

· 29er, AUTÉNTICO PURA SANGRE

Cuando apareció el 49er estaba claro que representaba un salto enorme entre las clases entonces existentes y ese super skiff. La ISAF pensó que hacía falta un barco que representase un paso intermedio previo al 49er e hizo el correspondiente encargo a los diseñadores navales. Algo que prepare a los jóvenes durante un tiempo antes de saltar al 49er, que les habitúe a la velocidad, a las reacciones fulgurantes, a la maniobrabilidad que deberán dominar para navegar en esa clase.

29er

Y fue el mismo diseñador del 49er, Julian Bethwaite, quien presentó poco después el 29er, basado en la misma filosofía del barco que había asombrado al mundo. Pronto quedó claro que no sólo era el paso intermedio perfecto en el camino hacia el 49er sino que por



sí mismo, el 29er era un barco que formaría su propia escuela y sería el elegido por muchos jóvenes para la práctica de su deporte. Este barco marcaba un importante punto de inflexión: por primera vez se presentaba un barco pensado para juveniles en los que las altas prestaciones eran el principal protagonista. La prensa especializada acogió con entusiasmo la nueva clase y empezó a especularse con lo que representaría para la Vela en general. "Este barco representará para el yachting lo que el snowboard representó para el ski", llegó a decir un periodista de la talla de Ian Bruce.

Y, viendo la evolución que está teniendo en los países en los que se ha introducido, es evidente que no le falta razón.



La prueba que he realizado con este barco ha sido en tres fases, cada una de ellas en condiciones diversas de viento y con tripulantes diferentes. La última, la más divertida porque se ha hecho con viento realmente fuerte, ha sido con mi querido y buen

amigo Pepe Sánchez, director de velaligera.com.

• El barco

Curiosamente el 29er presenta elementos de lo más sofisticado junto a elementos convencionales (que años atrás hubieran sido considerados muy sofisticados). Así, en la construcción del casco se ha omitido todo tipo de material exótico. Nada de nidos de abeja, carbono, kevlar... Resina de poliéster y fibra de vidrio. Una construcción muy robusta, pensada para durar mucho tiempo en condiciones óptimas y para que cualquier reparación que deba efectuarse sea realmente fácil, al alcance de todos. La orza y el timón, ambos de sable, están contruidos en extrusión de aluminio, lo que les da una vida prácticamente eterna. Sí, el 29er está pensado para durar... Y las pruebas efectuadas hasta ahora demuestran que el tiempo pasa pero los barcos no pierden cualidades ni dureza.

Las formas son realmente extremas. Una manga total realmente ancha... Pero eso es engañoso. La parte que flota es muy esbelta, de poco contacto con el mar. Una proa afilada acompañada de una carena que va convirtiéndose en plana a medida que nos acercamos



a popa. Pantoques vivos, popa lanzada, unas alas incorporadas al casco que nos ayudarán tanto a mantener el barco adrizado como a desvolcarlo en caso de vuelco en chocolatera.

El mástil, de un sólo piso de crucetas, está formado por dos secciones diferentes; desde la base hasta el anclaje de los obenques es de aluminio, y de ahí hasta la perilla de fibra de carbono. La botavara, de generosa sección, es de aluminio en todo su desarrollo y va dotada de una eficiente contra invertida. Y el botalón, de buena longitud, está construido en fibra de carbono. Sólo dispone de obenques y stay, nada de violín ni obenques bajos. Simplicidad... pero que no le resta ni un ápice de eficacia. La caída del mástil no es regulable; al igual que el 49er, el stay del 29er carece de regulación. Cuando vamos a navegar lo instalamos para dar tensión a la jarcia, y sobre el cual montamos los garruchos del foque, y al dejar de navegar usamos los trapecios para destensar y desmontar el stay y así liberar tensión de los vientos.



Es en las velas donde encontramos la máxima sofisticación. Realizadas en sandwich de mylar con fibra de carbono. Son tan transparentes, que podremos ver a través de ellas sin problemas. Sables forzados tanto en foque como en mayor, el foque va

dotado de un eficaz sistema autovirante. La mayor, al igual que en el caso del 49er, envuelve el mástil en su parte inferior, de tal manera que el pujamen hace una curva que se alarga hasta casi el pie de mástil, donde se anclan los controles del cunningham, uno a cada lado. Realmente el plano vélico del 29er le da un aspecto espectacular, de absoluta máquina de carreras.

El spinnaker, exuberante, bien dimensionado, de gran positivo en su grátil, va dotado de un sistema de recogida en chupón que funciona admirablemente. Ni en los vuelcos, con la vela desplegada llena de agua, hemos tenido el menor problema para arriar esa vela con el sistema de recogida.

La maniobra es sumamente sencilla, lo que evita el uso de sandows para evitar los macramés a bordo. Simplemente un sistema de control del cunningham, otro para la contra... Y ya está. Realmente no es en la maniobra donde encontraremos dificultades... No precisamente ahí.

• La navegación

Meter el barco en el agua, la primera vez, puede ser toda una experiencia. Parece que esté esperando tocar el agua para volcar. Tanta es su inestabilidad estática. Lo dejas solo, aunque solamente sea unos segundos y el barco,



indefectiblemente, vuelca. Bueno, pues se trata de tenerlo controlado en todo momento. En este sentido es como una bicicleta; si se para se cae.

Metemos el barco en el agua, salta el tripulante y clava la orza y el timón, salta el patrón y se empieza a experimentar las particularidades de esa carena tan esbelta que comentaba. Hay que ir de pie, haciendo los

equilibrios necesarios para mantener el barco plano hasta que se sale del puerto y se toma viento limpio. Una vez en rumbo, el barco tiene una respuesta instantánea: sale zumbando a la más mínima. El 29er fue diseñado para ser veloz, y se empeña en demostrárnoslo continuamente, en cualquier rumbo.



En ceñida, el tripulante lleva la mayor

Una de las características principales del 29er es que la escota de la mayor, desprovista de montecarlos ni mordazas, en las ceñidas debe ser trimada por el tripulante. Y eso tiene su razón: si en cualquier Vela Ligera el navegar plano debe ser un objetivo principal, en el caso del 29er eso adquiere el

grado de necesidad imperiosa. Más menos cinco grados de escora es aceptable, pero a partir de ahí la caída de rendimiento es espectacular. El barco se frena, se llega a meter el ala de sotavento en el agua... Si miramos a popa, con el barco plano parece que acariciemos el mar. El casco es tan perfecto que apenas dejamos estela, casi no oímos nada. Con el barco escorado, "labramos" el mar... Dejamos una larga estela de espuma y turbulencia. Y para mantener el barco plano se debe trimar la mayor, continuamente, en ocasiones debemos amollar o recoger buenas dosis de escota, lo que con una sola mano el patrón no podría hacer.

En ceñida pasa la ola de forma admirable, la ligereza y finura de su proa hace que el oleaje adquiera una importancia menor. Y los pantocazos son muy discretos, casi inaudibles. El tripulante debe usar el trapecio mucho antes que en otros barcos juveniles, como el 420, debido al fuerte viento aparente que genera ese barco.



Los bordos, gracias al sistema autovirante del foque, son rapidísimos. Tan rápidos como deseemos debido a la escasa distancia que hay entre orza y timón. Tan rápidos como podamos nosotros pasar de una banda a la otra... Que a veces no es tan veloz como pensamos. En fin, que los primeros bordos suelen acabar en el agua. Al menos hasta que hayamos aprendido a



virar al mismo ritmo que somos capaces de movernos a bordo.

Navegamos contra viento. Poco a poco vamos tomando confianza y el barco pide más de nosotros. Es un pura sangre que acaba de salir de una larga permanencia en el establo y quiere correr y desahogarse. Nosotros le damos

más, lo que podemos, lo que sabemos. Es un barco que no nos lo acabaremos fácilmente. Ajustamos cunningham, ajustamos contra, el tripulante se esfuerza a tope en el trapecio, con la mayor en sus manos. El barco parece pedir aún más... Planea en ceñida sin el menor problema. A diferencia de otros skiff, el 29er no hace ningún ruido durante el planeo. Sólo oyes como acaricia el mar, como la polea winch de la mayor trabaja sin cesar.

Subir el asimétrico, así como su arriado, es realmente un juego de niños. Una suavidad ejemplar. Pero el acelerón que experimenta el barco al tomar viento esa vela puede dejar sentado al tripulante en el fondo del barco. Al menos eso es lo que pasó en una de las ocasiones. La escota de la mayor pasa a manos del patrón y el tripulante hace todo lo demás: sube la vela, caza la escota y a colgarse de nuevo, rápidamente, que el barco tiene prisa.

Navegar al largo con un 29er tiene su miga. Todo pasa en menos tiempo que en otros barcos. Cuando el barco quiere escorar no avisa, simplemente escora. Parece que eso sea siempre así, en todos los barcos, pero ahora que puedo compararlo con los demás, esta es la impresión que me



he llevado. Cuando hay que caer... Tienes que haber caído ya. Incluso a mí, que tengo cierta experiencia en skiff, me ha costado habituarme al poco tiempo de reacción que tiene el 29er. Tanto, que ahora los demás barcos me parecen muy permisivos en ese terreno.

El barco va lanzado, pero la sensación a bordo es relajada. Parece que vaya sobre raíles. Otra semejanza con la bicicleta: a más velocidad, más estabilidad. Simplemente se trata de no ser demasiado brusco con el timón. De lo contrario nos encontraríamos con que los pies del tripulante se separarían del casco debido a la fuerza centrífuga (eso también me ha pasado). La finura de la proa vuelve a mostrar sus virtudes en los "submarinos". El barco, en las pocas ocasiones que eso sucede, clava la proa y se produce una notable pero momentánea inundación en la bañera. Pero la proa vuelve a salir, airosa, y seguimos navegando sin perder apenas velocidad.

La trasluchada vuelve a ser un momento delicado. Hay que obrar decidida y progresivamente. Poco timón, cambio de banda al ritmo de las velas... Es necesario mantener la velocidad. Lo que agradecemos de nuevo es la presencia del sistema autovirante del foque.

• Conclusiones

El 29er es impresionante. Navegarlo es toda una experiencia. De nuevo me vienen a la cabeza las comparaciones que he hecho con un pura sangre. Y es que el 29er lo es.

No se si es para todos, debido al alto nivel de entrega que

requiere por parte de la tripulación, pero si que lo es para aquellos que busquen las sensaciones más fuertes, las prestaciones más elevadas. Un barco que a diferencia de la mayoría de los que vemos en nuestras costas, aparte de en los entrenos y regatas lo usarás por el simple placer de sentir su planeo salvaje, su fulgurante respuesta, su nervio.

Es un barco en el que la labor del tripulante adquiere la mayor importancia. No sólo el equilibrio del barco, sino el trimado de la mayor, la velocidad, etcétera dependen de él. El patrón, en consecuencia, puede prestar más atención a las cuestiones tácticas.

Rob Mundle, otro periodista especializado, tras la presentación del 29er dijo: "Una revolución en Yachting Junior irrumpió la escena internacional gracias al arrollador talento de Bethwaite. Esta revolución atraerá al deporte a muchos jóvenes, protagonistas de una generación que busca nuevos desafíos y mucha excitación. Esta revolución viene gracias a este nuevo SUPER BARCO: el 29er".

• Características técnicas

Diseño: Julian Bethwaite (1997)



Eslora: 4.40 m.
Manga: 1.77 m.
Palo: 6.25 m.
Mayor y foque: 12.50 m2
Spinnaker asimétrico: 15.00 m2
Peso: 70 Kg.
Construcción: Foam sandwich
Tripulantes: 2
Nivel: avanzado
Peso tripulación: 110-160 Kg.
Trapecio: simple
Rátinɡ PN: 924
Astillero: Ovington Boats

[>> Recomienda este artículo a un amigo](#)



Eduard Rodés
Patrón Laser 4000
C.N. El Masnou
Barcelona, España