

TRIMADO PARA LARGOS Y POPAS (PRIMERA PARTE).

Por Ginés Romero (Esp-6). Mayo de 2005.

Introducción.

Si en ceñida es importante la posición de la tripulación en sentido longitudinal, en largos y popas es muchísimo más importante. En ceñida las variaciones de la posición son relativamente pequeñas pero en rumbos abiertos las variaciones son notables y por ello es un elemento crucial que veremos más adelante.

Por otro lado, es bastante habitual pensar que para navegar con vientos portantes puede ser necesario cambiar el reglaje de los obenques altos y bajos. La experiencia dicta que no hay mejora sustancial comprobada y sin embargo supone una complicación adicional el hecho de devolverlos a su posición inicial cuando volvamos a ceñir. En definitiva, asumiremos que obenques altos y bajos mantienen el reglaje de ceñida.

Dicho esto, el trimado consistirá en conjugar la posición de los siguientes elementos:

- Orza
- Altura del tangón
- Trapa
- Posición de la braza
- La posición de la tripulación

Distinguiremos entre traveses y popas.

Trimado para traveses.

Dos elementos importantes de los que debemos disponer antes de acometer el trimado son:

- Tener un buen sistema de retención del mástil (que deberemos colocarlo antes de la navegación al través) lo suficientemente desmultiplicado como para que la compresión del tangón nunca invierta el palo. Una forma clara de verlo es comprobar que los obenques bajos no se destensan.
- Tener una marca claramente visible en las escotas de spi de manera que indique la posición de la braza para través en cualquier condición de viento. Nótese que para cualquier condición de viento la marca de través en la braza es válida siempre y cuando se lleve la caída de palo adecuada y la altura de tangón adecuada. Dependiendo de cada barco, esta marca se pintará o coserá a XX centímetros del chicote de la escota. (Esta medida está calculada para colocar la marca a la salida de la mordaza de la braza, que es el lugar natural donde patrón y tripulante pueden verla sin problemas).

Una vez colocada la braza en su marca, cualquier ajuste posterior de la misma lo hará el patrón modificando la altura del tangón con el amantillo y nunca el tripulante bajará del trapecio para cambiar la regulación de la braza.

Es fundamental el génova en los traveses a partir de 7-8 nudos de viento. No tanto tener un trimado fino del mismo como que porte razonablemente bien. Esto es así debido al enorme tamaño del génova del FD. El hecho de llevar el génova portando en todo momento permite la gobernabilidad del barco aún con la mayor completamente en banda. Al estar tan retrasada la baluma del génova ayuda a poder orzar a pesar del empuje contrario del spy.

El génova siempre lo regulará el patrón. Es importante al empezar el través que el patrón coja la escota del génova por debajo de la escota del spy y la deje encima de la barra de escota y próxima a su posición para posteriores ajustes.

La posición de la tripulación variará desde lo más adelantada posible con vientos suaves, es decir, el tripulante junto al obenque bajo y el patrón sobre la barra de escota, hasta la más atrasada posible con vientos duros, donde el tripulante se situará en la posición natural del patrón en ceñida (pies sobre el acolchado del patrón en caso de tenerlo) y el patrón lo más a popa posible.

Con vientos muy duros llegaremos a llevar la mayor en banda y el génova y spy portando al límite de amollado, orza muy subida y la trapa reteniendo la baluma de la mayor pero sin excesiva tensión.

Una referencia para saber cuál es el momento en el que patrón y tripulante deben irse a popa es cuando, estando los dos colgados a tope, tenemos que comenzar a descargar la mayor.

Veremos estos puntos con un ejemplo gráfico:



Probablemente, Esp-7 no colocó la braza exactamente en la marca sino que la dejó un poco más largada, teniendo que corregir posteriormente subiendo el tangón en exceso.

Sin embargo, el barco australiano que le precede debería haber subido un poco el amantillo para evitar que el tangón apoye en el grátil del génova. Obviamente en estas condiciones de viento es impensable que los tripulantes bajen del trapecio a hacer ajustes en la braza, por ello es crucial tener una marca que nos indique su posición.

Respecto a la posición de los tripulantes, véase que van muy a popa tal y como hemos comentado; véase también que las mayores prácticamente no portan y los barcos mantienen perfectamente la estabilidad de rumbo gracias a los génovas portando perfectamente.

También podemos observar que las trapas van cazadas “al dente” solo lo necesario para evitar que la baluma abra en exceso en la parte alta.

----- Continuará -----