

## **Puesta a Punto del Laser**

Las nuevas tolerancias permitidas en la clase laser, nuevos sistemas de Cuningham, Pajarín y Trapa, han propiciado un mejor manejo y puesta a punto de la embarcación. Partiendo de la base de un monotipo, one design, la filosofía del laser sigue siendo fiel a sus principios. Este aspecto condiciona aun más la importancia del regatista sobre la embarcación.

La forma de colgarse y la técnica de navegación de éste son los aspectos que realmente van a marcar la diferencia de velocidad entre regatistas o embarcaciones. Sin olvidarnos de la preparación física complementaria que se aconseja realizar desde el momento que nos incorporemos a la clase. Si nuestra intención es mejorar el rendimiento y como medida de prevención de posibles lesiones o patologías vertebrales. Se recomienda nadar.

Un control muy importante y el que no se le da la importancia que merece en la embarcación es la cincha y la posibilidad de trimarla. Esta es el principal elemento transmisor de esos movimientos necesarios en un laser, pero limitados por el reglamento. Cuando hablemos de la cincha no solo hay que pensar en días de viento, pensemos también en su importancia cuando no lo hay, así como en las maniobras y en la posibilidad de regularse según las condiciones de viento y mar además del rumbo en que se esté navegando. La regulación de la cincha es una maniobra que hay que entrenar como cualquier otra. Pero para entrenarla primero estudiemos los sistemas mas conocidos para ajustarla.

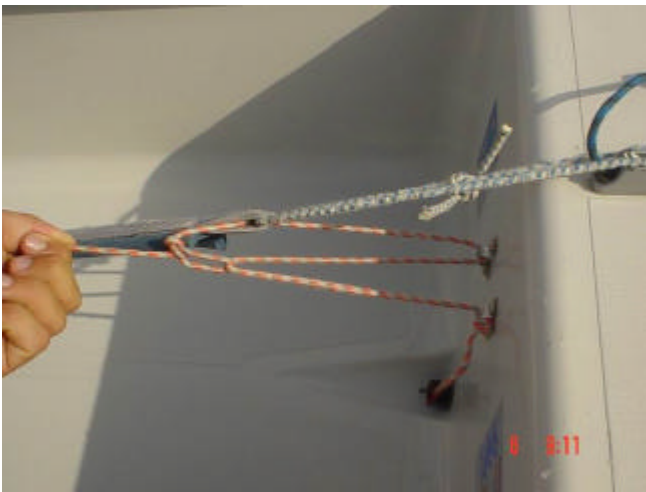


Foto 1

El hecho de que no esté permitido el uso de una mordaza o similar, para poder regularla al igual que otras embarcaciones, nos obliga a tener que desarrollar mucho la imaginación y buscar un sistema práctico que nos permita un ajuste sencillo como los que se muestran a continuación.

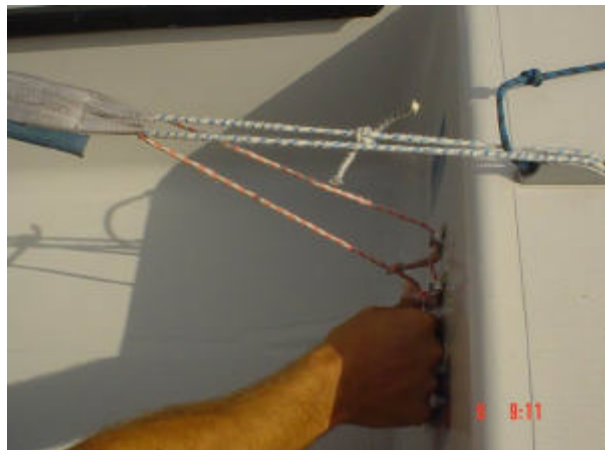
Foto 2

El sistema debe montarse siempre por el lado de babor, esto tiene mucho que ver con los pasos de

baliza, ya que estas se toman siempre por dicho lado y este sistema debe trabajar limpiamente y no trabarse. Debido también a que la maniobra de soltar resulta más complicada que cazarla.

### **¿Cómo y cuando trimarla?**

Con viento: En sotavento lo soltaremos para poder sacar el cuerpo mas afuera y así alargar el brazo de palanca con el objetivo de mantener la embarcación lo mas plana posible. Todo lo contrario haremos cuando pasemos la baliza de barlovento en la que habrá que cazarlo para tener mejor control sobre la embarcación.



### Foto Posición Suelta



Cuando el viento escasea la cincha deberá ir cazada a tope y en rumbo abierto a gusto del consumidor. Hay que mantener una posición mas interior que a la vez permita transmitir estos movimientos sobre todo si hay presencia de olas.

### Foto posición cazado

En ambos casos es muy importante poner un elástico desde la mordaza de la pata de gallo a la cincha para que mantenga esta siempre con tensión en caso de soltarla. A la vez que será muy útil en las viradas para que el pié adelantado la encuentre cuanto antes. Una vez finalizada la maniobra.



Kike Mas  
Entrenador Nacional laser 4.7 2004