrados de viento la que amollaremos no es el foque sino la mayor, que debe trabajar cuando pueda, y si es que puede.

Controles:



Pajarín

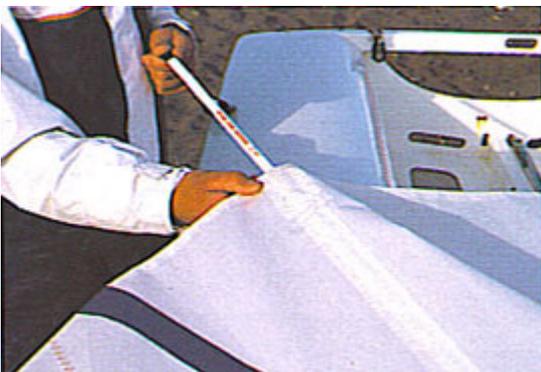
Pajarín. Gradúa la tensión del pujamen, tensando o destensando el puño de escota. A mayor tensión menor profundidad de bolsa. Con vientos flojos, en los barcos veloces, los que generan un viento aparente, la tendencia es cazarlo a muerte. En vientos medios, hasta el punto de que ya no podamos mantener el barco plano sin amollar la mayor, el pajarín debe ir amollado (vela en su forma natural) y a partir de ese punto lo cazamos a muerte de nuevo. En los barcos como el Optimist o el Vaurien, es decir, barcos lentos en los que el viento aparente apenas varía del real, en caso de poco viento el pajarín irá suelto y lo cazaremos sólo cuando nos cueste mantener el barco plano por exceso de viento.

Cunningham. Gradúa la tensión del grátil, tensando o destensando el puño de amura. El efecto es el siguiente: el Cunningham cazado desplaza la bolsa hacia el palo y aplanla la parte posterior. Eso reduce la potencia del barco, pero la concentra hacia delante, lo que nos ayuda a pasar la ola. En caso de poco viento y poca ola conviene llevarlo suelto (de manera que la vela adopte su forma natural). Si encontramos oleaje y/o viento fuerte cazaremos el cunningham.

Crucetas. Inexistentes en clases como el Laser, Optimist, etc, sin posibilidad de reglaje en otras. Establece la preflexión del palo y en consecuencia la profundidad de la bolsa de la vela. A mayor flexión, menor profundidad. Es decir, cuanto más flexa el palo más plana dejamos la vela.



Cunningham



Sable

Sables. Ayudan a dar más o menos bolsa a la vela. Los sables pueden ser normales o forzados. Estos últimos son los que atraviesan la vela de grátil a baluma. En clases como el 420 el sable superior es forzado y el resto normales y en clases como el Laser 4000 todos los sables son forzados. A más tensión, más embolsamiento. Los sables normales no son susceptibles de trimaje. Simplemente ayudan a dar mayor superficie vélica.

Contra. A diferencia de la mayoría de cruceros, en Vela Ligera tiene un efecto importante sobre la flexión del palo, con su influencia sobre la profundidad de la bolsa de la vela. A mayor tensión, mayor flexión del palo y menor embolsamiento. En largos nos ayuda a evitar que la botavara se eleve en exceso, lo que provoca una abertura de baluma tal que perdemos potencia e inestabiliza el barco en caso de viento fuerte. Gracias a la contra la vela mantiene su forma "natural" y facilita la navegación. Otro efecto positivo de la contra es que facilita mucho el trabajo del trimer cuando debe cazar y amollar



Contra

continuamente la mayor. La función de la escota consiste en llevar la botavara hacia el centro, no hacia abajo. Si la altura de la botavara depende de la escota, al amollar ésta subirá y al volver a cazar deberemos hacer la fuerza necesaria para volver a llevarla no solo hacia el centro sino a su altura correcta también. Aparte de que al amollar el palo se enderezaría y embolsaría la vela produciendo un efecto contrario al deseado.

En condiciones normales, el punto exacto de cazado de la contra nos lo dan las lanas, que de arriba abajo deben apuntar todas hacia atrás. Si las del centro se esconden detrás de la vela es que tenemos la baluma demasiado cerrada. Debemos entonces amollar la contra.

· Foque

Importante, muy importante. El menor tamaño induce a muchos no prestarle toda la atención que se merece. Pero no sólo es la vela que en la mayoría de casos nos indicará el ángulo que debemos adoptar con respecto al viento sino la que condiciona el viento que recibirá la mayor.

Controles:

Cunningham. Inexistente en algunas clases, en otras aceptado recientemente. Al igual que la mayor, nos ayuda a colocar el centro vélico donde lo necesitamos. En caso de oleaje lo cazaremos para desplazarlo hacia delante, lo que nos ayudará a pasar la ola. En eso debemos ser cautelosos; el centro vélico adelantado nos impide realizar el mismo ángulo de ceñida que cuando va a su sitio. Debe estar bien justificado el cazado del cunningham en el foque.

Tensión de driza. En vientos escasos o ligeros daremos menos tensión, lo que dará mayor potencia a la vela. Con vientos fuertes la aumentaremos de manera que no haya comba en el grátil, lo que nos impediría ceñir en un buen ángulo.

Escotero. Fundamental. El foque debe ir siempre perfectamente orientado. Las lanas altas, medias y bajas, de barlovento o sotavento, deben moverse al mismo tiempo. Siempre. Ajustaremos el escotero de tal manera que suceda eso. Si flamea la superior de barlovento antes que las inferiores adelantaremos el escotero hasta que eso deje de ocurrir. Si por el contrario la que flamea es la de sotavento atrasaremos el escotero. Hay barcos, como el B14 o el 420, en los que el escotero es fijo, pero lo que se gradúa es la altura del foque. En estos casos lo que haremos es fijarlo en el punto en que las lanas responden al unísono.



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