

Guía de puesta a punto del barco

Seguro que a la hora de montar el barco y navegar, os surgen muchas preguntas que o no sabéis a quien, u os da vergüenza preguntar. Pues a los que os pase esto, estáis de enhorabuena, porque lo que aquí sigue pretende arrojar un poco de luz...

Índice:

- El palo
- Crucetas
- Trapa y cuñas
- Spi y tangón
- Foque y tensión

El palo

Lo primero que te encuentras es que no sabes dónde poner la base del palo, ¿Mas a proa?, ¿Mas a popa?

Esta medida es de las que menos se mueve. La mayoría de la gente lleva 2,62 metros. Se mide desde la popa del barco, por la parte de fuera, hasta la relinga del palo, que es desde ahí desde donde sale la vela (aunque cada uno tiene su propia forma de medir, esta es la forma y la medida más extendida).

Una vez pinchado el palo, enseguida ves un montón de agujeros en los que enganchar los obenques, son las llamadas pletinas o guitarras o escalerillas... No desfallezcas, es más fácil de lo que parece.

La forma de saber donde quieres ponerlo es la siguiente. Anuda una cinta métrica a la driza de mayor e ízala hasta el tope. Después lleva la cinta hasta el cintón de la popa(encima de los herrajes del timón) Antes de nada, deberás darle tensión al barco para medirlo como se explica en el apartado "Foque y tensión".

A continuación te mostramos una tabla orientativa sobre el peso de la tripulación y la caída que debes llevar.

Peso	110 Kg	115	120	125	130	135	140 o más (Pesamos la o'tia)
Caída	6,02 metros	6,04	6,06	6,08	6,10	6,12	6,14 (y más)

Con esto debería ser suficiente para que colocases los obenques correctamente.

Se ve fácilmente que cuanto menos caída (menos distancia) más flexado está el palo. Esto es positivo para tripulaciones ligeras en caso de vientos fuertes.

Crucetas

Este es uno de los grandes misterios de todo aquel que está empezando en el Vaurien, que normalmente viene de barcos (Cadete, Optimist...) donde no las había, y que decide como medida más apropiada el dejarlas como están. Sin embargo esta no es una idea muy acertada, así que te proponemos que eches un vistazo a lo siguiente:

En primer lugar debes saber que las crucetas pueden regularse tanto en longitud como en abertura, si bien solo podrás regular esto ultimo en el agua sin dificultades.

Con la abertura de las crucetas regulas una parte de la flexión del palo, de tal forma que cuanto más las cierres, más se flexará. La flexión se busca para quitar bolsa a la vela, así que cuanto más ligera sea una tripulación, más preflexión necesitará.

Por otro lado con la longitud, lo que consigues regular principalmente es la sujeción lateral del palo, así, cuanto más largas pongas las crucetas más sujeción lateral tendrás. Esto es recomendable para tripulaciones pesadas, de forma que cuando entre el viento o cargue una racha, el palo no flexe hacia sotavento y deje "escapar" el viento.

Spi y tangón

Este es un tema muy controvertido, ya que aunque en principio parece fácil llevar un Spi, se le puede conseguir mucho más rendimiento del que la gente acostumbra a sacarle.

Y es que un factor muy importante a la hora de llevar el Spi es colocar bien el tangón, tanto de altura como de posición. En primer lugar decir que subiendo el tangón, consigues que suba el Spi, y si te fijas, en la parte de arriba quedará paralelo al agua, por lo que estarás desaprovechando vela, esto es recomendable en caso de viento fuerte que te haga pensar en la volcada. También puedes subirlo cuando el rumbo sea demasiado cerrado y no de para Spi, consiguiendo de esta forma que entre. Cuando esto no sea así, deberás pensar en tener el tangón más bajo, de tal forma que altura de los dos puños, el de barlovento y sotavento sea la misma.

En cuanto al spi, no olvides de sacar lo máximo posible la braza (sin estirarlo) ya que en general, y según algunos estudios en simuladores, los tripulantes sacan la braza menos de lo que se debería para conseguir un rendimiento óptimo.

Trapa y cuñas

Las cuñas, dícese de aquellas piezas para poner delante del palo y que casi siempre me olvido de usar. Esto es una realidad en la mayoría de los barcos incluso con cierto nivel. Su utilidad es, ya sean varias o en su variante moderna (cuña móvil), el enderezar el palo, es decir, quitarle flexión, si bien, dado el punto de apoyo con el palo, esto solo se consigue en la parte baja de este, mas o menos hasta la altura de las crucetas. Esto consigue embolsar más la mayor, y esto se necesita en momentos en los que no tienes suficiente potencia, como puede ser en ceñida cuando no eres capaz de pasar las olas sin perder velocidad. También se utiliza en rumbos abiertos, como por ejemplo en popa donde no se necesita la flexión. Por eso con vientos fuertes, en principio no son necesarias.

La trapa sirve para abrir y cerrar la baluma de la mayor. En rumbos cerrados se caza la trapa para cerrar la baluma y que el viento no se "escape", consiguiendo con ello más potencia, sin embargo

no debes pasarte, como guía para colocarla te puede servir la lana más alta de la mayor. Fíjate que si cazas demasiado la trapa, la lanita se mete a sotavento de la mayor. Esto es justo lo que no debe suceder, y debes llevarla hasta antes de ese punto.

En rumbos abiertos la sueltas más de forma que la baluma no se curve ni hacia proa ni hacia popa.

Cuanta más trapa metas, mas flexarás el palo, sin embargo, en situaciones de mucho viento, metiendo más trapa solo flexas mas el palo sin cerrar la baluma (es como si el viento hiciese más fuerza sobre el palo que la resistencia del palo a flexarse) En este caso debes poner alguna cuña de forma que hagan de tope para que no flexe el palo más y que cazando trapa se cierre la baluma.

Foque y tensión

Cazar el foque, más o menos todo el mundo sabe, pero el Cuningham demasiada gente lo descuida. Cuando lo cazas, sucede lo mismo con el de la mayor, desplazas la bolsa hacia proa, consiguiendo más potencia. Así en días de poco viento y sin ola, deberás llevarlo suelto, que el gratil lleve unas pequeñas arrugas, y a medida que sube el viento y/o la ola, lo vas cazando, siempre atento a que no surja una arruga vertical (síntoma de estar sobrecazado)

En cuanto a la tensión decir:

Cuanto más viento más tensión de foque. Pero la tensión no depende exclusivamente de la intensidad del viento si no también de si hay o no hay ola. En días de más olas tiene que haber menos tensión que los días que no hay. Sin embargo, en el instante en el que ya no puedas con el barco, debes volver a empezar a soltar tensión. El barco se vuelve mas blando y más fácil de llevar, incluso aunque se combe un poco el gratil del foque y ciñas un poco menos. Explicar también que al empezar a meter tensión, el palo comienza a flexarse, pero que a partir de entonces, empiezas a desplazar el palo hacia proa, con lo que consigues el efecto contrario que flexando el palo. Además hay que tener en cuenta que al meter mucha trapa, si no metes cuñas de tope, haces que las crucetas empujen el palo hacia delante, con lo que el foque pierde tensión, ¡ojo!

Con esto deberías poder empezar a poner el barco a punto de forma aceptable. En cualquier caso, si tienes alguna duda concreta, no dudes en pasar por el foro técnico y dejar tu cuestión, y con seguridad se te responderá enseguida.

Realizado por Jessie y Er_Fach