



1. GUIA RAPIDA.

Crucetas - Largo: 44.6 - 42.86 cm / Angulo: 71.1 - 77.5 cm.

Obenques: 637.5 - 645.1 cm.

Tensión: 650 - 655.3 cm.

Preflexión: 2.8 - 3.8 cm / 180 -220 lb (190 lb).

Base de los obenques: 177.8 - 183 cm a popa de la proa medidos sobre la crujía. (Tomar como proa el punto de intersección del casco con la cubierta.)

Base del palo: 152.4 cm a popa de la proa.

Driza del foque: 27.9 cm a popa de la proa.

Tangón: 264.1 cm. (3.2 cm diámetro exterior)

Con estas medidas se recomienda empezar con:

Proctor: Tensión 655* cm. Crucetas 41.59 cm × 75.56 cm.

Sidewinder & Cobra II: Tensión 655* cm. Crucetas 41.27 cm × 74.9 cm.

Preflexión: 2.85 cm. (Dyform)

3.17 cm. (1x19)

- Nota – Estas medidas son para snipes McLaughlin, Persson, Eclipse o Jibe Tec. Con Phoenix, Lillia, o Mueller, añadir 2.54 cm. Para Skipper restar 2 cm.

2. APAREJO.

Importante: comprobar la distancia entre los escoteros del foque, de roldana a roldana. La distancia normal es 6.85 - 813 cm. Los barcos nuevos tienen los carriles más juntos (75 cm.)

Poner marcas de referencia siempre que se pueda.

3. PUESTA A PUNTO.

Hay ciertas partes del barco que deben ser medidas y ajustadas correctamente al hacer la puesta a punto. Una vez en su sitio, solo se necesitan pequeños retoques para ser rápidos en todas las condiciones de viento. Las variables principales son los obenques, la tensión y las crucetas.

A. Tipos de palos.

Los que van mejor son los palos blandos. Los más populares son el Sidewinder Junior, Proctor Miracle (Danes o Americano), Sidewinder Sr y Cobra II. Son más



fáciles de trimar y usar con todo tipo de vientos. Es importante saber que aun siendo del mismo fabricante, todos los palos son diferentes, cada uno necesitara un pequeño ajuste final. Los números que aparezcan en esta guía son solo una referencia y no deben ser interpretados como una regla.

B. Preparación para la puesta a punto.

1. Medidas del barco.

Todos los números en esta guía son para el casco Persson.

2. Ajuste de las crucetas.

Ajustar el ángulo y la longitud de las crucetas según el peso de la tripulación y la dureza del palo. Antes de poner el palo estos dos parámetros deben de estar dentro de las medidas recomendadas.

- a. Longitud de las crucetas – Controlan el flexado lateral del palo. Si son muy largas empujaran el palo a sotavento cerrando la salida de aire del foque (perderemos en ceñida). Si son demasiado cortas el palo flexará a barlovento perdiendo potencia la mayor. Tratar de mantener la mayor cargada la más posible, por lo tanto, tratar de mantener las crucetas con la mayor longitud y el mayor ángulo.

Si el palo es demasiado duro usa crucetas largas y con el menor ángulo (todo dentro de las medidas iniciales). Las crucetas empujaran el palo a proa de este modo, pero asegurarse que el palo no flexa ahora a sotavento. De ser así, usar mas palo adelante, reducir el ángulo, acortar las crucetas o todo lo anterior. Las medidas recomendadas en longitud son 41.6 - 42.86 cm. Con la mayor FN-5 usar 41.6cm con 650 cm y 40.6cm con 655 cm.

Para ser rápido con vientos de 10 kt. Mantener el palo recto desde el pinzote hasta la entrada de los obenques, comprobar esto mirando el flexado del palo desde la parte de alante. Ajustar la longitud de las crucetas hasta haber alcanzado esta meta. La mayor FB-3 necesita mas curva de palo: usar 41.6cm con 655 cm.

Si es la primera vez que pones las crucetas, primero mide la distancia entre los obenques en la cubierta. Por cada 1.9 cm de mas a partir de 141.7 cm alargar las crucetas 0.31 cm (y viceversa si los obenques están más juntos) a partir del numero inicial dado en la guía rápida. Tener en mente que cuanto más a proa llevemos la jarcia, menos crucetas vamos a necesitar.

- b. Angulo de las crucetas – Afecta a la flexión del palo con vientos medios y fuertes. Un ángulo mayor hará el palo más rígido (bueno para palos blandos y tripulaciones pesadas). Un ángulo pequeño permite al palo



flexar más (bueno para poco peso o palos duros). El ángulo debe ser de 73 – 76 cm. Empezar con 75.5 cm para la mayor FN-5 y 75 cm para la FB-3. Tener en cuenta que la FN-5 es la mayor estandar de Quantum, y la FB-3 es más embolsada.

Si necesitas crucetas mas largas de lo estándar, primero ajusta el ángulo dentro de los limites y luego alarga las crucetas. El ángulo es más importante que la distancia de punta a punta.

El ángulo debe ser simétrico con la crujía del barco. Comprobar los obenques (de abajo a arriba) con la tensión de foque metida hasta que las crucetas cierren del todo.

3. Stay.

No menor de 2.4 mm y tan largo como sea necesario sin que llegue el palo a tocar en la parte de atrás de la fognadura.

4. Base del palo.

Lo mas a proa posible: 152.4 cm medidos desde la "proa". Recuerda que la "proa" no es la parte delantera del barco, sino el punto donde se unen la cubierta y el casco.

5. Posición de los obenques.

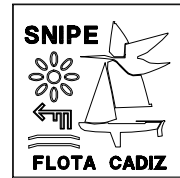
Si están separados 141 cm, la distancia de los obenques al estay será de 168 cm. Cuanto más separados estén, mas a popa tendrán que ir para limitar la curvatura del foque ciñendo. Si la distancia entre obenques es 145 cm, el estay deberá encontrarse a 170 cm. Con viento moderado a fuerte (por encima de 15 – 18 kt), moviendo los obenques atrás 2.5 - 5 cm se tensará el aparejo y se eliminará el exceso de potencia en la mayor. Tendremos también más flexión lateral y menos posibilidades de inversión del palo.

C. Puesta a punto del aparejo.

A partir de las medidas iniciales, ajustar la puesta a punto al peso y las condiciones de viento. Cuando necesites potencia por exceso de peso o por vientos flojos, lleva el palo mas recto y los obenques mas sueltos. Para eliminar potencia de la vela, tensa los obenques y trae el palo mas a popa. Como punto de referencia para saber si somos ligeros o pesados, usar 136 Kg como peso medio.

Empezar con una puesta a punto para vientos medios.

Tensión de foque - 649.6 - 660 cm Tomar nota del tipo de obenques, cuanto menos estiren menos tensión necesitan. Si los obenques son nuevos, medir la



caída después de haber navegado un par de veces, lo normal es que estiren un poco.

Con la mayor FN-5 buscar 650 cm, y con la FB-3 655 cm.

Deck Crown – Medir perpendicularmente la distancia de banda a banda a la altura de la proa. El casco Persson mide 4.5 cm. Si tu barco mide menos, añadir la diferencia a la caída del palo con tensión, y sumarla si mide más.

Preflexión / Tensión del aparejo – Con la tensión medida, comprobar que el palo esta libre en la fagonadura. Fijar la driza de la mayor al pinzote de la botavara y tensarla ligeramente. Medir la distancia del palo a la driza a la altura de las crucetas. Debe encontrarse entre 28 – 38 mm. Si hay demasiada reflexión, sube los obenques y mide de nuevo. Si hay muy poca, mete mas tensión. Mide la presión en los obenques. Debe estar entre 170 - 230 lb., con 190 lb. como punto de partida para viento flojo y moderado.

Si la presión en los obenques esta cercana al máximo, el palo es duro y debe ser trimado de un modo diferente. Poner el palo dentro de los limites de caída a popa pero con menos tensión (menos de 210 lb.), la necesaria para alcanzar suficiente reflexión. El palo estará mas recto, pero el gratil del foque no irá tan tenso con poco viento. Al tener menos reflexión necesitaras mas palo alante con poco viento.

Ajustes para viento – Una sola caída no es suficiente para todas las condiciones de viento. A partir de la puesta a punto para viento medio, bajar los obenques medio punto con 15 – 18 kt, y mantener la driza del foque en la misma marca. Aumenta la tensión en los obenques y el reflexado, y disminuye la caída a popa. Por encima de 15 - 18 kt, mover los obenques un punto a popa (2 cm) y usar la misma marca para la driza del foque.

D. Aparejando.

Longitud de la driza del foque – Comprobar que hay al menos 25 cm de más para largar en la popa.

4. TRIMADO DE LAS VELAS.

A. Mayor en ceñida.

1. Amura de la mayor.

Poner a 2 cm del palo con poco viento, y pegada al palo cuando empieces a colgarte. Con mucho viento ponerlo de modo que el puño de escota esté lo más a popa posible quedando el pujamen tensado.



2. Cunningham de mayor.

No usar por debajo de 10 kt. Por encima, mantener la bolsa de la mayor un 42% a popa en la costura media de la vela. Caza Cunningham hasta que el punto más profundo de la vela en la costura media, se encuentre entre los dos últimos números de la vela cuando estés amurado a estribor.

Demasiado cunningham mueve la bolsa a proa, se pierde proa. Con muy poco ceñirás más pero irás mas lento con ola corta. Es mejor errar por corto que pasarse con el cunningham.

Con viento, mucho cunningham aumenta la flexión del palo, aplanando la vela y abriendo la baluma por la parte de arriba.

3. Pujamen.

Con poco viento largar 1 – 2 cm. El resto del tiempo a la marca en ceñida.

4. Escota.

Es el ajuste más importante del barco y debe ser trimada constantemente de acuerdo con los cambios de viento. Afecta al flexado del palo y a la curvatura del foque, la cual hace variar la forma de la mayor y del foque. Como regla general, la escota debe ir cazada de modo que el sable alto vaya paralelo o abierto 5º con la botavara. Para mejorar el ángulo de ceñida, cazar la mayor hasta que el sable alto se curve a barlovento un poco. Cuidado, haciendo esto frenamos el barco. El trimado de la mayor es un ciclo constante: cazo y hago proa, abro y recupero la máxima velocidad. Con poco viento abrir la mayor hasta que el sable alto esté paralelo a cruzía. Con mucho viento crear twist en la mayor hasta que el sable medio este paralelo a la botavara.

5. Palo adelante / atrás.

Este aparejo controla la flexión del palo, afectando no solo a la forma de la mayor, sino también a la del foque.

Palo alante: Aumenta la flexión, aplanando la mayor y embolsa el foque (más curva de gratil).

Palo atrás: restringe el flexado y aplanando el foque (gratil más tenso).

Marcas en la cubierta.

El palo debe estar completamente libre en la fagonadura, con la tensión metida en nuestra caída y el palo adelante / atrás completamente suelto. Asegurarse también de que los topes del palo no van muy justos, de modo que limiten el movimiento del mismo. Hacer marcas coincidentes por ambas bandas, y luego marcas 19 mm a proa y 13 mm a popa.



Usa del aparejo.

Poco viento (tripulante en sotavento): Meter palo adelante para que el sable alto se abra paralelo a la vela. Aplanas la mayor, abres la baluma de la mayor y aumentas la curvatura del gratil del foque.

Viento medio (tripulante en el medio o justo a barlo de la orza): Soltar el aparejo, el palo se irá a la marca o justo a proa de la marca central. Si ves que no tienes velocidad mete un poco de palo adelante.

Viento medio (8 kt, tripulante sentado en la banda): Templar el palo atrás de modo que quede justo a proa de la marca central.

Conforme el viento aumenta (dependiendo del peso): A medida que se va usando mas trapa, usar más palo atrás. Según el peso que llevemos, llegará un punto en el que el viento es tan fuerte que es necesario soltar palo atrás progresivamente, permitiendo el flexado del palo para que se aplane la mayor.

6. Trapa.

Usar ciñendo con viento medio a fuerte. Cuando el viento es tan fuerte que es necesario soltar mayor en la racha o gobernar para pasar la ola, meter palo atrás hasta la marca central o justo a proa de ésta. Cazar la mayor al sitio y templar la trapa y el palo atrás. Conforme el viento aumenta, aumentar la tensión de la trapa y soltar palo atrás progresivamente para aplanar la mayor y controlar la curva del gratil del foque.

Con mucho viento necesitas mucha trapa, pero no inviertas el sable alto o frenarás el barco. Es crítico que, conforme el viento baja de intensidad, soltemos trapa para evitar que la baluma de la mayor se cierre.

IMPORTANTE: Con viento, soltar trapa antes de llegar a la baliza de barlovento y abrir vela; los palos flexibles pueden romper en un largo con mucha trapa metida.

7. Traveler.

Hay dos formas de usar el traveler:

- a) No usar el traveler solo trapa con mucho viento. Es imperativo mover los obenques un punto a popa para eliminar el exceso de curva en el foque que se crea al usar así la trapa. Con este sistema solo se suelta un máximo de 2,5 cm con olas grandes y poco viento. Así se abre la baluma de la mayor por abajo y tenemos la escota cazada al mismo tiempo.
- b) Usar el traveler para mantener tenso el gratil del foque. Largar traveler es la mejor forma de eliminar el exceso de potencia en la mayor porque no altera la tensión en el gratil del foque. Como el traveler no es tan fácil de usar como la escota, se mantiene cazado al centro hasta que todos los otros ajustes de la mayor están en su posición de viento



fuerte. Empezar largando 5 cm para mantener el braco plano. Con viento fuerte y racheado, es preciso encontrar un punto de equilibrio entre la escota y el traveler.

IMPORTANTE: Centrar el traveler tan pronto como el viento baje de intensidad. Con el traveler muy suelto se pierde proa, aunque puede ser efectivo usarlo si vas pasado de boya o necesitas velocidad para planchar a alguien. También emplearlo antes con mucha mar ayudará a estabilizar el aparejo pasando las olas. Esto se debe a que con el traveler suelto aumenta la presión en el cabo de sotavento de la escota, y esto evita que el palo se mueva hacia delante al golpear la proa las olas. En cualquier situación, lo máximo que se suelta el traveler es aproximadamente 15cm.

B. Foque en ceñida.

1. Escoteros del foque.

Como punto de partida, poner el escotero de modo que la escota sea una prolongación de la línea de trimado. Esta es aproximadamente la posición del escotero con 5 - 8 kt y mar plana. Para hallar el punto exacto, observar desde sotavento la baluma del foque. La costura intermedia del foque, la segunda empezando desde abajo, debe ir paralela a crujía.

Al mover el escotero a proa la costura se cierra a barlovento, y al contrario al llevar el escotero a popa. Con poco viento llevamos el escotero en la posición de mas a popa. Conforme aumenta, el escotero va a proa hasta 5 cm y la escota va mas suelta. A partir de 18 kt, empezar a traer el escotero a popa para evitar que la baluma se cierre demasiado.

2. Escota del foque.

Muy importante para la velocidad del barco, debe ser ajustada tanto como la escota de la mayor. La mejor referencia es el bateolas. Dependiendo en la fuerza del viento y la posición del escotero, el foque tocará en el bateolas entre 36.8 – 45.7 cm de crujía. Esta distancia refiere al plano vertical del foque y no al extremo del paño inferior. Trimar el foque a 45.7 cm o más con muy poco viento, 38 cm con viento ligero-medio y mar plana (cuidado con el cataviento de la baluma, debe ir volando todo el tiempo), y largar escota progresivamente hasta 50 cm conforme aumenta el viento y la ola.

3. Cunningham del foque.

En ceñida, cazar hasta que salgan arrugas solo de la mitad inferior del gratil. Al igual que el cunningham de mayor, es mejor llevarlo demasiado suelto que demasiado cazado. Nunca quitar todas las arrugas en los foques de mylar.



4. Driza del foque.

Puede que con nuestra tensión, el barco sea mas lento con mucho o con poco viento. Si el barco va bien hasta los 14 kt y el viento aumenta a 15 kt, largando un poco de driza eliminamos exceso de potencia del barco: Se abre el espacio entre la mayor y el foque, y la jarcia cae a popa y a sotavento. Si al contrario, necesitas más potencia, cazando driza enderezamos el palo y tensamos la baluma del foque. Cuando el viento es tan flojo que necesitas palo alante, este exceso de palo adelante aumenta la curva del gratil del foque y lo embolsa más. Un foque más embolsado puede ser una buena idea con vientos cambiantes o con ola corta. Si templas la driza ahora, le gratil volverá a su forma anterior. Encontrarás que la jarcia ya está suficientemente a proa, pero que aún necesitas más potencia con poco viento y ola corta. Con el palo alante metido debido al poco viento, soltar 2.5 cm de driza para embolsar el foque al máximo posible.

C. Eliminando el exceso de potencia en ceñida.

1. Cazar pujamen y cunningham de mayor y foque.
2. Palo atrás hasta casi la marca. Soltar conforme el viento aumenta.
3. Cazar escota de la mayor para un trimado correcto. Esto establecerá nuestra flexión de palo.
4. Largar escota del foque y mover el escotero a proa para caminar más.
5. Templar la trapa y tensarla ligeramente. Cazar bastante con el aumento de viento.
6. Mover los obenques medio punto abajo y un punto a popa.
7. Largar traveler cuando los pasos 1 – 3 no son suficiente.
8. Mover el escotero del foque a popa dos puntos (ultimo recurso).

D. Mayor en largos y popas.

1. Cunningham.

Completamente suelto.

2. Pujamen.

En largos, en condiciones de planeo, no soltar pujamen. Con poco viento, largar hasta que el paño del pujamen esté casi abierto. En popa soltar hasta que el pujamen este completamente abierto.

3. Escota.

En largos, abrir todo lo que la mayor permita sin llegar a flamear. En condiciones de planeo, llevarla un poco más cazada para empezar a planear



antes y mantener el barco más tiempo en el planeo. En popa, largar hasta que el obenque casi toque la botavara. En popas con viento fuerte, hacer un nudo en la escota de modo que la botavara nunca toque los obenques. Esto ayuda a prevenir que el palo invierta.

4. Palo alante / atrás.

En largos sin tangón, meter palo atrás hasta la marca de popa para enderezar el palo. Así se consigue una mayor más embolsada. No hacer esto cuando el viento es demasiado flojo, para evitar que la baluma se cierre demasiado. Con poca presión el peso de la botavara hace que la baluma se venga a barlovento, y usando palo atrás empeoramos la situación. Usar en este caso el palo adelante hasta la marca de proa para abrir la baluma por arriba y curvar el gratil del foque.

En largos con tangón y en popas, con la driza del foque suelta, usar palo adelante para evitar que el palo caiga a popa. Tensar el palo alante hasta que el palo este derecho y descansando ligeramente contra los obenques. Debe quedar entre la marca central y la de popa. Por otro lado, otros llevan el palo hasta la marca de proa para sacar mas tangón.

En popas con viento fuerte, llevar el palo adelante hasta la marca de proa para evitar una posible inversión del palo.

5. Trapa.

En largos cazar hasta que el sable alto esté paralelo a la botavara. En condiciones de planeo, buscar la siguiente costura hacia abajo y hacer que vaya paralela a la botavara.

En popa, el sable alto debe abrirse hasta ir perpendicular a crujía. Esto permite arribar más. Cuando el viento es muy flojo o la mar es confusa, la baluma se moverá demasiado si va tan abierta. Cazar entonces la trapa hasta que el sable alto vaya paralelo a la botavara y la baluma esté estable.

E. Foque en largos y popas.

1. Largos sin tangón.

- a. Escota del foque – Trimar las lanas paralelas.
- b. Barber – Mueve el escotero a proa y hacia afuera. Hacer que los dos juegos de lanas (altas y bajas) den la misma información. Por encima de 18 kt, el barber no se usa en largos y popas, pero si en ceñida llevando el escotero hasta 10 cm a sotavento.
- c. Driza del foque – en largos sin tangón, curvar el gratil del foque para embolsarlo más. Si estamos usando el palo atrás, el gratil puede quedar demasiado tenso. Para devolverlo a su forma embolsada largar 2.5 cm. (Cuidado, con poco viento estas usando el palo adelante... ya llevas el foque embolsado, larga 1 cm.)



d. Cunningham de foque – Completamente suelto. Con viento fuerte, templar un poco para que no haga demasiadas arrugas.

2. Largos con tangón y popas.

a. Escota del foque – Cazar tanto como se pueda sin que la baluma (que ahora hace de gratil) flamee. En popas la baluma nunca flameara, así pues cazar la escota hasta que el pujamen del foque empiece a curvarse hacia arriba. Solo con poco viento largar un poco de escota para embolsar un poco más el foque. El error más común es no llevar el tangón lo suficiente atrás en las popas.

b. Contraescota – En popa con olas, tensar ligeramente la contraescota del foque, para evitar que el tangón se levante. Así la baluma del foque se queda templada y no perdemos potencia.

c. Driza del foque – Cuanto más por la popa entre el viento, más driza largar. Esto permite proyectar más el foque y llevar el tangón más atrás en la popa. Mantener la driza en la tensión de ceñida en largos cerrados con tangón, y largar gradualmente conforme nos abrimos hasta la popa. Cuando el gratil se mueva por poco viento o mar confusa, templar la driza para estabilizarlo. La tendencia en los largos con tangón es soltar demasiada driza. Esto embolsa demasiado el foque y no nos permite llevar el tangón atrás todo lo que debiera. Si en un largo con tangón necesitas largar escota para evitar que la baluma se dé la vuelta (colapse), temple la driza primero. Una buena referencia en los largos ajustar la driza para mantener el tangón paralelo al horizonte. En la popa la tendencia es no largar suficiente driza. La longitud de la driza debe ser entre 26 - 36 cm. La meta en los largos y popas con tangón es maximizar la proyección del foque al viento.

d. Cunningham del foque – Largar entre 10 – 20 cm en rumbos abiertos.

5. MANIOBRAS.

A. Paso de balizas.

1. Baliza de barlovento.

- a. Largar trapa antes de la boya (especialmente si tiene mucha tensión).
- b. Largar escotas de mayor y foque en la boya.
- c. Sacar el tangón (si es necesario).
- d. Subir la orza.
- e. Largar driza de foque y meter palo alante. (Si es un largo sin tangón, meter palo atrás y destensar la driza del foque).



- f. Comprobar la tensión de la trapa.
- g. Soltar cunningham de foque y mayor.
- h. Soltar pujamen.

Hacer en orden inverso en la baliza de sotavento.

B. La orza.

Siempre tratar de subirla lo máximo posible con el barco manteniendo aun el rumbo. Más arriba cuanto más de popa entre el viento. Recordar la regla de la clase: Al menos 30.5 cm de orza deben de ir por debajo del casco en todo momento.

C. Peso de la tripulación.

Con poco viento el patrón va a la altura del escotero del foque y el proel abajo y lo mas a proa. Evitar que el proel vaya arriba en sotavento. Si necesitas más escora, el patrón baja antes de que el proel pase al rail de sotavento.

Conforme sube el viento, el patrón pasa afuera y a popa hasta ir perpendicular a la escota. Al mismo tiempo el proel va poniéndose a barlovento hasta terminar justo delante del patrón.

En largos con poco viento el patrón va en la misma posición que en ceñida con poco viento, con el proel justo a proa en el rail de sotavento. Cuando sube el viento, ambos pasan a barlovento y a popa.

Con el tangón dado, el patrón va justo detrás del escotero con el proel justo a proa, moviéndose ambos a popa con más viento. Mantener el peso un poco a alante para que la proa baje en la ola, e inmediatamente echar el peso a popa para no hacer el submarino.

Navegar con un poco de escora en los largos. Poner el barco plano en los planeos, pero dejar que coja un poco de escora en cuanto salga del planeo. En popas con poco viento llevar un poco de escora. Con viento medio y fuerte, llevar el barco contra escorado.

El snipe es un barco que siempre ha de navegar con una ligera escora. Esto lo hace más fácil de gobernar y ayuda a mantener las velas llenas con poco viento.

D. El tangón.

Al sacarlo tener cuidado para que no se lo lleve el viento a proa, y para no meter demasiada escota y estar peleando con el proel que está tratando de sacarlo.



En la trasluchada, meter el tangón justo cuando la botavara empieza a cruzar y cuidado con el estay.

Al meterlo, el patrón debe cazar un poco la escota para que el tangón quede paralelo a la botavara mientras se mete, evitando así que se vaya a proa.

TRIMADO DEL FOQUE.

Si la parte alta del gratil del foque flamea primero, mover los escoterros a proa, y si es la parte baja, moverlos a popa.

Con poco viento mover los escoterros a popa, y con viento moverlos a proa y hacia afuera.

Con los escoterros a popa y el foque más cazado en poco viento, abro la baluma del foque y ciño más. Conforme el viento aumenta, mover los escoterros a proa y hacia afuera, así se abre el espacio entre la mayor y el foque, aumenta la velocidad y se mantiene ésta mejor con olas. Con esta técnica se aumenta también el equilibrio en la caña. En todas las configuraciones y trimados, mantener la sección media de la baluma del foque, paralela a crujía.

Para tener referencia del trimado del foque, y para poder repetir el mismo trimado en las mismas condiciones, necesitas:

1. Una escala numerada en el bateolas para apreciar donde cae el pie del foque.
2. Catavientos en la baluma del foque.
3. Una ventana en la mayor, para ver como de separada esta la baluma de los obenques, y que forma tiene la baluma.
4. Dibujar una línea recta en los últimos 30 cm de la costura intermedia de la baluma del foque, para asegurarnos que esta casi siempre trimada paralela a crujía.
5. Marcas de referencias en las crucetas.

0 a 5 nudos – escoterros a popa.

Meta: Inducir twist en la vela y mantener la velocidad.

Con este viento, poner el escotero del foque en la posición mas retrasada, de modo que el pujamen del foque caiga a unos 45 – 46 cm de la crujía sobre el bateolas. Recuerda que aquí el viento aparente es mas de la proa al nivel de la cubierta que más arriba (para comprobar esto coloca catavientos en los obenques, separados unos 60 cm). Con poco viento, la velocidad del viento en la parte alta del palo es mayor que al nivel del agua. Para acomodar la vela a estas condiciones,



necesitas producir mucho twist en el foque. Debido a la baja velocidad del barco, llevar el foque bien hacia fuera (abierto de escota??)

5 a 10 nudos y mar plana - escoteros un punto a proa.

Meta: Mantener el flujo de aire y ceñir al máximo.

Cuando el viento aumenta, hay poca diferencia entre la velocidad y el ángulo aparente del aire arriba y a ras de agua. Si mantenemos el escotero en la posición anterior, habrá demasiado twist en el foque, por lo que hay que moverlo un punto a proa y cazar más el foque (39.3 cm de crujía). Con este trimado es muy importante mantener vigilado el catawiento de la baluma del foque y comprobar que no se cae. Si deja de volar, suelta más escota o vuelve a poner el escotero en la posición anterior.

5 a 10 nudos y ola corta – escotero dos punto a proa y menos escota.

Meta: Mantener el barco con energía para pasar las olas.

Cuando las olas empiezan a acumularse, tienes que ceñir menos para mantener el barco con velocidad. Con el trimado de poco viento, conforme las olas van siendo más grandes, el barco es más difícil de gobernar y de mantener en su punto, y no tendrás energía para pasar las olas. La solución es darle al foque una forma más redonda, moviendo el escotero a proa y cazando ligeramente menos para mantener la velocidad y evitar que la baluma del foque se cierre demasiado. Caza hasta tener el pujamen del foque a 39.6 – 43.2 cm de la crujía. Navegando más rápido, se genera más flujo sobre las velas y ciñes más que si fueras más cazado (haciendo más proa pero más despacio).

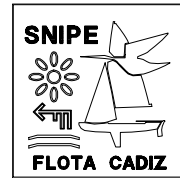
10 a 20 nudos y olas – escotero tres puntos a proa.

Meta: Mantener el barco con velocidad y eliminar el exceso de potencia en la mayor.

Con el viento a 20 nudos, mover el escotero otro punto a proa y largar más escota, hasta 45.7 cm sobre el bateolas. También cazar los obenques para tensar el gratil del foque y así aplanarlo. Si el barco tiene barber o escoteros de viento, usarlos ahora para enderezar la parte baja de la baluma del foque.

20 a 25 nudos y más – escoteros a popa, a la posición de poco viento.

Meta: Producir twist en la baluma.



Con este viento el gratil empieza a curvarse demasiado a sotavento. Cuando el gratil se curva demasiado, el foque se hace mas curvo, en las rachas perdemos twist y la baluma empieza a cerrarse con lo que perdemos velocidad. Para evitar esto, mover los escoteros a popa para mantener el twist del foque similar al de poco viento. Soltar también escota de modo que el pujamen del foque este a 50.8 cm de la cruzía de modo que el barco esta corriendo en ceñida sin dejar que las olas lo frenen. Cuando veas la baluma del foque en la ventana, deberá estar paralela con el casco.

Da lo mismo el tipo de barco en el que navegues, mantén siempre el cataviento de la baluma volando. Pon siempre el mismo ángulo de apertura en la ventana de la mayor, y siempre mantener los últimos 30 cm del paño medio del foque paralelos a cruzía.