

NORTH SAILS



Guía de trimado para Beneteau Platu 25

www.northsails.com



Guía para el reglaje del Beneteau 25 North Sails One Design

1. Preparación del barco.....	3
1.1. Casco.....	3
1.2. Quilla.....	3
1.3. Timón.....	3
1.4. Disposición del plano de cubierta.....	4
2. Regulación del mástil.....	5
2.1. Antes de colocar el mástil del barco.....	5
2.2. Después de haber colocado el mástil del barco.....	6
2.3. Regulación fina del mástil.....	7
3. Regulación de las velas.....	8
3.1. Vela mayor.....	8
3.2. Génova.....	9
3.3. Empopadas– Spinaker.....	10
3.4. Sugerencias para portantes.....	11
4. Organización de la tripulación.....	11
4.1. Puntos clave.....	11
4.2. Timonel-patrón (número 5).....	11
4.3. Trímer mayor-táctico (número 4)– Pre-salida / ceñida.....	12
4.4. Trímer de mayor-táctico (número 4)– Popa / virada de boya.....	12
4.5. Trímer (número 3)– Pre-salida / ceñida.....	13
4.6. Trímer (número 3)– Popa / virada de boya.....	13
4.7. Central (número 2)– Pre-salida / ceñida.....	14
4.8. Proel (número 1)– Pre-salida / ceñida.....	14
4.9. Proel (número 1)– Popa / virada de boya.....	15
5. Consejos útiles.....	15

General

La clase Beneteau 25 es una clase "pura", por lo tanto os invitamos a no ceder a la tentación de intervenir sobre el casco de otra forma a lo expresamente consentido de la clase (y comúnmente practicado por los regatistas, al fin de mejorar la eficiencia hidrodinámica y la disposición de las maniobras). La ventaja obtenible es de todos modos limitada, y los daños a la clase y a todos los regatistas en cambio ingente. Con este fin se ha escrito la siguiente guía, y este es el espíritu que tradicionalmente anima a todos nosotros en North Sails.

1. Preparación del barco

1.1. Casco

El reglamento de clase no consiente intervenciones sobre el casco, sobre todo no está permitido practicar aligeramientos de ninguna clase, ni está en el espíritu de la clase ir a los límites del reglamento en este género de cosas. Los barcos del 2000 o posteriores son generalmente más pesados (el peso mínimo en disposición de arqueo de una embarcación es de 1240 Kg) que los viejos, pero tienen el peso más abajo y "van" después del mismo modo. He aquí no obstante algunas cosas permitidas por el reglamento que es importante hacer para hacer rendir lo mejor vuestro barco.

Nosotros todos sabemos que un casco perfectamente liso hace el barco más veloz, y el Beneteau 25 no es una excepción a esta regla. Aseguraos que vuestro casco siempre está lo más liso posible. Nosotros recomendamos sobre todo volver homogénea la superficie de la obra viva rellenando cada cavidad.

Poneros de todos modos en contacto con vuestro medidor local antes de empezar a trabajar sobre vuestro barco.

Después de dejar perfectamente liso y homogéneo el fondo del vuestro Beneteau 25, os aconsejamos lavarlo con un detergente al Teflón, producto que hemos verificado ser óptimo para siempre tener "en forma" la obra viva del barco. Ello parece además válido para evitar la formación de vegetación marina cuando el barco está en agua durante las regatas. Si en cambio tenéis que tener el barco en el agua durante largos períodos, una patente al carbono o tipo VC System será óptima para manteneros competitivos al máximo, a condición de que al pintado (mejor a pistola) vaya seguido por una lijada con lija de agua del 1200 que vuelve la superficie totalmente lisa.

El "agujero " para la cola del fuera borda no podrá ser sellado, porque el reglamento de clase prevé que deba permanecer operacional: tendrá que ser de todos modos empalmado lo mejor posible al casco y, sobre todo, dotado de un eficiente sistema de cierre a elástico; en caso contrario, se abrirá durante la regata con las consecuencias sobre vuestra velocidad que podéis bien imaginar. El compartimento para el pie del motor funciona como una bomba a depresión para la bañera, por lo que éste es aconsejable que no sea estanco. Está en cambio permitido, y es aconsejable, hacer aislar el mamparo divisorio entre el compartimento para el pie del motor y el compartimento que comunica anteriormente con él, por ejemplo con poliestireno y silicona, para evitar que el agua puede pasar de uno al otro. Además, es útil dificultar el paso del agua a través de las tapas de los dos mamparos con el empleo de guarniciones de goma.

1.2. Quilla

Los apéndices del Beneteau 25, que llegan bastante "aproximados" del astillero, necesitan algunos trabajos a fin de ser llevados a un nivel "de regata". La clase permite intervenir sobre los apéndices con las dos siguientes limitaciones: no es posible quitar peso del bulbo original (cosa que por otra parte es bastante difícil sobre la fundición) y es necesario respetar las medidas de los patrones, que os podéis procurar, entre otros sitios, de la asociación de clase.

Conviene alinear la hoja del bulbo al timón y volver el bulbo perfectamente simétrico: el peso, certificado del constructor, tiene que ser comprendido entre 520 y 500 Kg, después estará bien llevar vuestro bulbo al máximo del peso consentido de 520 Kg para aumentar el adrizamiento. No está en efecto prohibido añadir peso. Es además importante unir lo mejor posible la unión entre quilla y casco (frecuentemente pésima) con resina o, mejor, gelcoat, a condición de no alterar la geometría de las superficies y de no mellar la fundición; además, la clase específicamente permite afinar el ángulo de salida de la quilla poniéndolo a 30° aproximadamente respecto a los 90° del ángulo de salida "de astillero", pero de una sola parte. Esto volverá el borde de salida asimétrico pero menos propenso a producir vibraciones, las cuales sin embargo os acompañarán siempre en el planeo. Evitaréis en todo caso en este modo oír el barco vibrar a tres nudos en ceñida (con la sensible pérdida de velocidad que resulta).

1.3. Timón

En lo que respecta al timón, el reglamento no permite intervenir modificando la forma, pero si de afinar el ángulo de salida redondeándolo a 30° en cuanto a con respecto al 90° del ángulo de salida "de astillero", de una sola parte. La superficie tendrá que ser lo más lisa posible, y, tratándose de un barco nuevo, es preferible cerciorarse que la pala está en el mínimo peso consentido (7, 6 Kg).

1.4. Disposición del plano de cubierta

La disposición del plano de cubierta de vuestro barco es muy importante, ya que el Beneteau 25 va a ser conducido como un verdadero "vela ligera". Una disposición de las maniobras no cuidada impedirá a la tripulación moverse correctamente. La optimización de la disposición de cubierta mejorará notablemente el rendimiento de vuestra tripulación, volviendo el trabajo de cada hombre más simple. Dicho esto, el Beneteau 25 es un barco extremadamente bien estudiado en cuanto concierne las maniobras, y las reglas de clase consienten solo pocas variantes a la disposición y a la utilización de las maniobras instaladas "de astillero".

El objetivo a alcanzar en la optimización de la disposición de las maniobras es el de volver fácil y rápidas las regulaciones, poniéndolas en el sitio ergonómicamente correctas de forma de se puedan utilizar sin esfuerzos excesivos.

Las recientes modificaciones al reglamento de clase permiten ahora montar cinchas en bañera tanto para el timonel, como para el trínier de mayor. Si se hace esto, es también posible bajar los guardamancebos entre el candelero más a popa y el púlpito de popa, creando una zona donde tanto el timonel, como el trínier de mayor pueden sacar la espalda fuera de la borda con los pies fijados a las cinchas.

Nosotros estamos convencidos absolutamente que esta innovación hay que explotarla. Muchos son los argumentos a favor de esta modificación:

⊕ Se puede introducir sin perder nada la figura del trínier de mayor: aquellos que están en las cinchas logran enderezar el barco al menos tanto como aquellos que están en la banda. El timonel con viento puede concentrarse mucho mejor sobre la táctica, en colaboración con el trínier de mayor, no se tiene que preocupar de la gestión de la escota de vela mayor.

⌚ La posición del cuerpo se vuelve bastante más conveniente: las cuñas modeladas en la bañera son aptas solo a timoneles y trímerns con estaturas no particularmente altas y constriñen en cambio a los "altos" a esfuerzos inútiles para permanecer erguidos con viento fuerte, dado que el guardamancebos impide estirar la espalda.

Esto es cierto sobre todo para las cuñas anteriores, decididamente demasiado exteriores. A este propósito, es bueno no olvidar la posibilidad de colocar, y también con el guardamancebos bajado podéis sentir la necesidad, ulteriores cinchas en sitios opuestos de donde están puestos los originales: Haz un poco de pruebas con el barco escorado y colócalos donde os sea más cómodo.

⌚ Con poco viento, el trímer de mayor tendrá, de todos modos, que alcanzar una posición más hacia adelante, situándose a proa del trímer de génova y dejando la incumbencia de la vela mayor solo al timonel; en estas condiciones, sin embargo, la vela mayor se pone decididamente más manejable para este último.

Montar por lo tanto (de forma robusta, para no tomar un baño fuera de programa!) un cáncamo en la banda a la mitad entre el candelero más a popa y el púlpito de popa, en ambos lados. El reglamento permite una tolerancia de 50 mm con respecto al punto exacto, tolerancia que explotaráis montando el cáncamo lo más posible a proa (para tener el peso de timonel y trímer de mayor lo mas adelante posible). A través de los susodichos cáncamos se harán pasar los dos guardamancebos, prolongándolos luego para alcanzar el púlpito con una piola en spectra o kevlar con carga equivalente a un cable de acero de 3mm (4mm de dyneema es perfecto). La longitud máxima de cada gaza es de 40 cm, pero el límite verdadero está dado por la tensión mínima que hay que dar a los guardamancebos: si un peso de 15 Kg es fijado al guardamancebos a mitad entre los dos candeleros centrales, el guardamancebos no tiene que aproximarse a menos de 10 cm de la cubierta. Conviene ciertamente acercarse a este valor, para permitir a quien está en la banda asomarse lo más posible, pero sin arriesgarse a una descalificación por una banalidad como haber torcido un candelero durante la regata.

Después de haber completado ésta operación, hacer pruebas para colocar las cinchas, recordando que teniendo hecha la anterior modificación no se puede regatear sin haberlas colocado al menos una para cada lado. El ideal es, a nuestro entender, situar:

⌚ Para el timonel: una en correspondencia con la cuña exterior posterior, una en cambio sobre la cuña central que se pueda usar por ambos lados.

⌚ Para el trímer de mayor: una en correspondencia con la cuña exterior, una en cambio en correspondencia con la cuña más interna que situaréis a 50 cm respecto a la antecedente.

Un total de siete cinchas pues, que permiten siempre hallar la correcta disposición tanto al variar el viento, tanto en el caso de que se tenga un decrecimiento físico durante la regata. Recuerda que tanto para el patrón-timonel, como para el trímer de mayor-táctico es fundamental mantener la lucidez para toda la regata, aunque esto quiera decir renunciar a algo en términos de adrizamiento.

Intentar obtener una zona "limpia" entre el mástil y el tambucho para los dos hombres de la tripulación que tienen que atravesarla sin molestar cuando se vira y se traslucha; cortar las "colas" de las drizas que sobran en exceso, desechar los reenvíos inútiles a las maniobras, pero controlando siempre el reglamento antes de añadir o cambiar poleas o aparejos.

En lo que concierne al winche, es aconsejable montar el más potente propuesto por el constructor (32:1) y con la circunferencia más ancha que se pueda hallar (en modo tal de reducir el número de vueltas necesarias para que no se deslice la escota): es importante poder mantener en cada condición la posibilidad de efectuar regulaciones milimétricas al foque.

El reglamento de clase prevé una tensión mínima para los guardamancebos: tenedlos siempre cerca de este mínimo, obtendréis mucha ventaja al hacer banda por parte de la tripulación.

Los materiales de tipo Kevlar y Spectra están permitidos completamente para las maniobras corrientes; no está mal utilizarlos para drizas y escotas, se puede obtener mayor ligereza (fundamental con viento ligero) y menor alargamiento (fundamental en cada condición) con respecto al poliéster.

Fijar una varilla derecha siguiendo la línea de proa 25 cm algo más en alto, en modo tal que impida a las escotas caer debajo de la proa con resultados pésimos. Pasar una piola o un elástico, con la geometría que prefieras, entre el púlpito de proa y el primer candelero en modo tal que impida que la baluma del foque arriado caiga al mar. Estudiar en fin un sistema con elástico y gancho para fijar el génova arriado; de lo contrario con viento fuerte se izará solo, suscitando las comprensibles iras del más nervioso de vuestra tripulación. Fijar una piola o un elástico corto entre el guardamancebos y el obenque alto, sobre ambos lados: De éste modo las escotas del spinnaker no caen al interior de los guardamancebos, volviendo la izada del spí difícil y peligrosa para la vela.

En cuanto concierne a las maniobras del spinnaker, dos son los sistemas válidos que se pueden adoptar para evitar problemas en las izadas, en las arriadas y en las viradas, y para hacer posible el máximo retraso de la decisión sobre que lado aproximarse a la boya (cosa fundamental en las reuniones de boyas).

El primer sistema es aquel que sitúa el tangón en reposo por fuera del circuito de las escotas del génova, haciendo pasar el amantillo por el herraje más a popa y fijando éste último, con la apertura a los exteriores, a la jarcia de obenques bajos de la derecha. En este caso es posible "olvidarse" de las escotas del génova en las trasluchadas con el spinnaker, pero es necesario estar atento a volver a llevar el tangón a los exteriores al circuito de las escotas de génova cuando lo reposicionas a descanso.

El segundo sistema es construir un "lanza-tangón" sobre la botavara, hecho de dos anillos fijados a la botavara misma que sostienen uno anteriormente y el otro posteriormente el tangón: también en este caso no tendrán que pasar las escotas del génova en las trasluchadas sobre el tangón como se hace tradicionalmente, cosa que hace perder un tiempo precioso sobre todo con viento fuerte (donde la inestabilidad del barco vuelve cada trasluchada, incluso la mejor, siempre demasiado lenta). Las escotas del génova permanecen por lo tanto delante del amantillo del tangón, pero libres apenas el tangón es reposicionado sobre la botavara. Será necesario solo liberar temprano la braza de el herraje, aunque en caso contrario no sucedería nada irreparable (basta lascar la braza misma).

2. Regulación del mástil

2.1. Antes de colocar el mástil del barco

Preparar vuestro mástil para la máxima velocidad es muy simple. Como premisa, nosotros regulamos el mástil con la máxima caída permitida con los aparejos provistos del astillero, para conseguir que el barco orce lo máximo posible con poco viento. Llevamos por lo tanto el estay al último agujero para obtener la longitud máxima. No es posible montar un tensor sobre el estay de proa.

Antes de colocar el mástil en el barco, se debe controlar que la angulación de las crucetas es correcta y simétrica, cosa que nos permite controlar la flexión de nuestro mástil. Seguidamente algunas intervenciones que hay que hacer antes de colocar el mástil al barco:

1. Monte un windex en cabeza de mástil.
2. Monte en cabeza de mástil un sable largo que actúa sobre el backstay para tenerlo lejos del mástil. Para que la vela mayor no se enganche en la virada es suficiente un sable bastante flexible.
3. Mida la fagonadura del mástil a cada lado. Muchas fagonaduras están en efecto descentradas con respecto a la crujía del barco, por lo tanto las cuñas tienen que ser modificadas a fin de tener el mástil perfectamente recto. Esto es importante para tener el perfil derecho lateralmente y para tener tensión idéntica sobre los obenques bajos.
4. Haga 5 marcas con cinta adhesiva sobre las crucetas bajas. Medir 25 cm. desde la intersección de la cruceta con el obenque alto y poner aquí el exterior de la primera marca. Después hacéis otras cuatro marcas (mejor si son de dos colores) dejando 7,5 cm desde los exteriores de una a los exteriores de otra.

2.2. Después de haber colocado el mástil del barco

1. Pincha el mástil sobre el barco y fija el estay solo, a la máxima longitud disponible, fijándolo al agujero de más arriba (no hay límite a la caída del mástil, pero lo indicado ha dado prueba de ser lo mejor). El pie de mástil irá reglado del modo siguiente: sin absolutamente ninguna tensión de jarcia, fijado solo al estay de proa, eliminar todo tipo de flexión y situar la coz en el punto en el cual el mástil resulta totalmente recto y apoyado en lado posterior de la fagonadura. Estar atentos evidentemente a no colocarlo contra-flexado, escoger si dudáis entre un agujero y otro, el agujero de más hacia popa de los dos. Normalmente, si tenéis una coz de mástil con tres agujeros, la posición según aquello es la central. En éste punto calzar el mástil: forzarlo totalmente hacia adelante si antes lo has situado totalmente derecho, si en cambio estaba ya ligeramente flexado, forzarlo solo parcialmente.

2. Centrar el mástil en sentido transversal usando los obenques altos y sin tensión alguna ni sobre los obenques bajos, ni sobre el intermedio, ni sobre el backstay (el cual va fijado a popa solo al extremo del procedimiento de centrado, y que va a estar completamente largado para todas medida a efectuar sobre las tensiones de las jarcias).

Después de haber tensado los tensores aproximadamente del mismo modo y de forma moderada de tensión de modo que el mástil no tiende a moverse durante las mediciones transversales, utilizan la driza del génova y la driza de la mayor para medir puntos exactamente simétricos lo más externos posible sobre el casco (por ejemplo, medir poco antes del anclaje de los obenques sobre los exteriores del casco con la driza del foque, o poco detrás del anclaje de los obenques con la driza de la mayor; mejor todavía si fijáis la cinta métrica a las drizas y mandar el cero hasta la polea de las drizas, sobre todo si tenéis drizas un poco "elásticas"). Tensar y aflojar los dos obenques altos hasta que las mediciones coincidan sobre los dos lados. A partir de este momento, los obenques altos se deben mover siempre en paralelo el uno con el otro: no cedéis a la tentación de moverlos asimétricamente para enderezar el mástil, so pena de la pérdida del centrado.

3. Pasar luego a los obenques bajos, los cuáles tendrán que ser apretados a una discreta tensión controlando que el mástil está derecho en sentido transversal y que no haga ninguna peligrosa "S". No es así fácil juzgar si un mástil está derecho o no, normalmente se obtiene el mejor resultado controlando el mástil desde detrás del canal de la mayor y mirándolo tanto desde la derecha como desde la izquierda.

4. Como control final al reglaje de vuestra jarcia fija, medir la tensión sobre el estay. Con la jarcia en posición de base (16 altos-14 obenques bajos), medir la tensión del estay. En ésta posición el tensímetro Loos Tension PT-2 tiene que empezar a marcar 5.

5. En éste punto, medir la flexión del mástil a través de la utilización de la driza de vela mayor fijada a la cara trasera del mástil a la altura de la botavara, tiene que haber obtenido una preflexión de 6-7 cm. Recuerda que la driza de la mayor sale en cabeza de mástil algún centímetro más atrás que la cara trasera del mástil, para que en la valoración del preflexión lo tengas también en cuenta. La preflexión es un elemento fundamental para obtener lo mejor de vuestras velas, haz por lo tanto ésta operación con el máximo cuidado, desplazando y cambiando las cuñas si necesario a la fin de obtener el resultado deseado.

6. Por fin, sobre ésta que será vuestra regulación base, regular los diagonales "templándolos" solo en modo absolutamente idéntico de ambos partes. También en este caso tendréis que observar el mástil desde debajo para verificar que no haga ninguna "S", en éste último caso tendréis que intentarlo de nuevo... también los "cuartos de giro" de tensor son fundamentales para un centrado correcto.

2.3. Regulación fina del mástil

Como hemos precisado anteriormente, es necesario modificar la tensión de la jarcia con el fin de modificar la forma de las velas según el viento. Muy frecuentemente se tendrán que utilizar vela mayor y génova ligero, así que es fundamental poder intervenir sobre la forma de estas velas a la fin de obtener las máximas prestaciones.

Mucha tensión sobre la jarcia y sobre el backstay despotencia las velas dando mucha tensión al estay y mucha flexión a la parte alta del mástil; al contrario, jarcia poco tensa y backstay apenas cazado aumentan la potencia de las velas gracias a un estay blando y a una parte alta del mástil poco doblada. En el Bénétiau 25 el reglaje de la jarcia es bastante complejo, implicando los obenques altos, los diagonales y los obenques bajos.

Nosotros creemos que es más útil y práctico desarrollar una técnica de regulación que no implica los diagonales (incómodos de alcanzar), los cuáles tienen que hallar una regulación de base en el momento del centrado del mástil. El reglaje de los obenques bajos tendrá que en efecto seguir armónicamente el progresivo tensado de los diagonales debido al agacharse de la cruceta determinada por la tensión aplicada sobre el tensor de los obenques altos.

El conocimiento de la correlación entre la tensión de los obenques altos y de los obenques bajos es importante. De condiciones de viento ligero hasta viento medio la tensión de los obenques altos tendrá que ser superior a aquella de las jarcias obenques bajos. Éste permite al mástil doblar por el medio, aplanando la vela mayor a la fin de mantener la circulación de los filetes de aire y volviendo más blando el estay a la fin de aumentar la potencia del génova. Nota: cuando aumentas la tensión de igual manera sobre los obenques bajos y sobre los altos (idéntico número de giros del tensor), en proporción los obenques bajos y los diagonales son tensados mas que los altos.

Al aumentar del viento, la tensión sobre los obenques bajos tiene que ser igual a la de los altos, hasta ponerse mayor con viento muy fuerte. Esto contribuye a volver más rígido la parte central del mástil, la cual vuelve el estay más tenso (y el génova / foque más plano) y nos permite de dar tensión al backstay sin doblar excesivamente el mástil comprometiendo la forma de la vela mayor.

LISTA DE TENSIONES DE JARCIA

Viento (nudos)	Tensión de Obenques		Nº de Giros		
	Altos	Bajos	Altas	Bajas	Estay
0 - 5	8	5	-3,0	-2,5	0
6 - 8	11	8	-2,0	-1,5	0
8 - 10	13	11	-1,0	-1,0	0
10 - 12	15	13	-0,5	-0,5	0
12 - 14	16	14	0,0	0,0	5
14 - 16	18,5	15,5	+0,5	+0,5	8
16 - 18	20	19	+1,0	+1,0	9
18 - 20	21	20	+1,5	+1,5	10
20 - 22	22	22	+2,0	+2,0	12
> 23	23	23	+2,5	+2,5	14

*Mediciones efectuadas con tensímetro Loos Tension PT-2; a tensímetros diversos corresponden números diversos, por lo tanto tal lista "funciona" solo con el PT-2.

Nota: Antes de salir al mar, regular los obenques altos a 16 y los obenques bajos a 14, y ésta será vuestra regulación de base.

Es importante mirar con atención la parte trasera del perfil del mástil en ceñida, para estar seguros que el mástil está derecho también bajo la presión de las velas y con la tripulación sobre la banda. Éste hará las veces de último control de vuestra regulación. Nota: la parte alta del mástil doblará, y es normal que lo haga, ligeramente a sotavento con viento fuerte.

Para regular velozmente la jarcia en el agua, es aconsejable adquirir cuatro llaves de diámetro igual al terminal fijado a los obenques que va dentro el tensor (aquellos que hay que sujetar para hacer girar el tensor mismo). Éstas llaves irán atadas entre ellas y fijadas al terminal de los obenques altos y de los obenques bajos, y finalmente aquí definitivamente se bloquean y se "hacen inofensivas" para las velas con cinta adhesiva. De este modo podremos regular la jarcia haciendo girar solo los tensores, sin tener que bloquear el terminal. Los tensores, después de acabar la regulación, van fijados o con piola bien tensa el uno al otro o, mejor todavía, con dos varillas empotradas en el "cuerpo" de los dos tensores y bloqueadas luego con cinta adhesiva. La tabla arriba escrita es un simple esquema que usamos para regular el barco fácilmente en agua. Usar un tensímetro Loos Tension modelo PT-2 para todas las regulaciones. Una vez que habéis establecido el reglaje de base sobre el 16/14, usar un esquema como la tabla arriba indicada con el número de medios giros de tensor necesario para alcanzar otras regulaciones para vientos superiores o inferiores a 12– 14 nudos. Es aconsejable regular la tensión de la jarcia para los momentos de menor viento a las cuáles ocurren de ir encuentro. Es mucho más fácil despontear el barco en una ráfaga de viento antes que dar la potencia en una ventolina.

Recordar fijar con cuidado los tensores una vez que habéis efectuado vuestras regulaciones.

3. Regulación de las velas

Una correcta regulación de las velas es un componente esencial para una buena velocidad del barco en la clase Bénétteau 25. Dado que los barcos son llevados cada vez más como unos "vela ligera", una regulación constantemente cuidadosa y "agresiva" es vital para mantener siempre el barco a la velocidad máxima en las continuas variaciones de intensidad del viento. La siguiente sistematización de las regulaciones de las velas del Bénétteau 25 os permitirá conseguir enseguida una buena velocidad del barco; sin embargo, el entrenamiento es la llave maestra para mejorar en el reglaje de vuestras velas. Dos son los métodos principales para mejorar: uno es regatear muy frecuentemente, el otro es en cambio organizar sesiones de entrenamiento con dos o tres barcos, probando la velocidad en las varias condiciones y variando las disposiciones. Lo ideal es desarrollar un verdadero y propio "feeling" para el mejor reglaje. Es aconsejable tanto poner marcas sobre las escotas para recolocarse inmediatamente en las buenas regulaciones obtenidas, tanto regular las velas según las sensaciones recibidas sobre la barra del timón.

Nuestro objetivo al trimar las velas navegando de ceñida es mantener el barco lo más plano y lo más fácil de timonear posible. Lo mejor es "timonear" el barco, ajustando según la necesidad de orzar o arribar, usando lo más posible el reglaje de las velas y el peso de la tripulación. Usaremos el timón lo menos posible, reduciendo así la resistencia al avance.

Por ejemplo, si tenemos que pelear con un barco demasiado ardiente y, esto a pesar de que estamos seguros de haber trimado bien el mástil y los aparejos están bien regulados y la correcta dosis de potencia en las velas, probaremos a cazar ligeramente la vela de proa (cosa que vuelve el barco un poco menos ardiente) y tal vez largaremos también un poco de el carro, o de la escota, de la vela mayor, así de devolver el barco todavía menos ardiente y menos pesado al timón.

Al contrario, si el timón resulta demasiado ligero y el barco de todos modos escora demasiado bajo las rachas, probaremos a lascar la vela de proa y a cazar la vela mayor. Ésta doble intervención mejorará la proa del barco un par de grados, volverá el barco más ardiente y le hará subir mejor el viento; Volverá además más simple la conducción del barco.

En portantes, buscamos mantener siempre el timón neutro; del mismo modo que en ceñida tenemos que regular las velas y trabajar con el peso de la tripulación en modo tal de mover el timón lo menos posible. Fíjate en los barcos llevados al máximo nivel en portantes y en popa y notaréis que la tripulación está siempre en movimiento para mantener el barco plano, de tal forma que casi se anula el trabajo del timonel.

3.1. Vela mayor

El aparejo de la escota de la vela mayor tendrá que ser el más desmultiplicado posible, 6:1. Para disminuir la cantidad de vueltas de escota en el barco, fijar a la botavara un alargador en spectra pelado del 10 de una cuarentena de centímetros a la cual atareis la polea de reenvío superior del aparejo. Controlar que la polea inferior con estrangulador tiene el "cric". Cazar la escota de la vela mayor hasta llevar la botavara casi al centro, 5-10 cm debajo del máximo con viento medio-ligero. Si la escota de la mayor está demasiado cazada (cosa evidente cuando el sable alto está flexado hacia barlovento, demasiado "redondo"), la aflojareis. Con viento ligero y ola, el sable alto de la baluma tiene que estar paralelo a la botavara o ligeramente más abierto que ella. Controlar siempre, en todo caso, la lana correspondiente al sable alto: tiene que ser desplegado para el 50/60 % del tiempo hasta 10 nudos de viento; por encima de este viento tiene que volar para el 100 % del tiempo, ya que la parte alta de la vela mayor se pone más plana.

Cazar el carro de la vela mayor de barlovento hasta que la botavara esté como al centro (hasta que la tripulación no esté completamente en banda, tendremos el carro ligeramente a barlovento). Tener la botavara en el centro hasta 10 nudos de viento; Por encima, primero cazar el backstay, luego llevar gradualmente el carro a sotavento, para mantener tanto la presión sobre el timón como la escora bajo control.

El pujamen de la vela mayor va largado, con 0-6 nudos de viento, 3,0 cm respecto la marca de la botavara; por encima de esta intensidad va cazado completamente. El panel más cerca de la botavara de la mayor no tiene que estar nunca totalmente abierto navegando de ceñida.

El cunningham es utilizado para situar la bolsa sobre la vela mayor. En una vela nueva, nosotros no cazamos cunningham hasta 12 nudos; lo cazamos por lo tanto para absorber la mayor parte de las arrugas al aumentar del viento, hasta que absorba todas las arrugas con viento muy fuerte. Una vela más usada, en cambio, necesitará más cunningham para tener la bolsa desplazada más adelante.

Nosotros no cazamos nada la trapa en ceñida hasta 8 nudos (la apuntamos solamente para tener en tensión el cabo de modo que no estorbe). a 9 nudos apenas es cazada y se tiene que cazar progresivamente hasta ponerse muy tensa a 15 nudos. La tensión de la trapa ayuda la flexión de la parte baja del mástil, aplanando la parte baja de la vela mayor. Un trapa tensa ayuda además a regular la escota de la vela mayor con rachas, manteniendo la tensión de la baluma (aseguraos de haber montado el aparejo más desmultiplicado posible, 10:1, previsto de las reglas de clase).

Cuando el viento sube más allá del 8 nudos, nosotros progresivamente tensamos el backstay. Monte sobre él el aparejo más desmultiplicado posible (16:1). Tensar el backstay comporta dos efectos: primero, el mástil flexa, la mitad alta de la vela mayor se aplana y la baluma se abre, cosa que aligera la presión sobre el timón y disminuye la escora. Segundo, tensa el estay, cosa que aplana la zona del grátil de la vela de proa y abre la baluma.

Éste doble efecto, permite orzar más y abre la baluma de la vela mayor, hace también que se deba siempre intervenir también sobre la escota de la vela mayor de cazándola cuando tensan el backstay y aflojándola en cambio cuando se disminuye la tensión sobre la backstay. El límite a la tensión de la backstay viene dado por el sable alto de la vela mayor: cuando se ponga totalmente derecho, entonces cada ulterior tensión del backstay tendrá efectos negativos doblando en modo inarmónico el mástil y disminuyendo la tensión de la jarcia (ya que las crucetas son retrasadas).

Regular el backstay en las rachas y aflojarlo es esencial para mantener la potencia del barco y el máximo ángulo de ceñida.

Empopadas– vela mayor: Aflojar la vela mayor hasta que flamee sobre el grátil, después cazar ligeramente.

Reglar la trapa en modo tal que el sable alto está paralelo a la botavara.. El cunningham, el backstay y el pujamen de la vela mayor tiene que estar todos largados para tener el máximo de la potencia en las popas.

3.2. Génova

El método normal para situar el carro del génova es de orzar lentamente y mirar con atención el grátil de la vela. El punto de escota será situado correctamente cuando el "flameo" sobre el grátil se manifiesta a la vez sobre la parte alta y sobre la baja del grátil. Cuando la parte alta flamea primero, será necesario llevar el punto de escota más adelante (llevar el carro más adelante aumenta en efecto la tensión sobre la baluma y vuelve la parte trasera de la vela más llena). Viceversa, si es la parte baja la que flamea primero, desplazar el carro más atrás. Desplazar el carro más atrás aplana la parte trasera de la vela y disminuye la tensión en la baluma. Recuerda que también un solo centímetro es fundamental para regular correctamente el punto de escota.

Después, tendréis que utilizar las marcas sobre la primera cruceta a la fin de obtener el máximo de la precisión y regular la vela también desde barlovento mirando a través la ventana sobre la vela la posición de la baluma con respecto a la primera cruceta (trabajaréis en efecto con las escotas cruzadas excepto con viento esté por debajo de del 6 nudos).

El reglaje normal tendrá que partir entre el segundo y el cuarto signo sobre la cruceta, rarisísimamente se desplazará hasta la marca mas interna (solo en el caso de puntear al límite, donde se tendrá que orzar más de lo deseable). No se desplazará sobre la marca exterior en ceñida excepto en caso de poco viento y ola, cuando una vela con mas twist vuelve el barco más alegre sobre la ola.

Es fundamental evidentemente la utilización del barber, el cual en ceñida irá normalmente siempre cazado, de 5 a 15 cm (15 cm con viento medio-ligero y poco ola, más solo en caso de forzar al límite). Mide ésta distancia y haz marcas sobre la cabina. Evidentemente, si tienes (como es aconsejable) el barber desmultiplicado y no directo, tales distancias sobre el cabo irán multiplicadas por consiguiente.

En condiciones de viento muy ligero, nosotros buscamos de tener un grátil bastante tenso para mantener el bolsa en proa y volver más simple la conducción del barco, y una baluma bastante abierta para reducir la generación de remolinos de aire en la vela. Cuando la brisa se hace más fuerte, nosotros cazamos la escota para mejorar el ángulo de ceñida. Dejamos además algunas arrugas sobre el grátil, cosa que permite hacer una forma mejor de la entrada del génova y hace posible orzar más.

Cuando alcanzamos en cambio el rango de viento máximo del génova, aflojamos la escota para abrirle la salida de la vela y reducir la escora, y tensamos el grátil para mantener la bolsa a proa. Todo esto va hecho con el cunningham, el cual tiene que estar en movimiento casi continuo y seguir cada racha y pozo de viento.

Algunas tripulaciones tienen desmultiplicada la driza del génova para reducir la fuerza necesaria para dar la tensión necesaria con viento fuerte, y para obtener una regulación de la tensión de grátil óptima también durante la ceñida. Nosotros creemos que éste segundo objetivo se puede alcanzar igualmente bien con el uso del cunningham del génova, mientras que en cuanto a la tensión óptima con viento fuerte la modificación es útil sobre todo en el caso que vuestro palo (número 2) no dispone de mucho fuerza física. La modificación aporta de todos modos fijando un puente al mástil poco debajo del stay debajo la salida de la driza del génova. A este puente viene engazado el chicote de la driza, que se habrá hecho pasar a través de una polea con mosquetón rápido. Incluso para la vela más larga, el génova ligero, a causa de el límite de longitud impuesto por las reglas de clase, deja bastante espacio encima del estay para situar la polea. La cabeza de la vela vendrá por lo tanto fijado directamente al mosquetón de la polea. La ventaja es de puede reducir ligeramente el diámetro de la driza, la desventaja es de tener un poco más de peso en cabeza de mástil y muchas más vueltas de cabo en el barco.

Cuanto más pesada es vuestra tripulación y más altas sean las olas, por mas tiempo podréis tener el génova medio-ligero. Con viento más fuerte de 16-20 nudos relativos, es en cambio preferible utilizar el génova medio-pesado. En regata no será necesario utilizar otras velas de proa a llevar a menos que la salida nos sea dada con más de 25 nudos de viento real— cosa bastante rara para el Bénétteau 25. No reduzcas nunca la vela mayor. Nosotros navegamos normalmente con 400 Kg. de peso del tripulación. Busca siempre que sea lo más próximo posible a este límite.

3.3. Empopadas– Spinnaker

El spinnaker tiene que estar siempre completamente izado, en cualquier condición de viento. La regla general de la regulación de ésta vela es la de permitir 5 -10 cm de flameo sobre el grátil de la vela. Los dos puños del spinnaker tienen que ser llevados igual sobre un plano horizontal (regulando oportunamente y continuamente la altura de la cabeza exterior del tangón según los cambios de la intensidad del viento y de el ángulo con él), y el tangón tiene que ser perpendicular a la dirección del viento aparente. Si estas yendo lento, prueba a levantar ligeramente el tangón.

Empopadas-viento ligero: Concentrar la atención sobre el hacer lo más completa posible la comunicación entre el timonel y el trimer del spinnaker. El objetivo a alcanzar es navegar lo más arribados posible manteniendo de todos modos una presión válida sobre el spinnaker (medible a través la tensión de el escota). Prueba a no navegar con ángulos demasiado estrechos, cosa que conlleva tener que recorrer distancias mayores, pero igualmente no navegues arribando demasiado con un paso demasiado lento.

Controlar de no abrir el tangón demasiado con poco viento, ya que ésta maniobra aplana el spinnaker. Es fundamental tener una regulación constante, en popa con poco viento, tanto de la apertura de tangón como de la altura del herraje, las relativas maniobras tienen que estar en constante movimiento, preferiblemente al unísono. No tengas miedo de llegar al punto de regular braza y amantillo del tangón en cuanto no lo hace con la escota.

Empopadas– viento fuerte: No tengas nunca el tangón pegado al estay. Siempre mantener al menos 5- 8 cm de distancia entre el estay y el tangón. Con rachas fuertes, largar la escota 10-15 cm para ayudar al barco a acelerar. Cazar nuevamente la escota apenas la racha termina. Siempre ten un hombre con el cabo de la trapa en la mano, listo a lascarlo si el barco tiende a irse de orzada. "Trabaja" mucho el barco sobre la ola.

3.4. Sugerencias para portantes

1. La altura del tangón es importante y variaciones de la altura de sólo 2 cm tienen un notable efecto sobre el spinnaker. El flameo sobre la entrada de la vela tiene que aparecer sobre el panel exterior del cuerpo central de la vela. Si el flameo empieza más alto, el tangón tiene que ser levantado; viceversa, si el flameo es más bajo, el tangón ha de ser bajado.

2. Es fundamental que todas las regulaciones del spinnaker respondan solo a las vuestras ordenes y no a las oscilaciones inducidas por las olas y las variaciones de intensidad del viento. Un tangón que se mueve arriba y abajo, que se abre y se cierra solo porque el sistema de herraje no es eficiente y los cabos son elásticos de más, significa pérdida de empuje; estos movimientos llevarán el barco adelante.

3. Un sistema eficiente para izar y arriar el spinnaker es fundamental. Nosotros aconsejamos un saco de spinnaker abierto corredizo para situar debajo del tambucho.

. Organización de la tripulación

A continuación damos una guía para organizar y mejorar el trabajo y la sincronización de vuestra tripulación y se desenvuelva en la conducción del vuestro Bénéteau 25. Se entiende que en barco tienen que ir cinco personas de tripulación, y, según los puntos fuertes o débiles de cada hombre, puede ser necesario hacer un cambio de posición.

4.1. Puntos clave

1. No existe un "pasajero" sobre el Bénéteau 25. Implicar cada hombre en cada maniobra, por ejemplo: salida, virada, trasluchada.

2. Hacer que cada tripulante tenga una posición establecida y tareas precisas, e intentar evitar superposiciones.

3. La posición en el barco es fundamental para ser competitivos en el Bénéteau 25. Tener el máximo peso posible a la banda con viento fresco; con viento ligero es útil en cambio tener el peso de la tripulación a sotavento para escorar el barco.

4. Como patrón, es vuestra responsabilidad tener alta la moral de la tripulación a despecho de las circunstancias. Recuerda que una actitud siempre positiva lleva lejos. Cada barco cuenta durante la regata. Tanto que combatís para el segundo como para el vigésimo lugar, nada está acabado hasta que cortés la línea de llegada. No aflojar nunca.

4.2. Timonel-patrón (número 5)

1. La prioridad fundamental del patrón-timonel es aquella de "hacer caminar " en cada momento y condición el barco, pero sin aislarse del contexto de la regata. El trimer de mayor-táctico puede darle sugerencias, pero a al timonel pertenece la decisión final y la valoración de como y donde conducir el barco en cada particular fase de la regata. Es importante que él tenga la lucidez de explotar cada posibilidad de tomar ventaja de las variaciones del viento y de los adversarios, sin nunca desalentarse si las cosas parecen ir mal.

2. Además de timonear, el patrón tiene que arrastrar y organizar la tripulación, llamar a los cambios de velas, las trasluchadas y las viradas de boya. El trimer de mayor-táctico será de gran ayuda en esto.

3. Las regulaciones de las cuales el patrón es responsable son: la escota de vela mayor, el carro de vela mayor y el backstay. Con poco viento será él mismo el que regule escota, backstay y carro; con viento medio y fuerte, en cambio, lo hará con la ayuda del trimer de mayor-táctico. Es la capacidad de tener bajo control frecuente y armoniosamente estas regulaciones durante las múltiples variaciones de las condiciones de viento y ola lo que ayudará a mantener la velocidad del barco.

4. El patrón tiene que sobresalir tanto barlovento como las reglas consienten. Las recientes modificaciones a el reglamento, que han consentido de situar unas cinchas en correspondencia con las cuñas y que han permitido de bajar el trecho del guardamancebos que va del candelero más atrasado al púlpito de popa, le permiten tanto timonear con más bienestar, como contrarrestar la escora del barco. Con viento fuerte el timonel hará palanca sobre las cinchas y saldrá afuera (compatiblemente con el propio abdominal) como y los demás miembros del tripulación, y con viento ligero ayudará al balanceo del barco durante las viradas y las trasluchadas.

4.3. Trimer mayor-táctico (número 4)– Pre-salida / ceñida

1. Antes de la salida, el trimer de mayor-táctico se ocupa, tanto en condiciones de viento ligero como de viento medio-fuerte, de la vela mayor al unísono con el timonel. El carro de la vela mayor estará mantenido en el centro en el conjunto de la fase de presalida-salida. El trimer de mayor-táctico ha de hablar además constantemente con el patrón de la línea de salida, de la tendencia del viento, de la posición de los adversarios, de la disposición del barco y, además, del tráfico de los barcos de alrededor – especialmente en cuanto concierne a los barcos que vienen por popa, donde sois más vulnerables. Un instante de distracción y se verán implicados en un reclutamiento capaz de arruinar irremediamente una salida. Al golpe de cañón, el táctico transfiere información al trimer para lo que respecta a la necesidad de hacer orzar el barco mayormente, o bien viceversa de navegar más en velocidad. Él continuará dedicándose de la vela mayor en condiciones de viento medio-fuerte. Con viento ligero en cambio dejará al timonel esta incumbencia y se situará en banda o de todos modos en posición más avance, mejor delante el trimer. Además, en las situaciones críticas, es importante que mire si hay un espacio libre para virar inmediatamente después de la salida.

2. Usar la brújula para notar los roles a la buena y a la mala del viento tiene que ser responsabilidad del táctico. Además, registrar los ángulos medios del viento, informar el patrón del role a favor y en contra así como del intervalo entre las variaciones de dirección. La comunicación entre el táctico y el patrón es crucial en la regata, dado que las líneas de "aire limpio" son difíciles de ganar.

3. La velocidad de vuestro barco tiene que estar regulada para toda la ceñida. El trimer de mayor-táctico tiene que dar buenos indicaciones para cuanto respecta a la velocidad y la capacidad de orzar. Si las cosas no van como quieres, mira a los otros barcos y da sugerencias basándose en ellos.

4. En la aproximación a la boya de barlovento, el táctico tiene que abrir el tambucho y tirar atrás el saco del spinnaker. Se asegurará después que tanto la driza como la braza están libres para la izada. Si la izada no es inmediata, volverá a la banda y hará peso.

4.4. trimer de mayor-táctico (número 4)– Popa / virada de boya

1. Durante los últimos instantes del approach a boya, el trimer de mayor-táctico tiene que hablar con el patrón para decidir la maniobra, por ejemplo de bear-away set (arribada e izada de spinnaker) o bien gybe-set (arribada, trasluchada y izada de spinnaker sobre la nueva amura). En el momento de la izada, dejará la escota de vela mayor, oportunamente liberada de eventuales líos, al timonel el cual la largará; el trimer de mayor-táctico por lo tanto echará el spinnaker fuera del barco mientras el proel lo iza. Una vez que el spinnaker está izado, él ayudará a situar la braza y a poner en disposición el barco.

2. Después de la virada de boya, el trimer de mayor-táctico se situará detrás del tambucho mirando hacia atrás y hablará con el patrón respecto a: donde está el aire más limpio, quien ha trasluchado, cuando llegan las rachas y de que intensidad son, y la mejor táctica para tomarlas cuanto antes. La trasluchada pide que el táctico se sitúe en el centro del barco, y controlar su posición de lado a lado, mientras hace pasar la vela mayor. Su responsabilidad es de trasluchar la vela mayor con viento fuerte sin obligar al timonel a orzar demasiado sobre el nuevo lado, so pena de voltereta. Durante la virada de la boya de popa, abrirá nuevamente el tambucho, tirará nuevamente atrás el saco, recogerá el spinnaker aferrando la mayor parte posible de la base de él y meterá la vela en el saco. La sucesiva recuperación de la escota de vela mayor para la ceñida es su responsabilidad, luego nuevamente con viento ligero se situará delante el trimer, mientras con viento medio-fuerte permanecerá junto al timonel ocupando de la vela mayor. Evidentemente no tendrá que olvidar de contribuir cuanto más le sea posible al enderezamiento del barco en estas últimas condiciones. Durante la ceñida, es responsable de asegurarse que las balumas del spinnaker están libres para la nueva izada.

3. Recuerda que, tanto en ceñida como en popa, el táctico es el punto de comunicación central entre la proa y la bañera. Cuanto más el táctico sabrá tener bajo control lo que sucede sobre el barco, más todo fluirá suave sobre el barco.

4.5. Trimer (número 3)– Pre-salida / ceñida

1. Antes de la salida, el trimer ayuda a juzgar la distancia de la línea y el tiempo para alcanzarla según la velocidad. Ayuda al patrón y al proel buscando el espacio en que salir. Se asegura de tener siempre la vela de proa reglada oportunamente con respecto a cada situación. No hay nada peor que no acelerar lo bastante velozmente.

2. El trínier es responsable de la velocidad del barco tanto como el patrón. La aceleración después de la salida y después de las boyas de popa, por ejemplo, es en gran parte debida a una correcta regulación de la vela de proa. Actuar constantemente sobre la escota del génova (o del foque) y regular la bolsa de la vela durante las variaciones del viento son esenciales para la velocidad del barco.

3. Navegando con las escotas cruzadas de ceñida, hay solo unas pocas cosas a tener en mente: antes de las viradas, el trínier es el primero en salirse de la banda, girándose hacia popa por detrás del candelero.

4. Regresando, quitar una vuelta a la escota sobre el winche. No largar demasiado pronto la escota durante la virada, ya que el barco disminuirá sensiblemente la velocidad.

5. Cuando la escota del génova sea finalmente amollada, se asegura de quitar todos las vueltas del winche; mientras afloja la vieja escota tendrá también la nueva en la mano, dando una vuelta y media sobre el "nuevo" winche cuando esté sentado sobre el "nuevo" barlovento. Cazar la nueva escota sobre el winche de barlovento hasta absorber lo suelto; añadir entonces dos ulteriores giros al winche y continuar a cazar hasta que haya necesidad del winche.

6. Con viento medio-fuerte, permanecer en banda enderezando el barco cuanto sea posible, regulando el génova de vez en cuando, solo cuando el barco se para en correspondencia con un "tren" de olas; con viento ligero en cambio, tener la escota del génova siempre en la mano cuando estas en la banda, y estar siempre listos para una regulación constante.

4.6. Trínier (número 3)– Popa / virada de boya

1. Antes de la izada de spinnaker, cazar la braza del spinnaker en modo tal de llevar el tangón apenas fuera del estay. Hacerlo ayudándose del central en esta operación. Estar atento a no abrir posteriormente la braza, ya que esto causa la apertura prematura de la parte expuesta de el spinnaker del tambucho.

2. Prestar extrema atención a la izada, porque si todo no funciona como debería de ser, es muy fácil enganchar el spinnaker sobre la primera cruceta, muy ancha y no protegida por el génova. Cuando la vela es izada, cazar la braza hasta el ángulo deseado, pasándola simultáneamente al trínier de mayor / táctico y cazar la escota del spinnaker lo antes posible. El denominado "sostén" se crea solo si no habéis cazado a tiempo la escota.

3. Con viento ligero el trínier tiene que después regular tanto la braza como la escota. Una comunicación constante entre el timonel y el trínier respecto a la presión sobre la vela permite al patrón poder navegar velozmente el mayor tiempo posible. Con viento fuerte, permanecerá en cambio el trínier de mayor / táctico regulando la braza.

4. Si es imposible prescindir del winche, usar manivela para cazar y lascar.

5. La posición mejor donde estar cuando el spinnaker está izado es lo más posible a barlovento y adelante. Esto permite al trínier de tener una visión perfecta de la vela y de tener el propio peso situado en modo óptimo.

6. Durante las trasluchadas, la función primaria del trimer es de hacer volar el spinnaker durante la maniobra haciendo bascular sobre la proa. El mejor lugar donde estar durante tal maniobra es en el centro de la bañera. Éste os dará un buen equilibrio, una óptima visión de la vela y os permitirá estar lo bastante bajos para pasar debajo del botavara. Después de la trasluchada, volver a tomar la posición precedente en el otro lado.

7. Antes de la virada de popa, aseguraos que el génova ha sido izado correctamente. Volver al centro del barco. Asumiendo el hacer un arriado normal, el spinnaker tendrá que ser recogido por barlovento (por la izquierda), y el trimer tendrá que recoger la escota tirándolo en el barco desde delante de la polea de popa del spinnaker. Apenas el spinnaker está bajo control, aferrar la escota del génova (o del foque) y empezar a cazar cuando el barco empieza a girar la boya. Estar atento a no cazar demasiado velozmente la escota, cosa que vuelve sotaventero el barco y reduce la aceleración.

4.7. Central (número 2)– Pre-salida / ceñida

1. El central, más allá de ser responsable de gran parte de las maniobras, es el más indicado para dedicarse constantemente al asiento del barco utilizando los movimientos del peso del propio cuerpo. Teniendo siempre bien en mente cuales son los movimientos que el reglamento de regata y de clase prohíben, recuerda que un correcto asiento es la llave de la velocidad en cada condición.

2. El tiempo de la pre-salida tiene que pasar asegurándose que los tensores están fijados, mirando las banderas sobre el barco del comité de regata, siguiendo los tiempos en salida, mirando la boya de salida y señalando los cruces con otros barcos. Muchos timonés son tan ayudados por una "cuenta atrás" de viva voz antes de la salida que no le hace falta mirar el cronómetro durante esta fase.

3. Muchas de las regulaciones más importantes del barco son maniobrados por el central. Sus tareas más importantes son las siguientes regulaciones: la tensión de jarcias y tensores (antes de la salida, según reglamento), la trapa, el cunningham y el pujamen cuando es requerido. Recuerda: cuando actúas sobre las regulaciones, poneos siempre en posición de poder hacer la mayor fuerza posible.

4. Teniendo una de las posiciones mejores en la banda para observar la situación, el responsable de el asiento tiene que dar información sobre los cruces con otros barcos y sobre las posiciones relativas de los otros barcos. Ayudar a identificar los lay-line, las situaciones de cobertura y las viradas de los adversarios. No pienses que los demás siempre ve lo que vosotros veis.

5. Durante la izada de spinnaker, regula el amantillo, ayuda a hacer salir la braza y ayudar con el driza de spinnaker si es necesario. Lascar todas las regulaciones, ayudar a siempre mantener el tangón a la altura según regulando de forma constante el amantillo y contra del tangón y controla todo el resto de las regulaciones.

6. Durante las trasluchadas, ayuda al balanceo pero manteniendo libre de trapa y botavara. Para ellos la trasluchada debe de ser una carrera de una parte al otro del barco, para contribuir al asiento del barco. Con viento fuerte el proel puede tener problemas para sujetar el tangón al mástil al término de la trasluchada, ayúdalo. Avisan de cada cambio de boya, localizan el nuevo rumbo que hay que hacer y hallan la nueva boya.

7. Para las viradas en popa, volver todas las regulaciones a disposición de ceñida, y hacer el denominado "tangón humano" teniendo la braza del spinnaker lo más posible fuera de borda cuando se arría el tangón y se pone en cubierta, en modo de tener portando el spinnaker.

Recoge velozmente el spinnaker y lo entrega al trimer de mayor-táctico. Busca la disposición mejor del barco que le permite virar correctamente la boya de popa. Se asegura que el barco está enseguida listo para virar sin que nada lo impide.

4.8. Proel (número 1)– Pre-salida / ceñida

1. El proel tiene la responsabilidad mayor con respecto a todos los demás miembros del tripulación para cuanto concierne las maniobras. Antes de la salida tiene que controlar que la proa está libre y con las maniobras corrientes pasadas correctamente. Todas las operaciones que se tienen que hacer en la proa son de su responsabilidad: fijar el puño de amura, la braza al tangón, izar el génova, el spinnaker y preparar las regulaciones del tangón.

2. Durante la secuencia de salida, es mejor que el proel se sitúe a barlovento delante la jarcia, para tener una visión más completa de la línea de salida; Es importante cantar la distancia a la línea de salida durante los minutos finales conjuntamente con la disposición de los barcos cerca de la línea, como por ejemplo: "los que salen por el centro están más adelante de la línea, empujando a la flota". Al golpe de pistola, controlan que la base del génova está dentro de los guardamancebos y, sobre todo, al interior del púlpito.

3. Dado que el proel está situado más adelante con respecto a todos los demás, es el encargado de avisar de las rachas y de las olas haciendo un mini-cuento al patrón. Aseguraos de hablar, sobre todo con viento fuerte, con un volumen de voz suficiente para ser oído también por el patrón. Durante las viradas es tan importante permanecer libre de las escotas de génova como el ayudar al balanceo del barco. En todo caso regresan al interior de las escotas del génova cuando el barco es proa al viento y antes que el sillar de la vela es pegado a la parte anterior del mástil. En virada pasada al interior de las dos obenques bajos.

4.9. Proel (número 1)– Popa / virada de boya

1. En la aproximación a la boya, despegar el tangón del obenque bajo (o lo saca de la lanza-tangón sobre el botavara en el caso de haber montado éste sistema más simple), levántalo y engánchalo a la anilla, levántalo luego para ayudar al central a tirar del amantillo hasta la marca (marca que habréis hecho sobre la driza para indicar el reglaje medio). Si el barco no está todavía en la boya cuando has terminado estas operaciones, vuelve a la banda. Izar el spinnaker controlando que esté "libre" de las crucetas y parad la driza sobre la mordaza.

2. Durante la trasluchada, estar a barlovento. Cuando el barco ha arribado, abrir ambos terminales del tangón usando el cabo de apertura simultánea. Cuando el spinnaker ha completado la rotación de modo tal que la nueva braza esté al alcance de la mano, aférrala e insértala en la boca abriendo solo ésta. Cuidaos de empujar el tangón externamente y en antes de. Insertar por lo tanto la otra extremidad a la anilla y hacerlo de modo que todos sepan que la maniobra ha terminado. Si tenéis problemas en pegar el tangón, pedir al trimer que afloje la braza permitiendo así al tangón ir más hacia adelante y facilitando la maniobra.

3. En la preparación para una virada en la boya de sotavento, controlar que la driza pueda bajar libremente. Si la aproximación a la boya es amurado a babor, la arriada será por barlovento. Éstas son tus incumbencias: izar el génova (o el foque) cuando haya la llamada. Cuando ésto esté hecho, y no antes, el central será puesto en posición de tangón humano. Agarrar el amantillo del tangón por barlovento, aflojarlo y abrir ambas extremidades del tangón.

Tomar el tangón y colocarlo en los exteriores del circuito de las escotas del génova, haciendo pasar el amantillo completamente largado por el herraje del tangón que estaba fijado al mástil y fijando éste último con la apertura hacia el exterior del barco al obenque bajo de estribor. En el caso en cambio de tener el sistema de la lanza-tangón sobre el botavara, las escotas estarán juntas delante de la contra pero debajo del tangón, tendréis que por lo tanto solo enhebrar el tangón en los ojales adecuados y desenganchar la braza del herraje. Si no tenéis la lanza-tangón, antes de la nueva boya de ceñida, mientras estáis en la banda, llevar atrás el tangón conjuntamente con el central y colocarle la braza, reponiendo luego el tangón en la posición precedente. En el caso de aproximarse a la boya de popa amurados a estribor, en cambio, las operaciones son facilitadas por el hecho que no hay necesidad del tangón humano; sin embargo igualmente el tangón tendrá que ser bajado y llevado al exterior al circuito del génova con extrema rapidez para poder trasluchar lo antes posible.

4. Buscar siempre arriar el spinnaker por babor (a condición de que, evidentemente, las boyas haya que virarlas por babor); si por contra llegaseis forzados a la boya amurados a babor, entonces tendréis que arriar por fuerza por estribor y hacer girar el circuito de las escotas en la sucesiva ceñida.

5. Consejos útiles

- ⌚ Siempre navegar con el máximo peso del tripulación
- ⌚ Tener el barco lo más plano posible, a parte con viento muy ligero
- ⌚ No tener miedo de cambiar las regulaciones si sois lentos
- ⌚ Con viento fuerte no tengas miedo de tener el cataviento interno flameando
- ⌚ Tenéis el peso concentrado y lejos de los extremos
- ⌚ Reglajes el barco por si afloja el viento en la primera ceñida
- ⌚ Idas veloces y divertiros!

Al término de todas las regatas, es aconsejable verificar, con el reglamento de clase a mano, que estás perfectamente en línea con todas las prescripciones. Es absurdo arriesgar comprometer un buen resultado por un banal error o por forzar las reglas aunque sea involuntariamente!