

## REPORTAJE DE LA REVISTA VOILES AL GANADOR DE LA TRANSQUADRA EN SOLITARIO (TRADUCIDO)



**Pierrick Penven, Vencedor de la Transquadra en solitario de la flopta atlantica**  
**VER REPORTAJE ORIGINAL CON MAS FOTOS, AQUI**

**FUENTE: REVISTA VOILES**  
**TRADUCCION: TOO VELA**

El regatista solitario Pierrick Penven ganó las dos etapas de Transquadra, en tiempo real y en compensado. Recuerden, el pasado julio en Madeira, a la llegada de la primera etapa, este corredor solitario aficionado nos dijo cosas increíbles. Al igual que, cómo él cuadraba spinnaker en solitario (con dos tangones) con 30 nudos de viento y sin siquiera un ligero estrés. En Marín, la llegada de la segunda etapa, Pierrick sigue estando distendido.

Una de las cosas que sufrió durante la regata, fue "el mar de los Zargazos", diciendo que fue uno de los momentos más difíciles de su regata ... pero no es capaz de explicar el origen de este fenómeno con cientos de kilómetros de algas y plantas marinas. El patrón es, sin embargo, oceanógrafo, pero resulta que él y sus colegas no tienen explicación definitiva para este fenómeno que le ha complicado la vida de los competidores a lo largo de la segunda semana de la regata.

A su llegada a Madeira, Pierrick había dejado atrás todos los demás Sun Fast 3200 - los realizados solos como los de gestión de matrimonio, una veintena de barcos ... Esta vez todavía hay uno que es 'deslizado en frente de él (Kefeleg Mor, Dominique Appéré y Christophe Prigent). Pero bueno. Eso no impide que preguntar: ¿cómo es? Aquí hay un par

de respuestas.

### **TIMONEAR O NO TIMONEAR?**

Pierrick no siempre timonea navegando con spi, incluso con vientos fuertes, y por tres razones:

- La primera es que el Sun Fast 3200 es un barco muy estable con el spinnaker, en opinión unánime de los usuarios.
- La segunda es que Pierrick no quiere quedar pegado al timon. Pero, ¿qué quiere decir con eso exactamente? De hecho, él todavía quiere asegurarse de que el timonel es realmente capaz de mantener el barco. La preocupación motivada en gran parte por el recuerdo de una historia edificante que dijo Eric Drouglazet: una secuencia en la que él se habría encontrado en el timón del Figaro, con el spinnaker con el viento viene muy, muy fuerte, demasiado fuerte para el timonel, por lo que se hizo imposible bajarlo. La historia de Fígaro incluyendo una terrible sentencia como: "Tenía la esperanza de que estalle la spinnaker". Probablemente sería la confirmación de una persona, pero por otro lado, todo esto se corresponde bastante bien a su estilo y a su reputación. En resumen, Pierrick quiere estar seguro de que puede bajar en buenas condiciones. Quizá por eso había tres spinnakers al llegar a la meta.
- Y, por último, la tercera razón Pierrick era protegerse de los rayos del sol, "A partir de media mañana, con le sol ya fuerte, me ponía en el interior del barco" dice el capitán Bretón más acostumbrados al calor de Tourduf (que también golpea, pero de otra manera).

### **"El sistema Adrena, con un buen piloto, es casi un compañero de equipo"**

El excelente software Adrena utilizado por muchos competidores, incluidas las alarmas configurables basadas en todos los datos imaginables, en particular ángulo de viento (para transportar y viradas, cuando el conductor se encuentra en modo viento real o aparente), la velocidad de la embarcación e incluso - cosa especialmente interesante - la velocidad con un porcentaje de la velocidad como objetivo. Con la posibilidad de establecer a voluntad el tiempo de retardo para cada una de las diferentes configuraciones, lo cual es muy útil. "Para la velocidad mínima, precisa Pierrick, a menudo me puse en 5 nudos, que corresponde a lo que sucede si las desinfla spinnaker y no se reiniciará. »

El capitán de Zéphyrin ha estudiado el tema a fondo y el resultado está ahí. Conclusión: al final, la combinación de un buen piloto (NKE en este caso) y las alarmas Adrena, "es casi un compañero de equipo."

Todavía hay un montón de diferentes sonidos (haga clic aquí o aquí) que se pueden atribuir a cada uno de los distintos parámetros para que el infortunado capitán brutalmente arrancado de los brazos de Morfeo inmediatamente se levanta.

El piloto también debe ajustarse con cuidado, que es un trabajo real que hay que hacer antes del inicio de la regata Y de nuevo, Pierrick estudió minuciosamente este tema.

"Puede que no sea muy intuitivo y tienes que evitar decepcionantes combinaciones y coeficientes de timon que crea regímenes inestables. También considerar los datos de viento, según el tipo de olas y dependiendo de cómo quiero que el barco negocie este tpo de navegacion. »

Por lo demás, Pierrick utiliza diferentes modos de controlador de acuerdo con el método más ortodoxo: modo viento fiel a la dirección del viento, viento aparente para ganar barlovento y el modo de brújula para llegar.

## La elección de las velas

El capitán Zéphyrin "se alegró" de dejar en tierra su vela mayor D4 Vectran (Tecnología Insidence de membrana) Preferió una triradial en DCX (tafetá de poliéster tejido de doble laminado, fabricado por Dimensión-Polyant).

*"Antes del inicio pensé en mi vela mayor hermosa D4, estrellada contra las crucetas todo el día, sentí lástima por ella de antemano y así que traje la otra. Y en última instancia, no fue tan mala."*

Respecto de las velas de proa, Pierrick había mantenido su genova D4 Vectran, una vela muy tolerante, no demasiado fuerte, tipo de Figaro; una vela que, de todos modos, no hay mucho de su forma con que salió de Saint-Nazaire ...

Por último, el patrón no se arrepiente de haber elegido un gennaker pesado (tipo "A5") en lugar del código 5 con enrollador. [1]

Pierrick observó que el Código 5 con enrollador no es tan fácil de guardar

## Saber calmarse: "En un momento, te conviertes en un animal cazado"

Si su historia a veces parece sorprendentemente fácil, no se confundan, Pierrick también experimentó momentos (muy) difíciles. Por ejemplo cuando se lesionó su rostro con una polea de la vela mayor. Mira, él no se veía bien

*"En un momento te conviertes en un animal acosado, que estás ahí dentro [él se sienta en la mesa de cartas] y te preguntas lo que va a caer sobre usted, tu escuchas los sonidos de la jarcia y velas, que son tan tensa que tensas las mandíbulas para que no te sientas mal.."*

Y la fuerza para calmar las cosas ... aún así ganó.

Para simplificar, los códigos no se hanked velas, volumétrica y se registran como spinnakers, pero con un grátil derecho; velas que étarquent y por lo tanto puede también rodar fácilmente. A diferencia de spinnakers son a menudo tallados en telas laminadas, mucho más pronunciada como nylon tejido o incluso un tipo poliéster Stormlite ligero tejido.

Publicado 18 hours ago por POR MARCELO GONZALEZ