

El aparejo de vela en nuestras embarcaciones tradicionales. La vela al tercio.

El origen de la vela al tercio como la conocemos en nuestras embarcaciones pudiera ser una evolución de las velas triangulares al estilo normando (no latino) según aparecen en documentos históricos como en el famoso tapiz de Bayeux (siglo XI) en el que se ve claramente cómo se guarnían en una verga horizontal con sus correspondientes brazas y el tercer puño con una escota firme en cubierta. Este tipo de vela triangular, después con una verga algo inclinada, se unía al palo por medio de una anilla llamada raca, generalmente por su cara de proa, sin brazas, con el puño de amura firme en el diametral del barco y el puño de escota que se afirma en una cornamuza situada en el costado en la tapa de regala. En la marina atlántica estas velas se comenzaron a utilizar como velas de evolución en el palo de mesana para ayudar en las viradas por avante al efecto timón, pues él solo no podía contrarrestar el efecto de la gran vela cuadra al tratar de hacer pasar la proa por el viento y cambiar éste de amura.

En grabados de las Cantigas de Alfonso X (1275-1284) aparecen embarcaciones oceánicas de dos palos de tradición en parte normanda, de construcción en tingladillo, trinquete inclinado hacia proa y velas triangulares no latinas, representando naves que van a Bretaña y Flandes, con toda probabilidad vasco-cántabras.

El aparejo de vela al tercio se conoce a la vela cuadrangular de forma trapezoidal que envergando su grátil a una percha, se iza por medio de la driza hecha firme a un estrobo situado a un tercio de la longitud desde la proa de dicha percha. El sistema de izado originariamente estaba compuesta por un estrobo o de una raca o racamento que sirve como guía de la verga en el palo.

Dentro del aparejo de vela al tercio hay dos tipos principales de aparejo que se empezaron a diferenciar a mitad del siglo XIX: vela al tercio fija y vela al tercio que se puede arriar, aunque se pueden ver más variantes como la vela al tercio compensada, cuya diferencia con la vela al tercio que se arria es que está armada con una botavara (y percha) permite que el extremo de la vela se extienda a proa del mástil, obteniendo una vela más compensada, de ahí su nombre (el mismo concepto que el timón compensado). El caso del aparejo del junco chino, usado desde la antigüedad, puede considerarse dentro del grupo vela al tercio compensada.

La amura de la vela al tercio que se arria se hacía firme un poco a proa del palo cerca de la roda, siempre se largaba a sotavento del palo y tenía que cambiarse al nuevo sotavento en cada virada. La vela al tercio fija tenía la amura en el palo y podía coger el viento por cualquier banda, aunque era más efectiva cuando la verga estaba a sotavento del palo.

Dependiendo del porte de las embarcaciones menores, pueden estar armadas con dos velas al tercio -trinquete y mayor (fijadas en balleneras, potines, boniteras, etc.)- o con un aparejo al tercio como en el batel tradicional.

El uso en nuestras embarcaciones del aparejo al tercio que se puede arriar, como en balleneras, potines, y traineras, está justificado ya que se recorrían grandes distancias en cada bordo usando el sistema local de brisas, de la costa al mar hasta el amanecer y del mar a la costa hasta el anochecer. Además para esta maniobra de cambio de bordo, las tripulaciones numerosas, con fuerza y expertas que justificaban la propulsión a remo cuando el viento no

era favorable o para recaladas peligrosas, facilitarían el cambio de amura de manera rápida y eficiente y se evitaba la caza del aparejo a la mala, como ocurre en la vela latina.

En algunas embarcaciones de dos mástiles que portaban velas al tercio, el trinquete era la vela al tercio que se podía arriar. Y en la mayor, la percha se suspende a un cuarto de la longitud de la verga, por lo que su nombre correcto debería ser vela al cuarto con el puño al pie de mástil. Esta modificación ahorra la maniobra de cambio de amura de las pesadas perchas y velas con el único inconveniente de perder algo de aerodinámica cuando se caza a la mala.

La vela al tercio estaba generalizada en aguas europeas atlánticas durante la segunda parte del siglo XIX en Francia, Inglaterra y costa Este de Escocia. En algunas embarcaciones del Norte de Europa la disposición de la jarcia es opuesta a la de nuestros botes, es decir la vela al tercio armada en el mástil de popa es de menor superficie que el trinquete.

La ventaja de la vela al tercio que se podía arriar sería su simplicidad y robustez así como facilidad de reparación en caso de avería.

Otra ventaja de la vela al tercio fija y la vela al tercio compensada es la de su seguridad. Probablemente la maniobra más peligrosa que se puede realizar en un bote pequeño es la trasluchada, cuando se recibe el viento por una aleta y se cambia el rumbo recibiendo por la banda opuesta lo cual si no se hace de manera controlada puede cazar la vela con una fuerza extraordinaria capaz de romper el aparejo o hacer zozobrar la embarcación. Para evitar esto se debería avisar a la tripulación de la maniobra, tirar de las escotas con rapidez y cuando cambia la borda se largan de nuevo con cuidado y amortiguando el movimiento.

Una cosa interesante de las velas al tercio es su eficacia, ya que con este aparejo no importa su comportamiento respecto a una limitada superficie vélica como ocurre con el aparejo moderno de vela bermudina, que es el aparejo que mejor se comporta sin duda, relacionado con una superficie vélica dada, en las regatas modernas con el sistema de penalización. La eficacia de la vela al tercio reside en que para cualquier casco es el mejor aparejo para montar la mayor superficie vélica de forma segura y obtener la mayor fuerza propulsora.

La vela al tercio fija es probablemente la mejor alternativa en botes pequeños a la compensada ya que aunque traslucha de manera más violenta, por contra se comporta bastante mejor a la mala y tiene el mejor comportamiento para un criterio de vela de área óptima en contra del comportamiento para un criterio de vela de área restringida.

Finalmente y como buena práctica marinera, la vela al tercio fija debería ir normalmente montada en la amura de estribor como manera de facilitar la maniobra de ceder el paso a las embarcaciones por la amura de estribor.

Pablo Asla