

## **GUÍA DE PUESTA A PUNTO DE LA CLASE ÓPTIMIST**

Esta guía pretende ayudarte a extraer la máxima velocidad de tu vela cual sea las condiciones de viento. Es una guía relativamente técnica para ayudarte a subir el nivel



**“Un barco rápido es un barco contento”**

Fernando Sales -Zenit Rigging-.

[www.zenitrigging.com](http://www.zenitrigging.com)

## **LA PUESTA A PUNTO:**

Lo primero que tenemos que entender es que no hay fórmulas mágicas, ni hay que seguir dietas rígidas ni trucos extravagantes para llegar a sacar un mayor rendimiento del optimist o de cualquier barco.

La correcta puesta a punto de la vela no depende únicamente del viento y las olas, depende del peso del tripulante, su fuerza, su técnica y estilo.

Todos los patrones son diferentes y todos los días las condiciones de navegación cambian. Por lo que debemos entender cómo funcionan los diferentes controles que tenemos a nuestro alcance y cómo afectan estos a la vela y al barco. Sólo si encontramos la combinación correcta seremos rápidos. Pero un trimado y ajuste constante de la vela es la clave para maximizar nuestra velocidad.

## **Elige tu vela:**

En todas las clases es básicamente lo mismo:

Para los tripulantes ligeros las velas planas van mejor. Si eres un tripulante pesado, o eres fuerte y estás muy en forma necesitarás una vela más embolsada.

También en ocasiones una vez cuando ya tengas un nivel alto llevarás una vela a una determinada regata condicionada por las condiciones predominantes del lugar.

Normalmente los veleros tienen 3 rangos de velas según el peso del tripulante, ligero/medio/pesado

## LA PERCHA:

Recuerda esto: “La tensión de percha índice directamente en la tensión y forma de la baluma”. Esto es MUY importante, sobre todo con poco y con mucho viento.

La tensión de percha es el control que ajustaremos más a menudo. La tensión correcta de percha es el “santo grial” en el optimist, normalmente las velas de competición están diseñadas para llevar la baluma bastante redondita, por lo que una excesiva tensión de percha en una vela de paños radiales tensará mucho la baluma y no será una vela rápida.

En cambio una vela de paños horizontales será menos crítica a la tensión de percha.

En resumen: la vela de paños horizontales será más fácil de llevar pero en cambio la de paños radiales tendrá mayor potencial si se sabe llevar bien.

Lo primero que tenemos que identificar es que cuando navegamos hay 2 vientos, el viento predominante y el viento máximo en la racha. Tenemos que ajustar la vela para el viento predominante para que cuando cargue la racha veamos arrugas de falta de tensión de percha en la vela.

Si la percha está muy cazada tendremos demasiada tensión de baluma, esto es un enorme lastre en condiciones de poco viento. Asegúrate que en condiciones de poco viento la percha no esté muy cazada, incluso que salga una pequeña arruga por falta de tensión puede hacernos realmente rápidos en condiciones de muy poquito viento.



En el caso de vientos fuertes, cuando el barco te sobrepuja, (Este viento es diferente según el tipo de patrón que seas, peso, fuerza y técnica). Deberás reducir la tensión de la percha hasta que aparezcan arrugas en la vela, incluso si la vela parece partida en 2 mitades. No es una técnica muy elegante pero es tremadamente rápida. Así que deja ir un poco la percha y disfruta de la facilidad de manejo que te brindará esta técnica.

De todas maneras si eres un patrón que utiliza esta técnica muy a menudo deberías plantearte hacerte con una vela más plana.

En vientos medios, cuando puedes perfectamente con el barco a máxima potencia asegúrate que la vela se vea perfecta en ceñida, sin arrugas de ningún tipo.



## TRAPA:

La trapa es otro de los controles que permite trimar la baluma de la vela. Al igual que la percha es importantísimo no sobre cazarla con vientos flojos. Con vientos flojos la trapa la ajustaremos en popa de tal manera que el sable de arriba de la vela se mantenga alineado con la botavara. Ni más ni menos.

La trapa mantiene la tensión de la baluma en las rachas cuando soltamos escota en ceñida, esto es importante porque nos permitirá mantener la proa alta mientras vaciamos potencia de la vela.

Si no llevásemos suficiente tensión de trapa en la ceñida con viento fuerte al soltar escota la baluma se abriría y el barco arribaría, lo que irremediablemente nos traería más escora. Por lo que el patrón se tendría que colgar más aún. Y todos tenemos en la mente la imagen del típico patrón luchando contra la caña de timón.

**MUY IMPORTANTE:** Si os fijáis en una regata de cualquier clase y preguntáis a alguien que no sepa de técnica de navegación cuál es la diferencia entre los primeros y los últimos, después de algunas respuestas chistosas como “Van más rápido” o “Corren más”. Se darán cuenta que los del pelotón de cola van claramente más escorados que los líderes.

Pero también podremos constatar lo siguiente: una vez que lleguen a tierra les preguntaremos a los más rezagados por qué escoraban tanto. Y casi con 100% de seguridad nos dirán que se colgaban con todas sus fuerzas pero que no pesaban suficiente. Una respuesta en cierta medida lógica, hasta que les demostremos casi con total seguridad que un patrón o tripulación bastante más ligera que ellos llegó delante y sin grandes complicaciones, tan sólo utilizando la técnica correcta.

Volviendo al trimado de la trapa. Con vientos flojos y medios en ceñida la trapa irá suelta y sólo se tensará en las popas para controlar la forma de la baluma, esto es manteniendo el sable de arriba alineado con la botavara. Controlaremos la tensión de baluma con viento flojo y medio con la tensión de escota. Esto nos dará una herramienta extra para defendernos o atacar a otros barcos. Cazando un poco más de escota para navegar más ceñidos para ganar posición durante breves instantes por ejemplo llegando a baliza o en una salida.

Pero con viento queremos garantizar que al soltar escota la baluma no se nos abra. Si finalmente queremos abrirla o vaciar vela soltaremos un poco de tensión de percha.



## PAJARÍN: El gran olvidado.

El pajarín nos controla la profundidad en la parte baja de la vela, también nos controla la abertura de la baluma por abajo. Cuanto más suelto esté el pajarín más redondeada será la baluma.

Tensión idónea: Cuando el pajarín esté demasiado suelto deberían insinuarse arrugas verticales en los cabitos de pujamen.

Según el reglamento de óptimist la vela en el pujamen no puede estar a más de 10mm de la botavara, por lo que los cabitos deberían estar atados de tal manera que la vela estuviera a 8-9 mm de la botavara. Hay gente que en las regatas importantes le pone “superglue” a los cabitos para evitar que estos puedan llegar a aflojarse y arriesgarse a una protesta de medición.

En condiciones de poca ola y viento medio nos interesa llevar el pajarín bastante suelto para conseguir cerrar la baluma tan solo en la parte de abajo de la vela lo que nos ayudará a puntear más. Esto es, podremos navegar más altos o ceñidos.

Cuando sea difícil controlar el barco con esta técnica de pajarín suelto y haya bastante viento tendremos que cazar pajarín “a dolor” para aplanar la vela. Con esto me refiero a cazar hasta que no se pueda más. ¡¡Incluso más!! para conseguir dejar la vela plana.

Pero también cuando el viento sea ligero nos interesa un pajarín cazadillo para que el viento fluya rápido por la vela ya que en el óptimist optaremos por ir rápido más que ciñendo mucho.

Viento flojo = bastante cazado

Viento medio = flojo

Viento fuerte = máximo cazado

## CAIDA DE MÁSTIL:

La caída de mástil es un valor que se extrae colocando una cinta métrica en la punta del mástil medido hasta el espejo de popa del barco. Por lo que no hay que hacerle mucho caso. Suele ser unos 2800-2820mm.

La caída del mástil es solamente un valor que no tiene en sí porqué significar nada, todos los mástiles y barcos son ligeramente diferentes y todas las bases de mástil no están exactamente en el mismo sitio. Pero explicaré a mi manera cómo conseguir la medida que llamaremos “medida base” para nuestro barco y patrón. Una vez lograda esta medida base podremos jugar moviendo para delante o para detrás nuestra caída.

Muy importante: La caída. o ángulo del mástil solo debería depender de cómo sientes el barco y no de que “Fulanito” o “Menganito” te haya dicho un número.

Nuestra medida “base” será la caída de mástil que tengamos con viento flojo y medio. Si las condiciones de viento suben echaremos el mástil entre 10 y 30mm más a proa.

La medida base hay que sacarla de la siguiente manera:

Navegando amurados a estribor, para que la percha no nos influya en la forma de la vela. El barco deberá estar equilibrado proa a popa, ni la proa ni la popa deberán estar hundidas. Debemos estar

navegando de ceñida con el barco perfectamente plano sin absolutamente nada de escora, que es la manera más rápida de navegar en ceñida.

Todos los controles, percha, trapa, pajarín... deben estar perfectamente ajustados y debemos navegar con las lanas paralelas. Si el timón tira hay que echar el mástil hacia proa. Si sueltas el timón y el barco sigue recto o arriba hay que echar el mástil hacia popa.

El barco tiene que querer orzar siempre un poquito pero tampoco mucho. Una vez que lo consigamos ese será nuestro trimado base. En tierra lo mediremos y apuntaremos el número. Es importante conocer nuestro propio número base porque a partir de aquí comenzaremos a aprender del barco.

Con poco viento lo tocaremos muy poco, pero con viento echaremos también un poco el mástil a proa para compensar la flexión del mástil. Lo que conseguimos con esto es equilibrar el centro de empuje de la vela. Debemos de ser capaces de mantener este equilibrio cualquiera que sean las condiciones, cosa que solo se consigue si modificamos la caída. de la forma anteriormente descrita.

### CONTROL DE LA ALTURA DE LA VELA

Todos los mástiles de Optimist tienen unas marcas de control de altura de la vela por regla. Estas marcas de control están delimitadas por 2 líneas en el mástil y una marca en la vela.

Con poco viento: La vela tiene que estar lo más alta posible sin tocar la línea de control de arriba.  
Con mucho viento: La vela tiene que estar lo más baja posible sin tocar la línea de control.

De limitar este movimiento se encarga el cabo en diagonal que está a tope de mástil.

### CUNINGHAM

Sirve para controlar la tensión de gratal. El cúningham siempre tiene que estar amarrado y debe ser ajustado de la siguiente manera:

Debes ajustarlo de tal forma que 0 vueltas sea el trimado de mucho viento y por ejemplo 8 vueltas sea el de poco viento. Cuesta bastante ajustar la primera vez el cabo, pero con mucho viento queremos mucha tensión de gratal, por lo que quitaremos vueltas, la botavara bajará y con ello la vela y meteremos tensión de trapa. Lo que nos dejará un cabo sin "vueltas" que estira mucho menos y toda la tensión de trapa se trasladará a tensión de gratal. Lo que ayuda también a abrir la baluma.

Conforme veamos que podemos bien con le barco meteremos vueltas al cabo por lo que la tensión de gratal disminuirá un poco llevando el centro vélico ligeramente a popa.

Una medida de referencia de este cabo puede ser unos 100mm máx suelto desde la parte de abajo de la horquilla de la botavara al remache del mástil.

### CABITOS DEL MÁSTIL

Trimaremos los cabitos para que la vela nos quede aproximadamente a 1 mm del mástil. Esto no es necesario tocarlo, quizás si el patrón es muy ligero con viento podemos cazar los cabitos de mitad de la vela un poco más que el resto con el objetivo de aplanarla un poco.

## CABITOS DE LA BOTAVARA

La distancia máxima por regla a la que la vela estará de la botavara son 10mm. Por lo que las trimaremos para que la vela nos quede a unos 8-9mm y estar dentro de la regla de clase. Posiblemente sea una buena idea poner una gota de loctite/superglue en el nudo del cabo para que no se pueda soltar y no llevarnos sorpresas de medición.

## ESCOTA:

La escota no solo nos controla el ángulo de la vela respecto al viento, tiene una enorme importancia en la tensión de baluma durante la ceñida. Por lo que al cazar o soltar escota a la vez que cambiamos el ángulo de incidencia de la vela con respecto al viento también variaremos la tensión de baluma.

La escota de mayor siempre debe ir en la mano y es el elemento de mayor importancia durante la navegación.

Es muy importante al perder velocidad soltar un poco la escota arribar ligeramente para acto seguido volver a cazarla y volver a apuntar alto. Debe ser un juego constante. Cada vez que baje un poco la velocidad, dejamos al barco respirar, arribamos, cogemos velocidad y volvemos a subir.

Ten cuidado en condiciones de poco viento de no sobre cazar la escota, ya que cerrarás la baluma y el barco se ahogará.

Es aconsejable que el estrobo, el alargo de cabo entre la botavara y la polea sea lo más largo posible. De tal forma que cuando estés a máximo cazado las poleas estén prácticamente tocándose entre ellas. Con esto se consigue llevar menos metros de cabo, lo que nos da un barco más ligero ya que cogerá menos agua, además de una gran ventaja de maniobra en la boyas de sotavento ya que seremos capaces de cazar la mayor a más velocidad.

## PUESTA A PUNTO FINAL

El afinado máximo lo haremos mientras naveguemos, cuando conozcamos el viento que nos vamos a encontrar y el recorrido de la regata.

Puedes ajustar el pajarín, la percha, la trapa, la caída, y el cunningham en el agua. Tienes que valorar que tienes suficiente potencia para pasar las olas y que el barco se siente rápido. Y necesitas practicar antes de que empiece la regata para afrontar la regata con confianza.

En resumen: no hay magia a la hora de trimar la vela. Pero ¿cómo sabremos que hemos ajustado la vela correctamente según las diferentes condiciones?. El truco está como en los entrenamientos de Formula 1. Busca otro barco de similar nivel a ti, y haz pruebas de velocidad. Es muy importante que todos los cambios que hagas los hagas de uno en uno y no todos de sopetón. Ya que haciendo todos los cambios a la vez te perderás y no sacaras conclusiones claras.

Y recuerda, el secreto está que disfrutes.