

Cuenta atrás para la America's Cup



Datos técnicos de un barco de la America's Cup

Eslora: 25 metros
Manga: 4 metros
Peso: 24 toneladas
Calado: 4,1 metros
Altura del mástil: 33 metros
Superficie de las velas: vela mayor 215 m², vela de proa 105 m², spinnaker 510 m²
Tripulación: 17

FOTOS: DAVID CHIPPERFIELD, TH.MARTINEZ, IVO.ROVIRA/ALINGHI

está comprobado que un no iniciado puede entender los asuntos más complejos a través de analogías. Así, la America's Cup ha sido comparada con boxear o jugar al ajedrez en el agua. Las mentes más simples, por otro lado, insisten en que sólo se trata de navegar, ni más ni menos. ¿Cómo resolver un asunto tan peliagudo y debatido? La visión de dos yates de la America's Cup en la fase de presalida, persiguiéndose, acosándose y rodeándose, podría recordarnos a dos boxeadores frustrando los ataques del rival con un juego de pies igualmente ágil y astuto. Un movimiento en falso podría provocar el K.O. o, como reflexiona Jochen Schumann, director deportivo del equipo Alinghi, "El término 'instinto asesino' puede sonar duro, pero es la clave para aprovechar cada oportunidad y alzarse con el triunfo". Hay una cosa bien cierta: no importa la metáfora que utilicemos, lo que importa por encima de todo es la navegación. El tablero de ajedrez ondea con las olas, la fuerza y la dirección del viento determinan el avance de los competidores y todo esto contribuye a los movimientos tácticos del juego; cada equipo mueve una única pieza: la pieza de ajedrez adquiere la forma de un yate, que recibe la máxima atención. Los atributos que debía reunir un barco de competición para participar

ACCIÓN

El ganador se lo lleva todo

Presenciar una regata de la America's Cup puede convertirse en una experiencia francamente estimulante. Para los que compiten a bordo, también es la culminación de un sueño por el que han luchado mucho. Únase a la Revista Nespresso para conocer de cerca a un participante de la America's Cup.

en la America's Cup se definieron en la America's Cup Class Rule (ACC) en 1989. En la edición número 32 de la America's Cup, que alcanza su clímax en Valencia este mismo año, se ha publicado la versión 5.0 de la ACC. "La nueva normativa permite un desarrollo limitado. Las irregularidades se castigan con mucha severidad. Todos los barcos participantes han de tener eslora, peso y aparejos similares. "El objetivo es establecer una competición justa", explica el diseñador jefe del Alinghi, Rolf Vrolijk. Sin embargo, aquellos que pensaban que la normativa pondría fin a la innovación, no podían estar más equivocados. La America's Cup es la Fórmula 1 de la navegación (otra analogía) y su papel de liderazgo determina gran parte del desarrollo de la vela. Se trata de explorar los pequeños márgenes permitidos y sacar el máximo provecho de ellos. Jochen Schumann describe el ejercicio mental que despierta la construcción de barcos: "Una regla sencilla y eficaz para la construcción de un yate moderno de la America's Cup se basa en un hecho sencillo: el peso máximo del barco está estrictamente especificado. Por lo tanto, cuanto más peso ahorremos por encima de la línea de flotación, más podremos añadir en la quilla para neutralizar el viento que golpea las velas. Si el yate está en posición casi recta, puede navegar a pleno rendimiento". Las estadísticas de un barco de la America's Cup son, a grandes rasgos, las siguientes: Un barco pesa unas 24 toneladas, 19 de las cuales se ocultan en el quillote. El casco incompleto con una eslora de 25 metros y una

manga de 4 metros no pesa más de 2 toneladas, ligero como una pluma, dado el tamaño del casco y teniendo en cuenta el hecho de que necesita soportar la presión del viento contra 320 metros cuadrados de velas y la de las 19 toneladas de quilla. El secreto está en los materiales utilizados y en el modo de procesarlos. Obviamente, esta calidad tiene un precio. Según Vrolijk: "Incluyendo el desarrollo, un yate cuesta unos 10 millones de dólares, la mitad de los cuales se emplean en su construcción. Además, hay que tener en cuenta la construcción de los bulbos individuales y de las aletas de la quilla, que tienen una influencia decisiva en la velocidad del yate. Antes de botar un yate, son necesarias de 20 a 25 mil horas de trabajo". Antes de iniciar la construcción del yate, se bosquejan incontables diseños del casco en el ordenador. Vrolijk resume su trabajo: "Las construcciones de este tipo se acometen de un modo muy científico. Uno de los principales retos consiste en cargar el software con todos los resultados más recientes de todas las pruebas pertinentes y lograr previsiones más exactas para una nueva construcción".

Una vez tomada la decisión de construir un casco determinado, se construye un modelo a escala 1:3 y se comprueba su propulsión y velocidad en un canal hidrodinámico. Finalmente, una vez resuelto el asunto del casco, éste se construye con carbono cocido en un autoclave y cubierto con una delicada capa de carbono. Pero, éste no es más que el principio de un

proceso de desarrollo: "Cuando un barco de la America's Cup llega de un astillero sólo está al 60 ó 70% de su capacidad potencial, como mucho", explica Schumann. "Son necesarios un desarrollo permanente, la revisión de todos los detalles y pruebas nuevas para lograr que el yate alcance su velocidad máxima". Cada equipo puede construir dos barcos.

Y, en cuanto a la pregunta: ¿Cuál de los dos barcos (con números de vela SUI91 y SUI100) defenderá el famoso trofeo? "Aún no hemos tenido tiempo para decidirlo, tenemos de plazo hasta la víspera del 22 de junio", comenta tranquilamente el diseñador Vrolijk. Después de todo, "la America's Cup sólo puede ganarse con muchísimo trabajo", afirma convencido el director deportivo Schumann. Trabajo duro, que seguramente dará lugar a una disputada carrera con imágenes inolvidables para los entusiasmados espectadores.

