

El Trimado del Flying Dutchman

Agosto de 2.003 (revisado Abril 2.005)

Ginés Romero

Hace bastante tiempo que algunos "Flyers" me pedisteis que escribiese algún apunte sobre los reglajes del Flying Dutchman, sin embargo hasta ahora no me he sentido capaz de hacerlo. La razón es sencilla... cuando uno hace algo "a sentimiento" no suele ser nada fácil de explicar.

Por otro parte, no tenía las ideas lo suficientemente claras como para dar reglas claras de actuación de forma que estos apuntes fuesen útiles. Por ello, he estado esperando a no equivocarme con demasiada frecuencia en los reglajes (aunque todavía me equivoco a veces) para intentar convertir en reglas mi experiencia de siete años volviéndome literalmente loco con el trimado del FD.

En cada apartado trataremos de analizar cada reglaje conceptualmente para luego dar un procedimiento concreto que nos permita conseguir el ajuste final. En muchos casos, nos apoyaremos en un sistema de marcas que nos facilite la labor.

En general, el uso de marcas de referencia es muy útil en regata, dónde no suele haber mucho tiempo para pensar y hacer pruebas y el poco que hay, debemos utilizarlo para analizar y decidir la táctica, no para los reglajes. Obviamente, son especialmente útiles en regatas con condiciones de viento muy cambiantes, donde su utilización nos permitirá centrarnos casi exclusivamente en la táctica y en llevar el barco rápido, "garantizando" un trimado "razonablemente adecuado" en todo momento. Mi consejo es que salgamos siempre a navegar con un buen rotulador indeleble (los Edding 3000 no fallan).

Además, trataremos en cada momento de sacar el máximo partido a las horas de navegación, es decir, navegar algo más que de paseo. Yo denomino navegar de forma eficiente cuando somos capaces de avanzar a lo largo de nuestra curva de aprendizaje. Esto sólo lo podremos conseguir si disponemos de los elementos de valoración y referencia suficientes para poder sacar conclusiones o bien dudas concretas.

Por ejemplo si formulamos: "Llevo la caída en la marca 1 a 800 cm, el escotero en el tope alto a 6 cm, y la baluma del Génova se cierra exageradamente", podríamos sacar posibles conclusiones: nuestro Génova tiene la baluma más corta de lo habitual, llevamos los obenques demasiado en banda,...etc. Si por el contrario formulamos como se hace tradicionalmente: "Llevo el palo alante, el escotero arriba y la baluma del Génova se cierra exageradamente", sólo podríamos sacar la conclusión de que tenemos que empezar a medir y marcar cosas y volver a reproducir la situación. Evidentemente esto no es eficiente, necesitaríamos dos vidas enteras para conocer bien el trimado de nuestro barco.

El objetivo que persiguen estos apuntes no es tanto trimar el barco a la perfección para todas las condiciones sino más bien, que seamos capaces de ajustarlo razonablemente bien de una manera sistemática y reproducible así como entender cómo actúan los distintos elementos, qué efectos producen y cómo se relacionan entre ellos. Intentaré en todo momento recoger aquello que a mí me hubiera gustado saber cuando empecé a navegar en Flying en el año '96.

Tengo la intención, y espero poder cumplirlo, de desarrollar varias entregas de apuntes:

- Montaje inicial
- Trimado para ceñida
- Trimado para largos y popas
- Las maniobras: una vuelta al triángulo