

Juego de velas de proa para cruceristas

Partiremos de la base de que en una travesía lo que se pretende es llegar a un puerto de destino y no flotar pacientemente a que llegue el viento. Con ello nos referimos a que intentaremos navegar lo más y mejor posible a vela, pero sin renunciar a una velocidad mínima que nos pueda proporcionar el motor.

GENOVA

Lo primero que hay que tener en cuenta es que es imposible que un solo génova enrollable cubra satisfactoriamente todas las condiciones de vientos que nos encontraremos.

Si tenemos un génova enrollable ligero, de LP* máximo y algo embolsado para sacar todo el rendimiento con poco viento, nos encontraremos enseguida con un serio problema cuando el viento nos obligue a dar dos vueltas de enrollador, ya que la vela se embolsará en exceso. Podrá corregirse algo si la vela dispone de algún sistema de absorción de bolsa, o si disponemos de un tensor de backstay suficientemente potente para enderezar al máximo el estay de proa. De todas maneras si el viento continúa subiendo, deformaremos la vela irremediablemente al estar esta confeccionada con un material demasiado ligero para estas condiciones.

Esta vela, sería la vela a elegir para un barco por debajo de los siete o ocho metros, que básicamente solo haga pequeñas salidas diarias cuando las condiciones de viento son las ideales.

Si nos decidimos por un génova enrollable más pesado, más plano pero también con el LP máximo, tendremos una vela a priori más polivalente, pero que por desgracia no será “ni chicha ni limoná” en ninguna condición de viento. Con poco viento le faltará potencia y le sobraré peso, y con viento, al ser una vela grande, tendremos que enrollarla pronto con lo cual también resultará demasiado embolsada a pesar de absorvedores de bolsa o estays como violines. De todas maneras se adaptará mejor al crucerista que la versión anterior.

Si hacemos un genova enrollable pesado, plano y algo más corto de LP, dispondremos de un auténtico genova inter o genova 2 con el cual nos defenderemos como unos jabatos en condiciones ya más duras. La vela aguantará muy bien con viento duro y no la tendremos que enrollar hasta que las condiciones empiecen a ser realmente fuertes. Y aún enrollada, como la curva de grátil de la vela ya está cortada en previsión de la flexión del estay, esta se enrollará mucho mejor y prácticamente no se embolsará.

El inconveniente evidente de esta vela es el poco viento. Analicemos la situación:

- En ceñida pura, puede haber muy poca diferencia aunque sea la vela más pequeña. Hoy en día muchos barcos de diseño reciente, no se equipan con velas máximas al 150% de LP, esta medida ronda más bien 130%. Las velas con LP's grandes, vienen de la época en que no habían enrolladores y se disponía de varios génavas y foques que se

iban cambiando según las condiciones. El hecho de que la vela sea demasiado plana, también reducirá las prestaciones que se podrán intentar de corregir soltando al máximo el back para embolsar la vela.

- De todas formas, hemos partido de la base que estamos haciendo una travesía y que no queremos navegar por debajo de cierta velocidad, máxime cuando no estamos haciendo rumbo directo. Además, aunque tuviéramos el mejor génova ligero del mundo, estaríamos andando a dos nudos en vez de a uno y medio. Osea que pa que tanto rollo, no hay más remedio, ¡"chocolatera" en marcha!
- -¿Y si el viento se abre algo y podemos hacer rumbo directo? Realmente, el agujero de esta vela más pequeña con poco viento, se manifiesta sobre todo a partir de los 50 o 55 grados del viento aparente, en rumbos abiertos, o sea a partir de que nos abrimos algo de la ceñida y tenemos que soltar algo de escota. Aquí es donde tenemos que empezar a pensar seriamente en el **génaker**. Si esta vela no nos hace andar a la velocidad mínima aún, motor, y a esperar que suba algo más el viento.

GENAKER Y SPI ASIMETRICO

No hay que confundir un genaker con un spi asimétrico. El genaker es una vela que está entre el asimétrico y el genova. Las dos velas están confeccionadas con tejidos de spi, pero mientras el genaker está próximo al genova, el spi asimétrico de crucero, es más bien un spi estudiado para ser utilizado sin tangón.

El génaker viene a ser un super génova ligero con un LP al 180% (medida habitual de la máxima anchura de un spi). No es una vela estudiada para ceñir, pero podrá utilizarse en las condiciones descritas en el último párrafo de los génovas. Si bien no soportará mucho viento en ángulos cerrados, a medida que se vaya abriendo el viento, podremos aguantarla con más viento.

Lo que caracteriza a esta vela, es que es una vela totalmente triangular**, el tejido de spi y el puño de escota alto para escotarla desde la popa. Y lo que es más importante, el grátil lleva un cabo de kevlar o spectra que trabaja bajo tensión, sin ir envergada de ninguna manera al estay de proa, lo que permite enrollar sencillamente el genova.

La vela se iza con la driza de spi, y se utiliza con doble escota que pasa entre el estay y el palo, lo cual permite maniobrarla en los bordos por proa y trasluchadas como un genova normal. Pero cuidado en los bordos por proa si hace un poco de viento, pues el material es delicado y se puede rasgar fácilmente rozando contra las crucetas o el palo.

Si el tamaño de la vela es considerable, se puede facilitar la maniobra de izado y arriado utilizando un enrollador almacenador o incluso un calcetín de spi.

Finalmente, para los que disponen de un tangón y quieren utilizarlo es perfectamente posible atangonar el genaker por el puño de escota para navegar en popa a orejas de burro.

El spi asimétrico de crucero es, como ya hemos dicho más arriba, un spi estudiado para ser utilizado sin tangón. Es una vela para vientos portantes que es complementaria al génaker. Hay tres diferencias básicas entre un asimétrico y un génaker:

- El tamaño del asimétrico es claramente superior.
- El grátil del asimétrico no trabaja bajo tensión, sino que es “flotante” como los spis clásicos
- Toda su maniobra de driza, escota y braza es exterior al estay.

La braza del asimétrico, se arraiga lo más a proa posible, y sobre todo por proa del estay. Normalmente vendrá reenviada a bañera pero también puede ir fija de tal forma que el puño de amura de la vela quede ligeramente por encima del balcón. La escota puede ser doble o sencilla pero si es doble, tiene que pasar por proa de todo, incluso de la propia braza del asimétrico. Si es sencilla, durante la trasluchada, habrá que despasarla de la amura vieja y pasarla a la amura nueva acompañándola por la proa de todo. Esta última maniobra puede parecer más engorrosa que la de doble escota, pero tiene la ventaja de que la escota es mucho más corta y no hay tanto riesgo de que vaya al agua y el barco pase por encima.

Como ya hemos dicho, la característica del asimétrico con relación al spi clásico es que no lleva tangón. Esta evidente ventaja para el crucerista tiene su contrapartida en las popas redondas para las cuales no se adapta tan bien, en cambio, es capaz de remontar muy bien el viento hasta los 60 a 70 grados del viento aparente. La popa redonda, de todas formas es un rumbo incomodo y más vale cerrar un poco el viento hasta los 150 o 160 grados aparentes y efectuar una trasluchada.

Con poco viento, nadie nos va a impedir atangonar el asimétrico si lo deseamos. Pero no lo podremos atangonar como el génaker a orejas de burro, pues a causa de su anchura a media altura, será sumamente inestable. Tendremos que atangonarlo como un spi clásico pasando una braza nueva a popa. Antes de traslucharlo, desmontaremos el tangón y le volveremos a pasar la braza a proa para trasluchar normalmente con el asimétrico.

Para facilitar al máximo la maniobra es conveniente la utilización de un calcetín de spi.

*La medida LP, es la distancia más corta entre el puño de escota y el grátil de un genova o foque. Esta medida viene expresada en un tanto por ciento de la distancia entre el cadenote del estay de proa y el mástil (la J). Hasta ahora, habitualmente los genovas más grandes, son de un LP de 150%. La cifra concreta de 150%, viene dada por el antiguo reglamento IOR, que la daba como medida máxima para los genovas.

**Punto a tener en cuenta a la hora de incluirla como vela para regatas, pues al tener una anchura a media altura inferior a 75% del LP, será considerada como vela de proa con un LP de 180%. Razón por la que penalizará demasiado.

Superficies de velas para un barco con una altura de génova (I) de 12.5m y distancia entre el Estay de proa y el Mástil (J) de 3.5m

Génova 150% = 34m²

Génova 130% = 30m²

Génaker = 42m²

Spi asimétrico = 69m²

Cuadro orientativo de utilización de las velas.

Fuerza de viento	Ceñida 45°-50°	Descuartelar 50°-60°	Través 80°-100°	Largo 100°-130°	Aleta 120°-160°	Popa* 160°-180°
1	Motor	Motor Génaker	Motor Asimétrico	Motor Asimétrico	Motor	Motor
2	Motor Génova	Génaker Génova	Asimétrico Génaker	Asimétrico	Asimétrico	Motor
3	Génova	Génova	Génaker	Asimétrico Génaker	Asimétrico	Asimétrico
4	Génova	Génova	Génova Génaker	Génaker	Asimétrico Génaker	Asimétrico
5	Génova Génova rizado	Génova Génova rizado	Génova	Génova Génaker	Génaker Asimétrico	Asimétrico Génaker
6	Génova rizado	Génova rizado	Génova Génova rizado	Génova	Génaker Génova	Génaker Génova
7	Génova rizado	Génova rizado	Génova rizado	Génova rizado	Génova	Génova

* A menudo es mejor hacer dos bordos por la aleta que una empopada pura, a excepción de disponer de un tangón.