

Guía de tuning del *29er*

Tensión de la jarcia

Debe tomarse la tensión del stay con el nuevo medidor de tensión LOOS Gauge. En vientos ligeros debe marcar entre 17 y 18 (80kg), en vientos medios debe marcar 20-21 (110kgs) y en vientos fuertes, sobre 23-24 (135kgs).

Si las lecturas están por encima de estas cifras, la jarcia estará demasiado dura y no habrá respuesta en las rachas. Si están por debajo, se producirá excesiva comba en el stay y el foque ejercerá más fuerza lateral que empuje hacia adelante, lo que se traduce en mayor escora y menor velocidad.

Caída del mástil

La caída del mástil depende totalmente de la longitud del stay, que no es regulable. Sólo pueden darse pequeñas variaciones en la medida que el palo flexe más o menos, pero eso no afecta a la respuesta del barco.

Tensiones de mayor y foque

Cazado del foque. El 29er tiene el grátil y la baluma relativamente cortos y el pujamen relativamente largo. Eso implica un control exhaustivo de la vela.

Asegúrate de seguir estos tres puntos:

- **Primero**, el puño de amura debe ser fijado directamente en el pasador de proa, sin añadir grilletes ni alargadores.
- **Segundo**, ajusta la tensión del grátil en mar. Afloja la tensión del grátil hasta que empiece a aparecer una pequeña depresión entre los clips del grátil y entonces densa la driza aproximadamente 15 mm. Realiza una marca en el mástil, justo al lado del final del cable de la driza, de tal manera que puedas repetir la operación la próxima vez que navegues con esa fuerza de viento, simplemente haciendo llegar la driza a esa posición. Si navegas en oleaje fuerte reduce la tensión entre 5 y 10 mm para aumentar la potencia de la vela y pasar así mejor la ola. Por el contrario, en mar plana aumenta la tensión para aplanar la vela y reducir así la fricción de la vela contra el viento.
- **Tercero**, en viento suave fija la escota en el agujero superior del puño de escota del foque. En vientos medios y fuertes usa el agujero intermedio y en vientos realmente muy fuertes usa el agujero inferior. En caso de oleaje fuerte, en cada caso de viento, fijar la escota al agujero inmediatamente superior

Ahora podemos fijarnos en la tensión de la escota. Debemos hacerlo de tal manera que los catavientos superior e inferior de la vela reaccionen sincronizadamente. Por ejemplo, si los catavientos superior e inferior de barlovento flamean al mismo tiempo significa que hemos cazado correctamente.

Una forma correcta de comprobar el ajuste de la vela en ceñida es haciendo que el patrón la mire desde sotavento, apoyando la cabeza en la borda. La baluma debe aparecer recta, ajustada al terminal de la cruceta.

Esto será, en la mayoría de casos, bastante más cazado de lo que la mayoría de tripulaciones haría. El problema es que a los skiff les gusta correr. Te hacen sentir

muy bien si caes unos cuantos grados y aumentan la velocidad, pero eso no nos ayuda a alcanzar antes la boya de barlovento. Cazando más el foque, no solo lo ajustas mejor sino que navegarás más ceñido al viento (aunque sea más lento) y llegarás a la boya de barlovento antes y de una forma más disciplinada.

Por ultimo, ajusta el foque y no juegues con él. En un 29er todo cambia mucho y muy rápidamente, y se necesita algo que permanezca constante y sirva de referencia para que el patrón pueda guiar el barco en la dirección correcta la mayor parte del tiempo.

Tensión de la mayor

El catavientos superior de la baluma de la mayor debería desaparecer hacia sotavento entre el 10 y el 20% del tiempo. Si no es así es tenemos excesivo twist en la baluma, cosa que pasa con la mayoría de las tripulaciones. Por el contrario, si ese catavientos está la mitad del tiempo “pegado” a sotavento, significa que la baluma está excesivamente cerrada y debemos abrirla un poco. Es necesario ajustar la contra (ver más abajo) para fijar el twist de tal manera que la baluma abra en su parte superior.

En largos, con el spinnaker arriba, la regla general es que la mayor vaya abierta aproximadamente un 1/4, con el extreme de la botavara sobre esquina formada por la popa y la banda del casco. El ajuste fino se hace de tal manera que los catavientos de la mayor indiquen que la vela funciona correctamente en toda su superficie.

Se puede amollar tanto como se desee, pero aconsejo hacer un nudo en la escota de tal manera que la botavara no pueda llegar a tocar con los obenques, lo que podría ocasionar problemas.

Cunningham

En un 29er, debido a que la vela está dotada de sables forzados, el cunningham se convierte en una herramienta sumamente eficaz para aplanar la vela, ya que tal como está instalado, su efecto irá a través de la funda del mástil y desde ahí se transmitirá a la vela a una cierta distancia por detrás del mismo. Eso hará que el mástil flexe, como sucede también en los windsurfs, lo que ayudará a aplanar la vela. Es una herramienta que deberás usar con frecuencia.

El mástil es más fino en la parte superior, con lo que el cunningham provocará que flexe más en esa parte, lo que facilitará el buen funcionamiento de la vela.

En vientos muy suaves, usa el cunningham sólo lo suficiente para eliminar las arrugas que se presenten en la parte inferior de la mayor.

En mar llana el cunningham conviene que vaya bien tenso para aplanar la vela y reducir la resistencia de la misma contra el viento. En oleaje mayor deja que la vela aumente la profundidad de la bolsa y gane así potencia. Es una buena idea el colocar un juego de números en la base del mástil como referencia para repetir tensiones en caso de encontrar de nuevo la misma intensidad de viento, pero debes asegurarte de que la vela esté izada siempre hasta el mismo punto. De otra manera no tendrías nunca la misma tensión.

Contra

La contra del 29er es muy efectiva, tiene mucha potencia y mantiene la botavara muy rígidamente. Como regla general debemos considerar que la contra aplanar la

vela en su totalidad, ya que tira directamente de la baluma, lo que hace flexar el mástil.

La mejor manera de ajustarla es navegar de ceñida, sin tensión en la contra, y buscamos el punto de cazado de mayor en el que notamos que la vela funciona correctamente. Entonces cazaremos la contra lo suficiente para que, al amollar la escota de la mayor, la botavara se vaya hacia sotavento pero manteniendo la altura, conservando así la tensión de baluma que deseamos. Si sube el viento cazaremos más y más la contra. Y si el viento disminuye la amollaremos lo necesario.

Y también en el caso de la contra. En mar llana necesitamos menos potencia en la vela, por lo que podemos usar más contra. En oleaje necesitaremos más potencia para pasar la ola y amollaremos la contra lo necesario.

Y aquí la vieja norma "skiffy": en caso de viento realmente muy fuerte, si no amollas la contra... no lo aguantarás.

Dos últimas cosas, ambas respecto a la contra y al cunningham. Es una buena idea amollarlos cuando vamos al largo. Eso incrementa mucho la velocidad e incrementa la estabilidad del barco. Suelta la contra lo suficiente para que la parte superior de la vela no abra en exceso, lo que dificultaría la maniobra de la trasluchada.

Y en caso de vuelco, afloja la contra antes de poner el barco de pie; un exceso de contra podría llegar a partir el mástil durante el adrizado.

Pajarín

El foque del 29er, por ser autovirante, no tiene recubrimiento sobre la mayor, así que no hay ninguna necesidad de tener el pajarín cazado siempre.

En caso de vientos suaves, cuando necesitas toda la potencia, es conveniente aflojar el pajarín de tal manera que el pujamen se separe de la botavara entre 100 y 150 mm.

Al subir el viento y empezar a tener demasiada presión vuelve a cazar el pajarín lo necesario para ayudarte a mantener el barco plano sin necesidad de amollar la mayor. Naturalmente, en caso de viento fuerte deberá estar cazado al máximo y no tendrás más remedio que amollar la mayor en las rachas.

En largos con dos velas afloja el pajarín hasta que haya una distancia entre el pujamen y la botavara de 200 mm. Y si vas con el gennaker, deja esa distancia entre 150 y 200 mm.

Evidentemente, si el viento es fuerte, fíjalo y olvídale. En esas condiciones deberías tener cosas más importantes que hacer, ¡como mantenerte sobre el barco sin volcar!

Posición de la tripulación sobre el barco

Los 29ers son ligeros, pero están dotados de gran potencia. Pero ligeros significa que pasar mal la ola o clavar la ola en largos representa una pérdida notable de velocidad. Es realmente conveniente trabajar con el cuerpo, realizando movimientos delante/atrás, al ritmo del oleaje, para ayudar al barco en su lucha con las olas.

En vientos ligeros es muy importante no hundir la popa, por lo que la tripulación deberá colocarse muy a proa. Ésta es muy afilada y corta bien el agua, mientras que una popa hundida arrastra mucha agua y frena muchísimo el barco. Incluso el tripulante puede sentarse por delante del sistema autovirante del foque. Lo que sea necesario para evitar que se forme turbulencia a popa. El navegar de un 29er, en esas condiciones, debe ser silencioso.

Evidentemente, a medida que suba el viento el peso debe desplazarse hacia popa. Pero la tripulación puede estar fácilmente por delante de los obenques hasta los 10 nudos de viento. Y a partir de ahí, a medida que el barco va más y más rápido, iremos desplazándonos más hacia popa.

Eso se aplica en todos los rumbos. Pero debemos recordar que se va más rápido en largos que en ceñidas, por lo que con la misma cantidad de viento nos colocaremos más a popa en largos que en ceñidas.

Escora

El 29er no tiene un casco con una carena redondeada... es básicamente una superficie plana con pantoques de ángulos bastante pronunciados. Esos pantoques, sobre todo en la parte trasera, son los que te permiten navegar en vientos fuertes a velocidades de vértigo.

En vientos ligeros es conveniente mantener los pantoques fuera del agua, para eso, junto con lo comentado antes sobre la popa, nos desplazamos hacia proa e intentamos sacarlos del agua.

En condiciones de viento más fuerte también podemos mantenerlos fuera del agua, pero para ello ¡es imprescindible MANTENER EL BARCO PLANO, SIN ESCORA!

Y barco PLANO significa una escora máxima de +/- 5 grados. Hasta ahí es aceptable. Una escora de +/- 10 grados es sólo apenas tolerable, pero cuando se alcanzan los 15 grados... la razón por la que vas último en la regata es más que evidente.

Los navegantes realmente buenos navegan tanto en ceñida como en largo con una escora de +/- 5 grados durante todo el tiempo, ¡y la mayor parte del tiempo esa escora es hacia barlovento, no a sotavento!

Sólo hay que ver la estela que deja el barco cuando va plano y compararla cuando va escorado para comprender las ventajas de lo primero.

Velocidad, velocidad, todo debes orientarlo hacia ese parámetro fundamental y disfrutarás de un barco sin igual.

Suerte!!