

# Puesta a punto Optimist



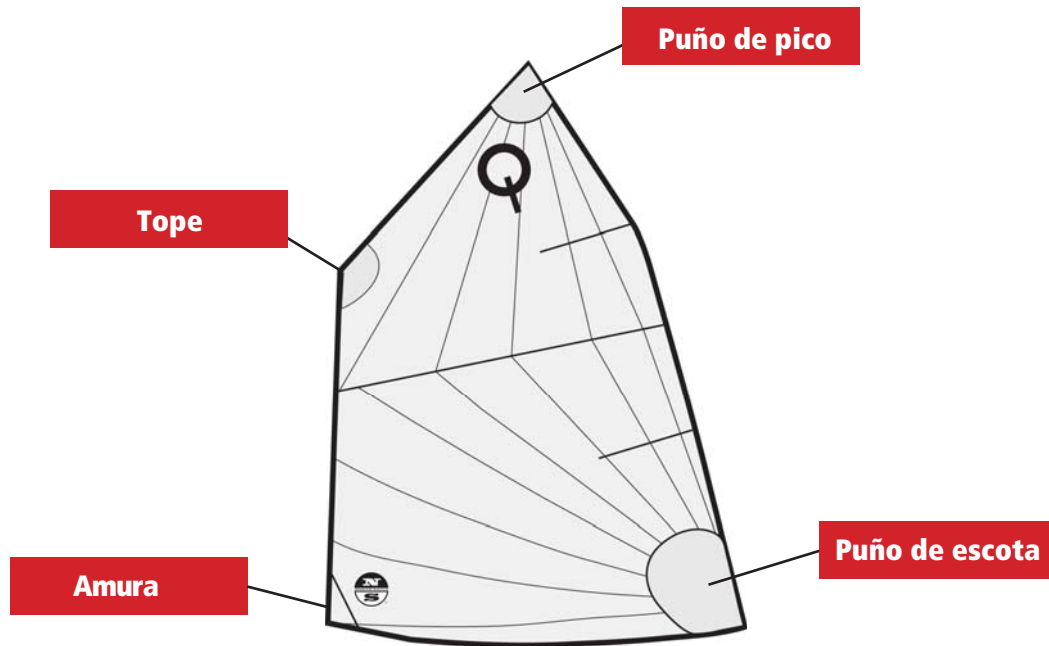
*One Design*

Gracias por elegir North Sails para tu Optimist.

Si recién estás comenzando a navegar en esta clase, debes leer esta guía cuidadosamente para asegurarte de obtener su nueva puesta a punto y lograr máxima velocidad, para que pronto seas un regatista experimentado.

A pesar de haber tratado de hacer esta guía lo mas explícita posible, si tienes alguna pregunta no dudes en ponerte en contacto con nuestros Opti expertos. ¡Estamos aquí para ayudarte a sacar el máximo provecho de tu nueva vela y tu barco! Busca nuestra información de contacto al final de esta guía o visita nuestro sitio web en [www.sudamericaod.northsails.com](http://www.sudamericaod.northsails.com)

Esta guía de ajuste está diseñada para proporcionarte la información de los controles clave que influyen en la forma de tu vela. Tener la forma de la vela correcta puede ser el factor determinante en la velocidad de su barco y tu éxito en la cancha de regata. Hemos dividido esta guía en dos secciones, baluma y gratil, y también hemos proporcionado los detalles de la altura de la orza, lingas, etc. Con esta información sabrás cómo preparar una vela y el barco para todas las condiciones.



## ARMADO DE LA VELA

Si eres un timonel de Optimist avanzado puedes omitir esta sección.

Comienza anudando los tres puños: escota, amura y tope del mástil a partir del puño de escota. Para ello, tendrás que utilizar los cabos de mayor diámetro provistos con la vela (3 mm de diámetro). Consulta las imágenes de cómo atar el tope del mástil y el puño de amura.

Una vez que tengas los tres puños atados, debes aparejar el pico. Tener en cuenta que el pico tiene un punto en cada uno de los extremos, y el puño del pico de la vela tiene un lazo. Coloca el extremo superior del pico a través de este lazo. Pasa el

cable corto que controla la tensión del pico por sobre el extremo opuesto. El pico tiene una pequeña cubierta plástica, para protegerlo de roces en el mástil, asegúrate de armar el pico con este extremo hacia abajo. Otra sugerencia consiste en armar el pico en el lado de estribor. Por lo general largarás la regata amurado a estribor, y esto te dará la mejor velocidad en la línea de largada.

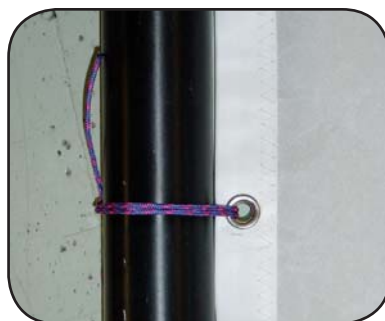
Una vez que está todo armado (bolsa, pico, vang, contra vang y los puños), le darás un poco de tensión,

y luego atarás los cabitos de la vela a todos los ollaos restantes utilizando el cabo de 2 mm de diámetro provisto haciendo un nudo llano.

Sugerimos atar éstos con dos vueltas alrededor del mástil y botavara. Tener en cuenta que los cabos en la botavara están atados sueltos (no más de 10 mm de distancia) y los cabos sobre el mástil apretados (pero no más apretados de 1 mm). Ver las imágenes como guía. No te olvides de apretar los nudos bien, si no, se deslizarán.



No más de 1 cm de separación entre la vela y la botavara.



1 mm de separación entre el mástil y la vela.



Cómo anudar la vela en el tope.



Cómo anudar la vela en el puño de amura.

## Sección 1: **BALUMA**

### **ESCOTA**

#### **Ceñida**

Trimar correctamente la escota de mayor es la clave. Considéralo el acelerador de su barco y no tengas miedo en ajustarlo muchas veces. Los mejores regatistas están constantemente ajustando la escota de mayor, para cada cambio de viento y de ola.

En general, la vela se debe ajustar para que la botavara esté siempre por encima de la esquina de sotavento de la popa (Ver foto). Esto mantendrá la baluma en el ángulo correcto con el viento. Para orzar más, ajusta la vela mas apretada y para navegar más derivado fila la vela ligeramente. Una pequeña marca en la escota de mayor, te ayudará a medir que tan ajustada o floja está.

Notarás que tu nueva vela tiene un cataviento cosido en el final del batten superior. Este cataviento debe estar siempre flameando alrededor del 50% del tiempo. Si siempre esta detenido detrás de la vela, tu escota de mayor, pico o vang pueden estar demasiado cazados. Ver más adelante sobre pico y vang.

Siempre es una buena idea dar una pequeña filada a la escota y derivar un poco antes de enfrentar una gran ola, porque abrirá la baluma y le dará a tu barco un gran aumento de poder para atravesar la ola sin disminuir la velocidad.

Opta por una escota que no absorba agua, te sugerimos 6mm.

#### **Popa** (Downwind)

En popa utiliza una escota larga de modo que puedas filar la vela como mínimo 90 grados, medida desde la línea de crujía del barco. Con poco viento cuando llevas el barco contraescorado, filarás la vela más de 90 grados, para que no se venga hacia la mitad del barco. Con viento duro la tendrás a 90 grados o más cazada para darle estabilidad al barco (Ver foto).

## Sección 1: **BALUMA**

### **PICO** (Sprit)

#### **Ceñida**

El pico controla la tensión de baluma. Tiene gran influencia en la baluma y al

ajustarlo, se ajustará la baluma.

La forma en que quieras tener el pico en todas las condiciones, con la excepción de viento duro, es para que no haya en absoluto arrugas en diagonal. (Ver foto con mucha tensión del pico) Una pequeña arruga perpendicular al pico no es un problema y es preferible. (Ver foto). En viento flojo realmente desearás tener esta pequeña arruga perpendicular al pico, y así estar seguro que la baluma no está demasiado cerrada. La regla básica es tener la vela volando lisa o con una suave arruga viniendo del puño de tope del mástil.

#### **Viento duro**

Tan pronto como puedas navegar el barco plano, con la mayor cazada en la esquina de sotavento de popa, entonces podrás establecer la tensión del pico como se describió anteriormente. Si comienzas a tener problemas y el barco va muy escorado, entonces deberás filar el pico un poco, permitiendo arrugas del puño de tope del mástil al puño de escota; esto permitirá abrir la baluma y sacar potencia a la vela. También subiendo la orza hasta 3 pulgadas ayudará mucho a que el timón no tire tanto a orzar.

#### **En popa** (Downwind)

##### **Viento suave**

Cuando derivas y filas la escota, verás una gran arruga que va desde el puño de amura hasta el puño del pico, mostrando que el pico está muy cazado. Si quieres aflojar la baluma navegando en popa, fila el pico un poco, así no tendrás arrugas verticales en absoluto. Para poder hacer esto fácilmente deberás tener una manija atada en el aparejo del pico, tan cerca de la mordaza como se pueda, pero permitiendo el filado (ver foto). Trata de no tener la manija atada lejos de la mordaza, ya que será muy difícil que puedas cazar el pico de nuevo antes de virar la marca de sotavento.

##### **Viento duro**

Con más de 13-14 nudos de intensidad de viento, no filar el pico en absoluto durante la regata, perderás mucho tiempo haciéndolo y el barco se tornará muy inestable.



La botavara debe estar alineada con la esquina de sotavento de la popa.



La mayor siempre abierta.



Demasiada arruga, demasiada tensión en el pico.



Tensión correcta. Una pequeña arruga perpendicular al pico está bien.



Manija atada en el aparejo de pico te ayudará a ajustar el pico durante la navegación.

### Sección 1: **BALUMA** **VANG Y CONTRAVANG**

(Preventer)

Con vientos ligeros y medios, en ceñida, la tensión de baluma en la mayor procederá principalmente de la tensión de escota de mayor. Por lo tanto, el vang se debe establecer para navegar a favor del viento. La baluma debe ser capaz de abrirse mientras la embarcación navega sobre las olas. Como regla general el batten debe estar paralelo a la botavara. Si está fuera de esa posición, está demasiado flojo, y si está dentro de éste, está muy tenso. Con viento duro debes tener el vang muy cazado, si no, va a ser muy difícil estabilizar la embarcación en la regata durante la popa. La única manera de estabilizar el barco será cazando las escota a menos de los 90 grados. Si no quieres navegar con la vela tan cazada, entonces para dar una buena tensión al vang, debes poner el barco proa al viento, cazar mucho la escota, ir a proa y amordazar el cabo del vang.

El vang y el contravang trabajan juntos. Incluso si apretas el vang realmente fuerte y el contravang no está, la botavara se moverá hacia arriba en el puño de escota, ya que será capaz de deslizarse hacia abajo donde se encuentra con el mástil.

### Sección 1: **BALUMA** **BOLSA** (Outhaul)

La bolsa también modifica la forma de la baluma. Cuanto más cazada la bolsa, será más plana la parte inferior trasera de la vela. Cuanto más filada la bolsa, mas

redonda será la parte inferior de la baluma de la vela.

Con viento suave, verás arrugas perpendiculares a la botavara; si ves las arrugas y la vela está demasiado irregular entonces la bolsa está muy floja. Cerciorarse que las arrugas no vayan más arriba de la primera costura de la vela.(ver foto).

En viento duro, cuando está sobre potenciado y no puedes controlar el barco y tienes mucho timón, debes cazar la bolsa firmemente y formar una gran arruga paralela a la botavara. El ángulo del baten inferior tiene una gran influencia sobre el timón, así que cuanto más filada esté, más presión a orzar tendrás en el timón.

La bolsa es otra fuente de potencia de la embarcación, por cuanto mas suelta más fácil podrás pasar las olas, pero a su vez, si no hay olas o no necesita potencia debes cazarla lo suficiente.

### Sección 2: **GRATIL** **CONTRAVANG**

El mecanismo del contravang es el que controla la tensión del gratil de la vela, esto es muy importante debido a que la tensión del gratil mueve la bolsa de la vela hacia adelante o hacia atrás. Si el gratil está cazado, se mueve hacia adelante, si está filado, hacia atrás. Además, el contravang mantiene que la botavara no se deslice hacia abajo cuando se tensiona el vang, que a su vez es la

clave para mantener la baluma ajustada. Con vientos suaves conviene tener el contravang ajustado (con dos vueltas), por lo que el gratil estará suelto/filado.

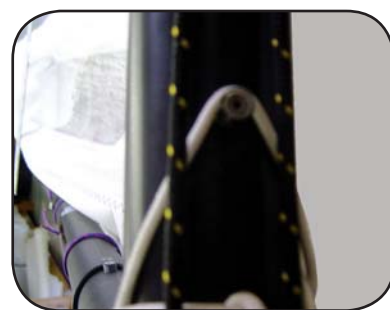
No es necesario que el gratil esté tan flojo que haya arrugas paralelas a la botavara que vienen de los ojales a lo largo del gratil, pero sí lo suficientemente suelto como para permitir que la vela cambie fácilmente de un lado a otro sin ningún problema en la virada.

En general, nunca querrás arrugas a lo largo del gratil. Las arrugas causadas por el contravang muy apretado serán paralelas a la botavara y las arrugas por demasiado flojo (o sin vueltas) serán paralelas al mástil. Debes tener tu contravang regulado para que con dos vueltas esté bien con viento suave y sin vueltas para viento duro. Cuando no tiene vueltas asegúrate de no tener una gran arruga paralela al mástil.

Nosotros te sugerimos hacer un nudo llano en la parte inferior de la botavara, teniendo los dos extremos del cabo atados juntos, en lugar de dos nudos finales al lado de los agujeros. Esto le permitirá una fácil regulación del largo del contravang. El cabo debe ser de 3 o 4 mm de diámetro y que no se estire.



Ajustando la bolsa.



Contravang viento duro.



Contravang viento suave (dos vueltas).

### **MATAFIONES** (Sail ties)

Tener en cuenta que las reglas te permiten tener el borde del grátil o pujamen de la vela a no más de 1 cm del mástil o de la botavara.

En la botavara deberás tener lo más largo posible los matafiones, siempre y cuando estén dentro de las reglas, para que cuando vires, la vela cambie de lado fácilmente. Los matafiones de vela deberán estar tan flojos como se pueda, sin importar la condición. En el mástil o grátil, tendrás los cabos ajustados, pero una vez más, permitiendo que la vela cambie de lado. El rango ideal sería de 1 mm de distancia del mástil, pero asegúrate de que el nudo este apretado para que no se file más que eso. Lo mismo ocurre con los puños, 1 mm, sin importar cuáles puedan ser las condiciones. Asegúrate de que los cabos en el mástil o relinga estén atados todos exactamente a la misma distancia. Si

alguno de los cabos está más ajustado o suelto, se arrugará la vela en paralelo a la botavara. Esto no significa que el grátil mismo este demasiado suelto, sino que no está atado de manera uniforme.

### **BAJADOR PUÑO TOPE**

(Top Preventer)

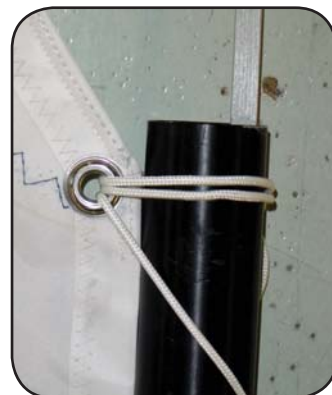
¡Control de grátil muy importante!

Controla la altura de la vela, manteniéndola dentro de las marcas del mástil, si esta bien atado. También evita que el puño de tope se salga hacia arriba del mástil si se caza el pico y no está sujeto el vang.

Con vientos fuertes tendrás la vela lo mas baja posible, especialmente si eres liviano. Tensiona el cabo de manera que la vela baje hasta la parte inferior de las marcas en el mástil. Con vientos suaves tendrás la vela mas alta, mira las marcas y ajusta la vela para que esté en la parte superior de las mismas.



Un nudo llano para ayudar a ajustar el contravang.



Atar el bajador puño tope.  
No más suelto que esto.

### **CAIDA DEL MASTIL** (Mast Rake)

La inclinación del mástil debe ser establecido de acuerdo a su peso. Se mide desde la parte superior de popa del mástil al borde del botazo en el espejo de popa. Ajusta la base del mástil en la parte inferior del barco para llegar a una de estas opciones.

Aquí está el rango de cada peso. El rango de longitud de los diferentes pesos es de entre 2,78 a 2,86 metros.

**Menos de 40 kg: 2,79 metros**

**40 a 45 kg: 2,80 a 2,83 metros**

**45 a 50 kg: 2,83 a 2,84 metros**

**Más de 50 kg: 2,84 a 2,85 metros**

En condiciones de viento de más de 20 nudos, te aconsejamos que inclines a popa 2 cm en todas estas medidas para todos los pesos de los timoneles.

### **LINGAS** (Hiking Straps)

Por lo general, las lingas vienen en una posición y longitud standard, atornilladas al casco. Sin embargo, es muy importante para tu comodidad y eficacia tener la longitud exacta de acuerdo a tu tamaño. Al colgarte deberás inclinarse paralelamente al agua con la parte posterior de sus rodillas en el botazo del casco. Luego adrizarás el máximo posible, cuando tu cuerpo esta plano.



*One Design*

North Sails Sudamérica  
Del Arca 59, San Fernando, Provincia de Buenos Aires, Argentina  
Tel.: (54 11) 4725.0200  
sudamerica@northsails.com  
www.sudamericaod.northsails.com