



CLASE DOBLE CON SPINAKEER, VAURIEN.

INTRODUCCIÓN:

Actualmente el Vaurien forma parte de las clases de elite, ya que muchos buenos regatistas se han forjado en el mismo. Con la experiencia de regatistas anteriores y actuales hemos confeccionados estos apuntes sobre la puesta a punto que esperamos sean de ayuda tanto a regatistas y entrenadores actuales.

Antes de salir al agua deberíamos realizar una Preparación Inicial, dominar los siguientes puntos:

- 1º PREPARACIÓN INICIAL
- 2º TÉCNICA DE NAVEGACIÓN Y TÁCTICA DE REGATAS
- 3º REGLAJES
- 4º MANIOBRAS
- 5º REGLAMENTO

1. PREPARACIÓN INICIAL:

Antes de salir al agua hay que comprobar para el buen desarrollo de nuestra embarcación y no retrasar el entrenamiento.

- a. Evitar roturas.
- b. Sistemas que funcionen bien.
- c. Cabos en su justa medida, ni muy gruesos ni muy largos.
- d. Posición de navegación cómoda (cinchas, longitud stick, etc.)
- e. Aerodinámica, rozamiento y peso.
- f. Holgura de los herrajes, timón, caña y stick.
- g. Juego orza.
- h. Cuñas en orza
- i. Catavientos.
- j. Mástil recto lateralmente navegando.
- k. Sables
- l. Máxima rigidez y mínimo peso para mástil, orza, botavara y timón.
- m. Perfecto acabado de casco y apéndices.

También tenemos que comprobar la simetría,

- a. Alineación de timón, orza, palo (fogonadura) y herraje de proa.
- b. Alineación del pie de mástil con crujía.



- c. Centrado de base de mástil en crujía.
- d. Centrado de fognadura.
- e. Simetría de los cadenotes de obenque.
- f. Posición de los mismos con respecto a la amura del foque.
- g. Mástil: Revisar posición, anclaje obenques, herraje crucetas.
- h. Crucetas (igual longitud, abertura)
- i. Longitud de obenques.
- j. Verticalidad del mástil.

2º TÉCNICA DE NAVEGACIÓN Y TÁCTICA DE REGATAS

Técnica de Navegación

El objetivo es conseguir un perfecto dominio del barco que nos permita llevarlo al ciento por ciento de velocidad. Para ello tenemos que coordinar perfectamente los movimientos de escotas, timón y peso de la tripulación.

REGLA DE ORO: BARCO PLANO

CEÑIDA: En la ceñida, con poco viento hay que llevar el barco lo más rápido posible con un buen reglaje según la tripulación y si hay olas o no, la tripulación irá muy concentrada atentas a los diferentes cambios de viento y procurando realizar los movimientos muy suaves. El patrón irá muy concentrado llevando el barco a máximo rendimiento (fino en timón y escota). También se encargará del trimado de la vela con la contra y cuñas de palo (si este es regulable). El ajuste de las cuñas se lo dictará al tripulante.

Con muy poco viento se puede escorar un poco a sotavento para que porten las velas y reducir superficie mojada, si no hay olas adelantar el peso de la tripulación.

Con vientos medios se seguirá trimando las velas con la trapa y con el cazado de escota o barber, si los hubiere, del foque. Ojo con dejar muy cazado el foque con respecto a la mayor o viceversa si cambian las condiciones.

Ejm. Si baja el viento soltaremos trapa (Abriendo baluma y embolsando la vela mayor) y ojo también soltaremos un poco el foque para que haga el mismo efecto.

Con vientos fuerte, o desde que no aguantemos cazaremos trapa controlando con las cuñas la flexión del palo (que no nos parta la mayor), ya que la vela tiene una curva hay que procurar que el palo se acople a la misma. Desde que no consigamos mantenerlo plano comenzaremos a trabajar la escota de mayor soltando la misma, SIEMPRE BARCO PLANO.



En casos de viento muy fuerte se suele dejar que parta la mayor (tripulaciones ligeras), quitando cuñas de esta manera el palo absorberá la bolsa de la mayor. Ojo con rachas huracanadas podemos soltar la trapa en banda para evitar el vuelco.

RUMBOS ABIERTOS.

Son los menos trabajados y es donde podemos conseguir una gran remontada después de una mala salida o mal bordo.

Timón

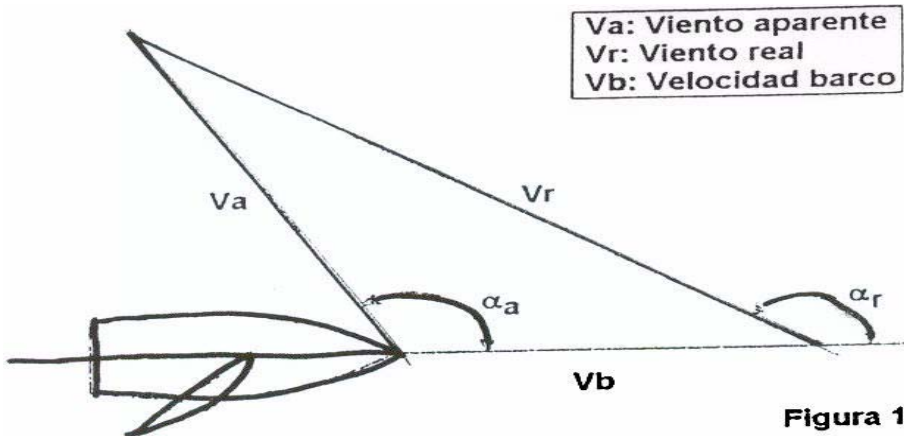
Para cada fuerza de viento hay un rumbo de spi en el que la velocidad del barco es máxima, y este rumbo es más abierto cuando el viento es más fuerte. Y va siendo más cerrado con viento más flojo, porque de este modo, aumentamos la velocidad de viento aparente y damos más potencia a las velas.

Como raras veces el viento es constante en intensidad y dirección, el camino más rápido en el largo será tanto más sinuoso cuanto más racheado sea el viento. Según esto, debemos arribar al cargar la racha y orzar en la calma. Además de aumentar la velocidad del barco nos vamos a beneficiar de un aspecto secundario y es que, al arribar en la racha, nos desplazaremos en su misma dirección y por lo tanto nos acompañará durante más tiempo, y, al orzar en la calma, llegaremos antes a la siguiente racha. Sin embargo, muchos patrones se obsesionan con el rumbo de boya y navegan una parte del recorrido escorados y con las velas flameando, para no caer a sotavento, y después, una vez pasada la racha, deben meter peso al interior del barco. En ambas ocasiones navegan por debajo de sus posibilidades.

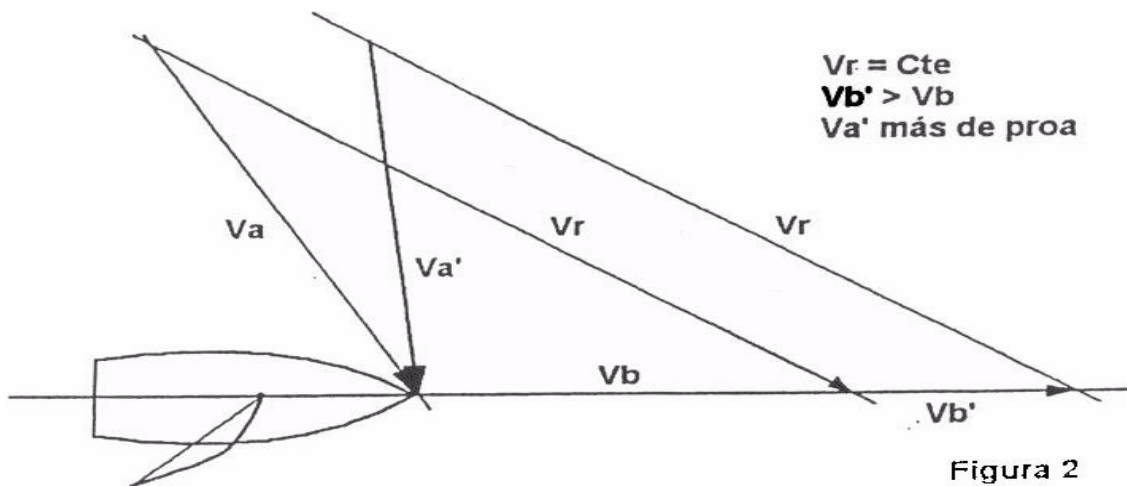
En resumen, hay que llevar el barco al máximo de velocidad sin separarnos demasiado de la boya y forzar el rumbo sólo a costa de perder velocidad al acercarnos a ella. Existe riesgo de no llegar a montarla.

La escota

Estos movimientos de timón variarán el ángulo de incidencia del viento aparente, y lo mismo ocurrirá en las rachas y las calmas, y en los planeos y frenadas del barco. Por lo tanto, tendremos que modificar la orientación de las velas por medio de las escotas.



Como el viento aparente es la composición del viento real y el originado por la velocidad del barco (fig. 1), las situaciones anteriores exigirán las siguientes correcciones de escota:

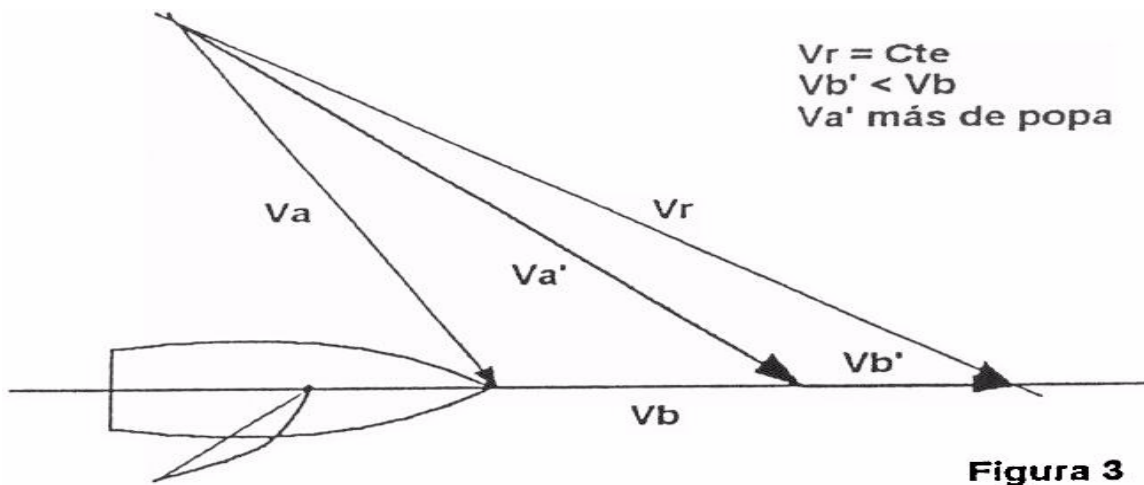


α_a y α_b son los ángulos de incidencia del viento aparente y del viento real, y V_b , V_a y V_r son las velocidades del barco, viento aparente y viento real respectivamente.

Planeo. En este momento se produce un aumento brusco de V_b y vemos que el viento aparente se cierra (nos viene más de proa) (fig. 2).

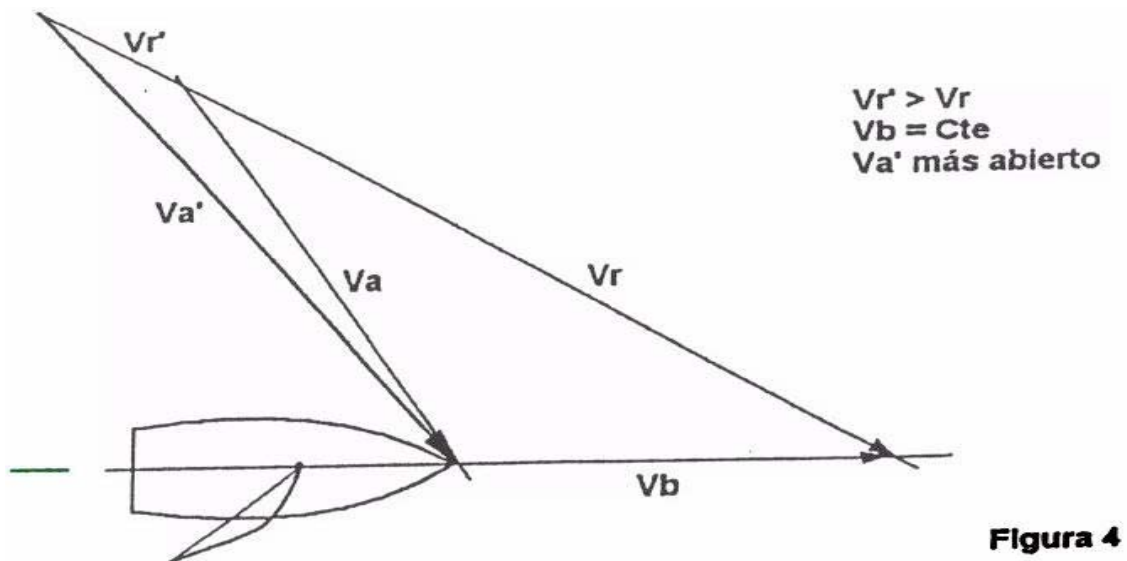
Esto lo compensamos cazando escotas y arribando un poco.

Frenada. Al pararnos en una ola o dejar un planeo, disminuimos V_b y entonces el viento aparente se abre (viene más de popa) (fig. 3).



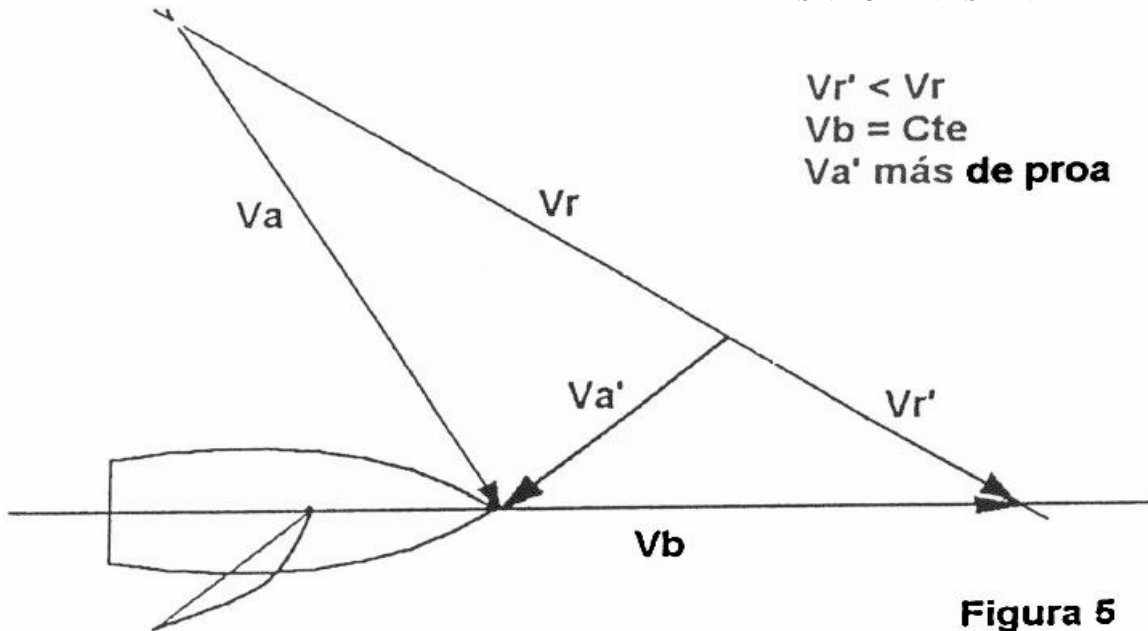
Debemos orzar y largar ligeramente escotas.

Racha. Aquí tenemos un aumento brusco de VR que hace que VA sea más abierto (fig. 4).



Primero lo compensamos arribando, pero este aumento de VR nos va a acelerar el barco, por lo que tendremos que cazar escotas a medida que acelera éste, hasta que se llegue a un equilibrio y el ángulo del viento aparente vuelva a ser aproximadamente el mismo.

Calma. Al disminuir VR, el viento aparente disminuye en intensidad y momentáneamente se cierra (fig. 5).



Hay que cazar escotas primeros y, a medida que va perdiendo la velocidad el barco, ir las largando hasta que se llegue a un nuevo equilibrio y el viento aparente tenga aproximadamente el mismo ángulo de incidencia que tenía antes de la calma.

En las rachas y calmas no varía el ángulo de incidencia del viento real y, sin embargo, sí lo hace momentáneamente el del viento aparente. Esto, sobre todo en ceñida, puede hacernos caer en el error de que el viento ha rolado.

Peso de la tripulación

Hemos de procurar sacar el máximo rendimiento el peso de la tripulación, que es lo que va a contrarrestar la fuerza de escora. Así, en traveses, hemos de usar los reglajes que modifican la forma de la vela para que ésta tenga la máxima potencia que podamos equilibrar con nuestro peso.

Cuando con el peso no podamos llevar el barco plano y tampoco podamos arribar debido a la posición de la boya, tendremos que empezar a quitar potencia a la vela, y el reglaje clave es la trapa. (Ya lo veremos más adelante).

Pumping y rocking (Ojo con los jurados)

Es especialmente importante en rumbos abiertos, cuando las condiciones sean tales que sin esta ayuda no podamos subirnos a la ola y planear. Es una técnica difícil, que requiere mucho entrenamiento y coordinación entre tripulantes para obtener buen rendimiento y es imprescindible en las regatas de vela ligera.



El momento óptimo es cuando la ola levanta la popa de nuestro barco, es entonces cuando debemos cazar las velas rápidamente (tantas veces como máximo permite el reglamento). Para que sea más efectivo y como en rumbos abiertos interesa ganar sotavento (ya que, al orzar después aumentamos la velocidad), acompañaremos la remada con un golpe de peso hacia barlovento, aumentando así el viento aparente y, cuando comience el planeo, con una ligera arribada, para orientar mejor el viento aparente y planear más fácilmente al ir en la misma dirección de la ola.

En la práctica, además de muy ventajoso y necesario, es también bastante arriesgado en cuanto a descalificaciones, dada la poca uniformidad de criterios de comités y jurados en la interpretación de esta regla.

Puesta a punto

Una vez comenzado el largo hemos de adecuar el reglaje de nuestro barco al rumbo y viento existentes.

Orza

Soy partidario de llevarlo en su justa posición para reducir la superficie de rozamiento y evite la escora, ojo con el efecto derrape.

LA REGLA DE ORO ES LLEVAR EL BARCO PLANO Y AL MÁXIMO DE VELOCIDAD.

Cunningham, pujamen y trapa

En rumbos abiertos y vientos ligeros y medios conviene soltar cunningham y pujamen para embolsar la mayor.

Debe cazarse lo necesario para dar la forma correcta a la baluma, sin que cierre excesivamente. Llevarla demasiado suelta hará que, al cargar la racha, se levante la botavara y abra demasiado la parte alta de la baluma, perdiéndose una parte importante de energía. Es decir, irá amortiguando el efecto de las rachas con la consiguiente pérdida de velocidad.

Además, esto crea una inestabilidad en el barco, ya que las fuerzas resultantes en la parte alta de la vela se orientarán más hacia barlovento, dando tendencia a que el barco contraescore y, si el viento es fuerte y el rumbo suficiente abierto, puede hacernos volcar.



Este mismo efecto que aquí es perjudicial, podemos utilizarlo con provecho en otras condiciones. Me refiero al través con viento fuerte.

Cuando el rumbo es demasiado cerrado para la fuerza de viento existente, llevar la vela cazada hace que ésta tenga demasiada potencia y que la fuerza de escora sea excesiva y no podamos compensarla con el peso.

Una solución es largar escotas, pero la mayor nos flameará totalmente, ya que todo el flujo desviado por el spi incidirá en su cara de sotavento.

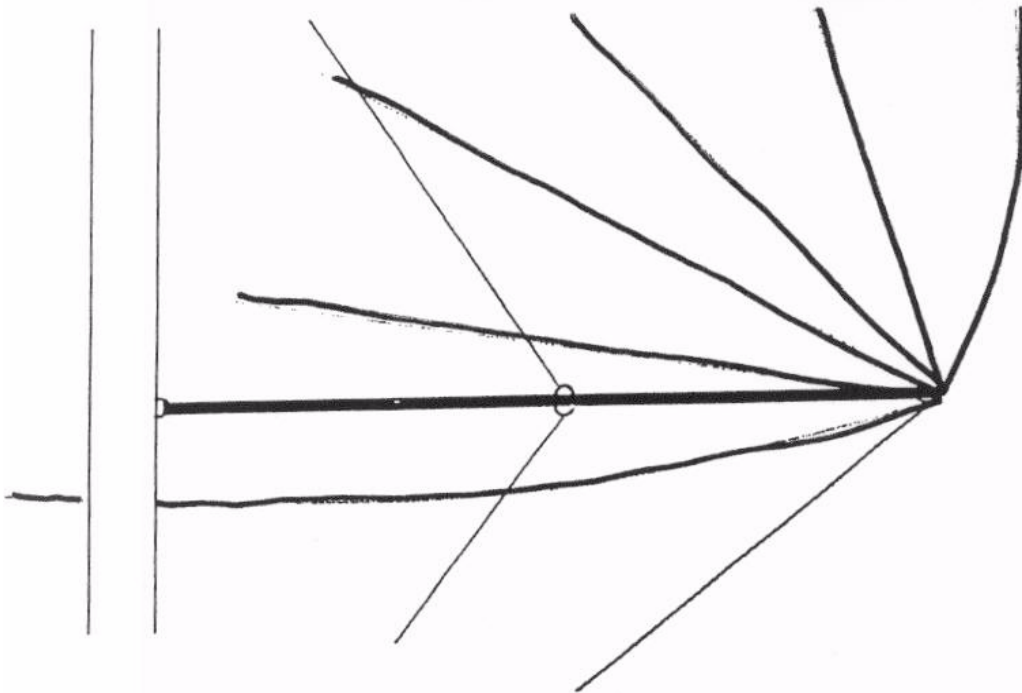
Entonces es mucho más efectivo ir soltando trapa para abrir la parte de alta de la vela, con lo que descargamos ésta y bajamos el centro vélico, disminuyendo su potencia y por tanto la fuerza de su escora.

Esta manera de navegar, nos permitirá subir un poco más con el spi y llegar a esa boya que, de otra forma, sería inalcanzable.

Para cada fuerza de viento hay un rumbo de spi en el que la velocidad es máxima, y este rumbo es más abierto cuando el viento sube.

Tangón

Un punto muy importante es la longitud del tangón, no sólo hay que llevarlo a la medida que permita el reglamento, sino que se utilice al máximo para separar el spi hacia proa. Con ello, separaremos el spi de la mayor, y en través con viento fuerte podremos abrir más botavara sin que el flujo de salida del spi nos desvente la mayor. Así las fuerzas que actúan sobre la vela se orientarán más hacia proa y disminuirán la escora.



Para aprovechar al máximo la longitud del tangón, cuando el reglamento de la clase lo permita, el anclaje de éste en el palo ha de estar a una altura tal que, cuando el puño de la braza de spi esté en posición correcta, el tangón este horizontal (fig. 6).

El que mejor aproveche los golpes de viento y las olas puede sacar mucha ventaja a sus rivales.

Táctica

Desde antes de comenzar la regata y en cada momento de la misma, recibimos datos sobre el viento, las corrientes, posición de otros barcos, etc. Y, ante cada situación, debemos dar la respuesta adecuada. Sin embargo, las líneas generales de nuestra táctica del largo dependen fundamentalmente de unos factores que podemos conocer antes de llegar a la baliza de barlovento. Son:

- a. Que lleguemos a la boya solos o en un grupo de barcos
- b. La dirección de la corriente
- c. Que el largo sea abierto o cerrado y cuánto
- d. Nuestra velocidad en este rumbo

A. En el caso ideal de que pasemos primeros la boya y sin barcos muy próximos. Después de una buena izada de spi, la táctica es navegar por el camino "más rápido" hacia la baliza siguiente, teniendo en cuenta la corriente. Si nuestra técnica de navegación es buena, aprovecharemos las



luchas de los demás para aumentar la ventaja. En caso de que no confiemos en nuestra velocidad hay que estar más pendiente de nuestros perseguidores y situarnos aproximadamente entre ellos y la baliza. Así podremos navegar libres, a máxima velocidad, tendremos posibilidad de defendernos si nos alcanzan y de luchar por el interior de boya al acercarnos a ella.

Desgraciadamente el caso anterior no suele darse con frecuencia que deseamos; lo normal es llegar a boya con un grupo que va a condicionar nuestra táctica.

En este caso, la salida de boya se hará intentando coger la mejor posición respecto a los otros, para evitar los desventes, dejando en segundo término la maniobra de izada de spi.

Con mucha frecuencia vemos, incluso en regatas de cierto nivel que, después de pasar la boya, toda la preocupación del patrón está en subir rápidamente el spi y, mientras lo hacen, son desventados por aquellos que buscaron una mejor colocación.

La lucha por colocarse bien después de montar la boya hace que los barcos salgan más orzados del rumbo hacia la siguiente boya y tanto más cuanto mayor sea el número de barcos y más agresivas sus tripulaciones. Esto nos permite una segunda opción que es navegar por sotavento de la flota. Para ello debemos separarnos de los otros barcos, dejándonos caer un poco a sotavento hasta quedar libre de las perturbaciones de otras velas. A partir de aquí intentaremos el camino "más rápido" y tendremos la ventaja de aprovecharnos de las luchas de los demás que llegarán a la boya, casi en popa, muy despacio y desventándose entre sí, y que, además, deberán dejarnos espacio en la boya seremos barco interior.

Las mejores condiciones para esta segunda opción son cuando el largo es abierto, el viento flojo y la corriente empuja hacia barlovento.

B. La corriente. Podemos saber su intensidad y dirección por los datos tomados antes de la salida, tablas de mareas, estela de objetos fondeados, etc.

En realidad, el efecto de la corriente sobre nuestro barco es el mismo que si la baliza se desplazase a su misma velocidad y en sentido contrario y



navegásemos sin corriente. Por lo tanto, navegaremos como si no la hubiese, pero compensando nuestro rumbo según el imaginario movimiento de la baliza.

Es importante conocer el rumbo de compás de la corriente, ya que su efecto dependerá del ángulo que forme con el rumbo del barco. Si la corriente va en la dirección del largo, a efectos de táctica no tiene influencia, y sólo hará que la longitud de ese tramo de recorrido sea mayor o menor. Sin embargo, si es perpendicular, aunque la intensidad sea pequeña, tendrá bastante influencia y habrá que tenerla en cuenta.

C. Largo o través. Los recorridos de casi todos los campeonatos importantes de vela ligera son con balizas por babor.

Si durante la primera ceñida el viento ha rolado hacia la derecha, el primer largo será abierto y, si lo ha hecho hacia la izquierda, será cerrado.

Hacia dónde ha rolado nos lo dice el compás, si comparamos el rumbo de ceñida inicial y el que hacemos en los últimos bordos de ceñida, en una misma amura. Si la lectura de compás da más grados, el viento ha rolado hacia la derecha y sí menos, hacia izquierda.

Si hubiese una rolada muy fuerte, de más de 45^a hacia la derecha, hay que trasluchar en boya. Si es hacia la izquierda, según la fuerza del viento, habrá un ángulo a partir del cual no entrará el spi.

D. Nuestra velocidad. Influirá en nuestra táctica, ya que si no confiamos en ella navegaremos a no perder, mientras que si estamos seguros de ella buscaremos ganar metros, navegando libres y sin preocuparnos apenas por los de detrás.

Segundo largo

En general se ha de navegar como el primero, teniendo en cuenta que, si el primero fue abierto, éste será cerrado, y viceversa.

Por otra parte, ahora será menos interesante la opción de sotavento, ya que no tendremos la ventaja de ser barco interior al llegar a la boya.



Una situación especial es el paso de las balizas, en donde además de buena táctica, se necesita hacer una buena maniobra y conocer bien el reglamento de regatas.

3. REGLAJE

Reglaje del palo.

- **Base de palo.**

El primer punto a tener en cuenta será la base del palo. Está deberá ir entre 2 m 60 cm y 2 m 64 cm medidos desde el espejo de popa. (Depende de las condiciones de viento y del peso de la tripulación.)

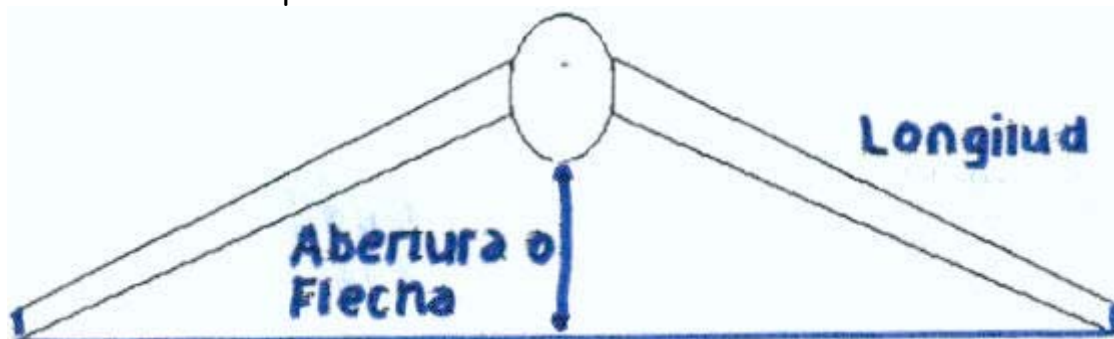
Con vientos duros el barco tendrá más tendencia a orzar (más ardiente), por lo cual deberemos corregir esa tendencia a orzar retrasando la base del palo, con lo que desplazamos el centro vélico más a proa. En el caso contrario tendremos un barco demasiado blando de caña, haremos a operación contraria, consiguiendo así que el barco adquiera tendencia a orzar.

Tripulaciones pesadas llevaran una caída de palo de 2m 60 cm y una tripulación de 120 kilos (ligera) entre 2m 62 cm - 2m 63 cm.

- **Crucetas.**

Dos serán las variantes a tener en cuenta la longitud y la flecha o abertura.

La longitud de la cruceta se mediará desde la pared lateral del mástil hasta el obenque. La longitud normalmente vendrá determinada por el peso de la tripulación, poniendo una longitud corta para tripulaciones ligeras y aumentando para tripulaciones pesadas, también hay que tener en cuenta la dureza lateral del palo.



Unas crucetas cortas harán que el palo doble más lateralmente que unas largas, provocando la abertura de la parte superior de la mayor. Una medida



entre 41 cm (ligera) y una 46 cm (pesada) será lo correcto. Para tripulaciones medias será aproximadamente 43 cm.

La abertura o flecha de las crucetas no controlará la flexión proa a popa del palo. Nos interesa que esta flexión sea lo más parecida posible a la curva del grátil de la mayor. La abertura se mide a partir de una línea imaginaria que une los obenques hasta la parte posterior del mástil. Debería estar entre 10 y 16.

- **Tensión**

Una tensión de driza de foque baja supondrá que la fuerza que ejerce el viento sobre el foque desplace el grátil a sotavento, lo que nos hará perder ángulo de ceñida y nos cerrará la baluma del foque. Por eso es importante a partir de fuerza 2 llevar la máxima tensión que nuestro casco nos permita. Se regulará mediante la regulación de obenques y tensión de la driza del foque.

BARCO		M. Superspars
POLYSIER		42
FACCENDA		34 - 36
		B

Las cuñas nos permiten un control variable de la curva del palo, dependiendo de las condiciones en que estemos navegando. Controla la bolsa en su parte posterior.

Con vientos flojos y mar lisa navegaremos sin cuñas; de esta forma nos quedará un ataque fino de la mayor, a la vez que abrirá baluma.

Con vientos medios - fuertes, habrá que acuñar el palo, de forma que al cazar la contra no se nos parta la mayor. Si por el contrario, navegando nos

queda bolsa pegada al palo, habrá que sacar cuñas. También dependerá de las olas para adelantar la bolsa y lo que aguantemos.

- **Caída de palo**

La caída del palo se efectúa con el palo ya acuñado, si las condiciones lo requieren, y la tensión de driza con la que tenga de navegar. El metro se sujetará a la driza de la mayor, poniendo la misma en el sitio donde habitualmente va la mayor, y se medirá en la parte superior del espejo de



popa. La caída variará de 6m 10 cm con poco viento y tripulaciones pesadas y 6m 02 cm con viento y tripulaciones ligeras.

Al darle más caída al palo, habrá que ir acompañada de una bajada de obenques, para no perder tensión en el cable del foque.

Reglaje de las velas.

- **Cunningham**

El cunningham irá completamente suelto cuando naveguemos con poco viento, sin importar que salgan arrugas horizontales en el tejido, pues de esa forma tendremos el ataque más fino posible. A medida que aumenta la fuerza del viento se irá cazando progresivamente, así la tracción que ejerce sobre el tejido del grátil hace que la bolsa se adelante, teniendo más potencia en la vela (para pasar las olas) y se aplana el tercio posterior de la vela haciendo abrir la baluma. También reducirá la componente escorante; por lo que será bueno llevarlo cazado con viento, ojo ya que se pierde ángulo de ceñida.

Sin Cunningham



Con Cunningham



- **Pujamen**

El cazado del pujamen nos controlará la bolsa de la mayor en la parte inferior. Como norma general se llevará cazado siempre que naveguemos con mar llana, mientras que, cuando haya olas y necesitemos potencia se llevará más suelto.

Cuando las condiciones lo permitan, se soltarán en largos y popas.



- **Pata de gallo**

La pata de gallo nos permite poner la botavara más al centro sin cerrar baluma. En el Vaurien no se trabaja pero sería un aspecto a tratar ya que hay mucha gente que navega con la botavara al medio por lo que para llevarla lo más cerca posible del eje del barco, la longitud de la misma debe ser modificada dependiendo de las condiciones de viento. (Cuanto más viento más cazada).

- **Trapa o contra**

Al navegar con pata de gallo, la contra o trapa adquirirá máxima importancia, pues será nuestro medio para poder cerrar la baluma cuando está abra. A medida que vaya subiendo el viento, nosotros cazaremos trapa, la forma que no nos abra excesivamente la mayor. Ojo ya que si no vamos acuñados nos partirá la mayor.

Reglaje del Foque

- **Foque**

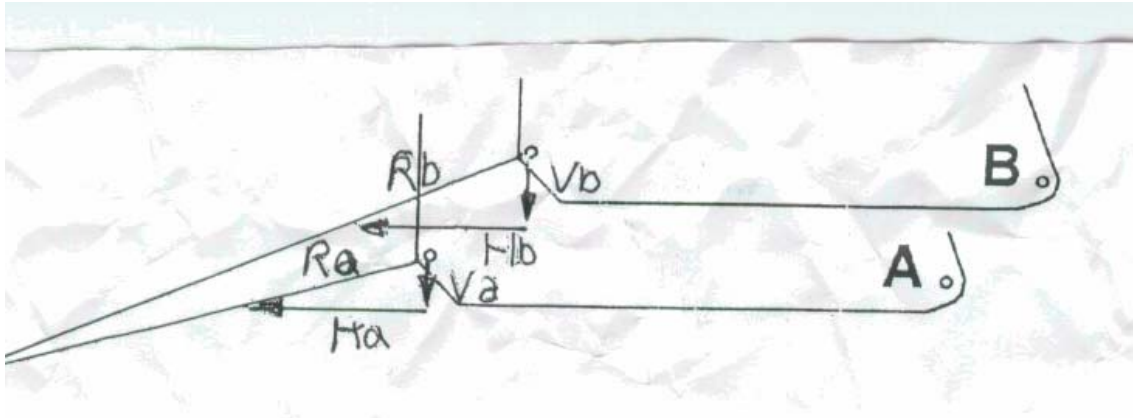
En primer lugar habrá que graduar la altura del foque. Lo más rápido para efectuar esta operación es poner el foque con la tensión y caída que queramos, y poner el barco de lado.

Cazamos escota de foque y la altura correcta será cuando este toque ligeramente la cubierta. Se le dará la tensión al tejido, justo para que desaparezcan las arrugas. Debido a que el escotero del foque es fijo, el tiro de la escota, sólo lo podremos controlar con la caída del palo y si se nos abre excesivamente el foque, deberemos poner éste a más altura.

Recordar que el escotero es fijo pero podemos modificar el tiro desplazándolo a popa o lateralmente según se quiera abrir o cerrar baluma, o abrir o cerrar canal.

También se puede utilizar un barber para controlar la abertura o cierre del foque tanto de baluma como de canal, por lo que entonces lo ideal sería llevar el escotero lo más a popa y a sotavento posible con un barber que nos

permita cerrar el canal y cerrar la baluma, de esta manera junto con la escota podemos modificarlo en cualquier condición tanto de viento como de ola.



La componente vertical del tiro del foque es inferior en "A" que en "B", por lo tanto abrirá más en "A".

4. MANIOBRAS

- **VIRADA POR AVANTE.**

El OBJETIVO de la misma es el conseguir que el barco no pierda velocidad durante la maniobra.

Para INICIAR la maniobra el barco ha de ir a la máxima velocidad y habrá que escoger el lugar de menos olas.

EJECUCIÓN:

1.- Se deja escorar el barco, desplazando el peso hacia sotavento y manteniendo rumbo.

2.- Al escorar, el barco aumenta su tendencia a orzar. Lo ayudamos con el timón (no meter mucho), manteniendo escora. El barco comienza a virar.

3.- Momentos antes de que las velas comiencen a flamear (si lo hacemos mucho antes lucharemos contra las velas y no servirá para nada), iniciamos un balanceo del barco hacia barlovento, que debe de durar hasta hacer rumbo de ceñida.

4.- En ese momento, rectificamos el timón y movemos el peso, iniciando otro balanceo hacia barlovento para adrizar el barco.

COMENTARIOS.

Durante la virada el barco pierde velocidad por tres motivos.



PRIMERO.- Porque el timón es un freno, y al ser un plano se opone al movimiento ofreciendo resistencia al avance.

Para evitarlo escoramos el barco, con lo que el barco aumentara su tendencia a orzar, necesitando menos timón al virar.

SEGUNDO.- Porque el paso de la proa por el eje del viento suele ser contra las olas y el choque con ellas, frena.

Con mar llana prolongaremos la duración, aprovechando la inercia (sobre todo si es pesado) manteniendo la velocidad, no frenan las olas.

Con olas, se realizará más rápido evitando el choque de las mismas con la proa y por lo tanto evitando el consiguiente freno. Con vientos suaves es mucho más importante.

TERCERO.- Porque el flameo de las velas durante la virada, al desinflarse frena.

Depende del tiempo de flameo, la vela flamea desde un poco antes de llegar proa al viento, hasta que se hincha por la otra banda, cuando alcanza el rumbo de la siguiente bordada.

- ***IZADA DE SPINAKER***

El OBJETIVO es la búsqueda de estabilidad y rapidez para lograr navegar el máximo de tiempo con el spi inflado.

PRECAUCIÓN: Cuando se llega a la baliza en grupo es preferible buscar una posición favorable que realizar rápida la maniobra, ganar barlovento.

PREPARACIÓN:

Antes de la salida:

- a. Comprobar spi, lado correcto.
- b. Adujar bien spi, subir y bajarlo correctamente, también después de cada regata, separando los puños.
- c. Colocar bien escotas, drizas, no estorbe incluso en ceñida.

- d. Fijar amantillo aproximadamente para el largo, colocarlo y quitarlo. (Usar marcas palo.)



ASVAURIEN ESPAÑA

Poco antes de llegar abaliza: (LLEGAR AMURADOS A ESTRIBOR)

- a. Liberar driza.
- b. Cazar braza hasta marca.
- c. Poner tangón a mano y colocar braza en terminal.

EJECUCIÓN

1.- El patrón arriba hasta el rumbo estable (este será más arribado cuando más fuerte sea el viento) y se ajustan las escotas (mayor y foque), para ese rumbo.

2.- Patrón.- Comienza a izar el spi con brazadas largas. (Sistema de izada rápida).

3.- Patrón.- Nada más terminar de izar, caza escota, llevándola correctamente, (morder ecota mayor con viento controlable) hasta que pueda cogerla el proel.

Proel.- En cuanto coloca el tangón, ajusta orza, sube la orza y coge la escota.

• **TRASLUCHADA DE TRAVÉS**

El OBJETIVO es que entrar en baliza a máxima velocidad, salir de ella lo más orzado posible realizándola de forma estable y segura y en lo posible portando.

PRECAUCIONES: Es la maniobra más complicada, es fundamental que los rumbos de entrada y salida sean con el barco estable, ya que si no correríamos riesgo de vuelco.

IMPORTANTE: Como siempre que llegamos en grupo hay que buscar el interior y salir libre de velas antes que mantener el spi portando.

EJECUCIÓN:

1.- El patrón debe concentrarse en los rumbos y en el paso de boya. Caza el foque de barlovento y lo suelta de sotavento.

El proel llegando a la boya, libera la braza del puente y sigue llevando el spi. Cuando el barco pasa la boya, a medida que arriba y contraescora, bascula el spi hacia barlovento, de forma que cuando el barco pase por el eje del



viento, suelta la nueva braza (quedará fija en un tope), pasa la nueva escota al patrón al tiempo que pasa la botavara. Al cambiarse de banda lo primero

que hace es pasar la braza por el puente del cadenote para evitar que se hinche arriba del palo.

Es fundamental bascular totalmente el spi y que una vez trasluchado, el spi quede a sotavento. Si no hacemos esto, el spi quedará entre el mástil y el stay, la maniobra saldrá mal y podremos volcar.

2.- El patrón sentado en barlovento lleva la escota de spi y lo mantiene hinchado, llevando el barco estable y rápido, mientras el tripulante cambia de banda el tangón.

Facilita la mucho la maniobra, el llevar un tope en la braza.

3.- El proel ajusta braza y toma de nuevo escota, ojo con la tensión de trapa si queremos salir orzados.

- **TRASLUCHADA DE POPA**

El OBJETIVO se basa en que el spi trabaje lo máximo de tiempo posible y que los movimientos de la tripulación no los note el barco.

IMPORTANTE: Controlar la posición de los otros barcos para no entrar en su desvente.

PRECAUCIÓN: El tiempo que se tarde en hacer la maniobra no es importante, si está se hace bien.

ANTES DE LA MANIOBRA

1.- El patrón caza la escota de barlo del foque y suelta la de sota, se pone de pie con la caña entre las piernas y coge las escotas del spi.

El proel después de entregar con cuidado las escotas al patrón libera la braza del puente del cadenote y baja un poco la orza (paso de botavara). Hasta aquí, el barco no debe notar nada.

EJECUCIÓN:

1.- El patrón arriba ligeramente (con las piernas) y contraeskorando el barco. Al tiempo que varía el rumbo, va basculando el spi hacia barlovento.



2.- Cuando el barco sobrepasa el eje del viento, el proel ayuda a pasar la botavara, suelta el terminal del tangón del palo y el de la escota, y lo antes posible empuja la nueva braza hacia barlovento (para que el spi no se desvente detrás de la mayor) y en esa posición coloca el terminal de la braza y después del palo.

IMPORTANTE: El rumbo de salida, después de la trasluchada, debe ser tanto más orzado cuanto más flojo sea el viento y la orientación del spi, debe ser acorde a su rumbo. El éxito de la maniobra depende de ello y por tanto la responsabilidad mayor es del patrón.

3.- El proel ajusta la posición de la orza, pasa la braza por el puente del cadenote, y coge la escota. El patrón ya debe estar sentado y le da la escota al proel.

- **ARRIADA DE SPINAKER**

El **OBJETIVO** es la búsqueda de la estabilidad y mantener el spi trabajando durante ella, el tiempo máximo posible.

PRECAUCIÓN, llegada comprometida con muchos barcos es mejor buscar el interior en baliza que la rapidez de la misma.

INICIO, buscaremos el rumbo más estable, con viento fuerte conviene ir al final del tramo u poco más orzado para luego poder entrar en boya un poco más arribado y mantener la estabilidad durante la maniobra.

EJECUCIÓN:

- 1.- El patrón, ajusta los controles (cunningham, cazar un poco de escota foque, trapa, pujamén, etc.)
- 2.- El proel pasa la escota al patrón.
- 3.- Sin que se mueva el spi, el proel quita el tangón y baja la orza.

el proel arría el mismo con brazadas largas.



AS VAURIEN ESPAÑA

5.- Se ajustan las escotas y el rpoel ordena la driza y las escotas de spi y ayuda en el ajuste de reglajes. (Tener preparados los más posibles antes de la maniobra).

La finalidad de estos apuntes es que la clase y sobre todo las tripulaciones que comiencen tengan un punto de referencia desde puesta apunto pasando por técnica de navegación hasta maniobras etc., por ello si queréis contribuir con sus comentarios o apreciaciones no dudéis en hacérmelos llegar, ya que de esta manera tendremos unos apuntes muchos más completos.

Alberto Medina García.
velatenerife@vodafone.es