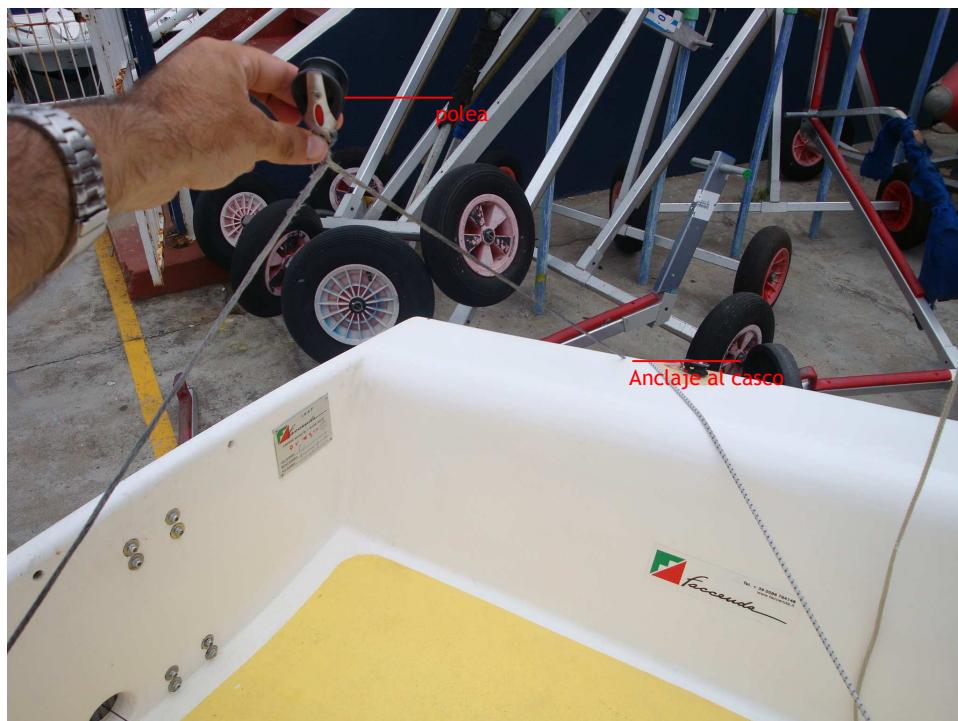


Las velas son el motor del barco, una mayor bien montada, nos permitirá sacarle un mayor rendimiento a nuestro barco, navegar más cómodos y disfrutarlo más.

MONTANDO LA ESCOTA

Hay muchos sistemas de escota que funcionan bien (pata de gallo por popa, por la botavara, con una desmultiplicación, sin ella...), en este caso os mostraré el sistema que a mi me parece más cómodo con las velas nuevas, pata de gallo por la botavara con una desmultiplicación.



En primer lugar fijaremos la pata de gallo al barco, el triángulo que se forma debe ser lo más grande posible pero debe permitir cazar la mayor totalmente.

En este caso el barco tiene la botavara recortada hasta el límite de la vela (los Vaurienes antiguos tendréis la botavara más larga, ya que esta modificación se introdujo en 2008, si os animáis a cortarla debéis saber que es un trabajo relativamente sencillo, reduciréis peso en un punto muy alejado del centro de gravedad y además esta es más manejable) El hecho de que la botavara esté recortada es lo que motiva que el triángulo de la pata de gallo se encuentre adelantado respecto al espejo de popa.

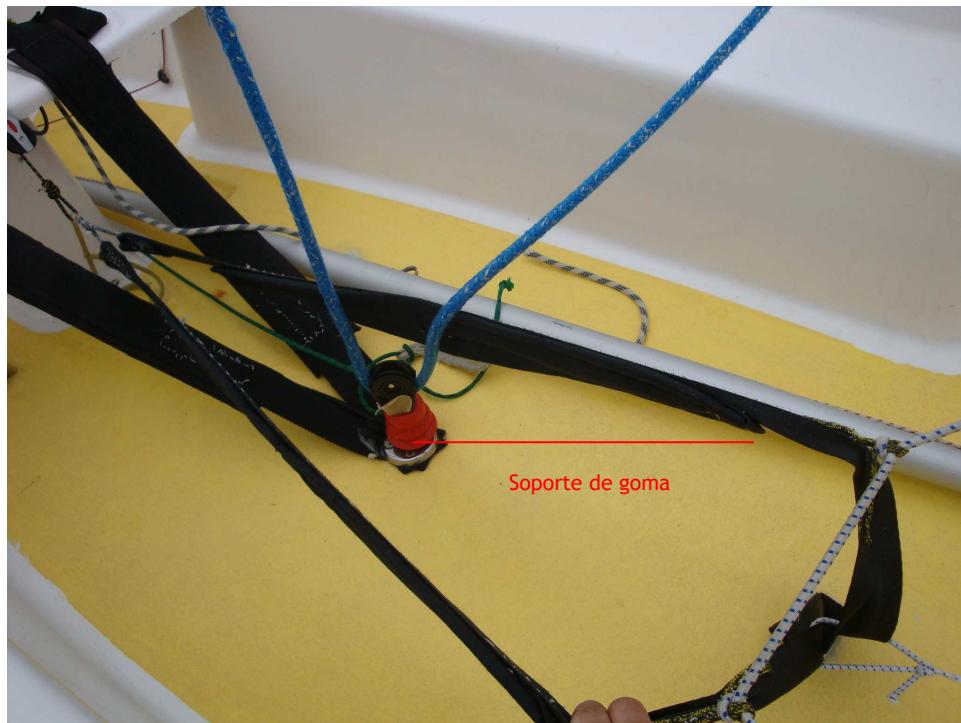
Aunque se puede hacer directo en este caso se ha dispuesto una polea en el extremo del triángulo, para hacer una desmultiplicación, muy útil con las velas nuevas que tiran claramente más que las antiguas. (Para que sufrir si podemos ir cómodos)



La escota se ancla arriba, pasa por la polea de la pata de gallo y vuelve a subir.



La escota montada.

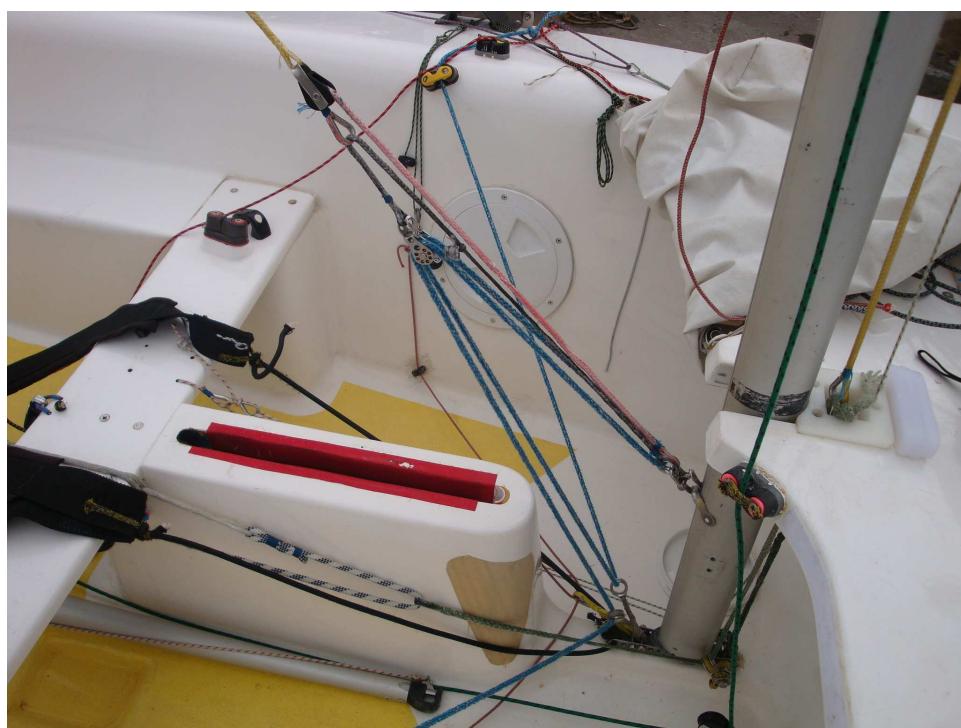


Polea winche, es muy útil colocar un muelle, un soporte de goma o incluso media pelota de tenis para mantenerla siempre en posición.

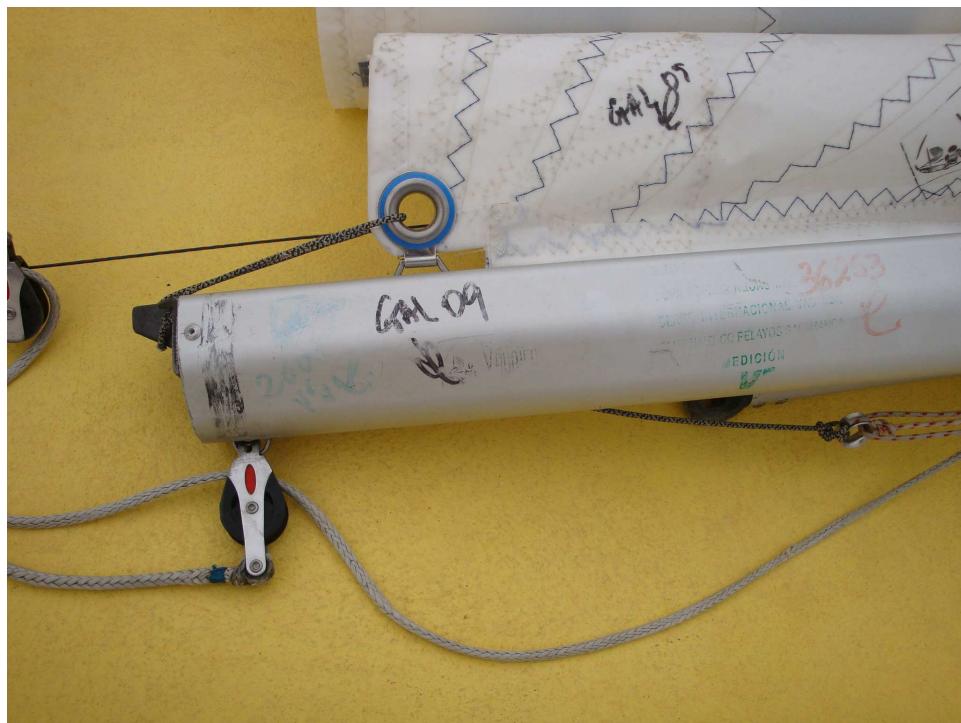
MONTANDO LA TRAPA



Aunque algunos barcos antiguos siguen montando las antiguas trapas de palanca, lo mejor es que copiéis esta trapa es cascada, solo debéis tener en cuenta que se deben calcular bien la longitud de los cabos para no quedáros sin recorrido al cazar. Se ha puesto un tramo fijo simplemente para mejorar la aerodinámica y bajar los pesos (lo poco que pesa una polea en cualquier caso).



MONTANDO EL PAJARIN (O PUJAMEN)



En este caso se hace firme en popa, se pasa por la vela y vuelve a una polea que lo reenvía a proa.

Fijarse también como la botavara se ha cortado casi hasta la marca negra de medición.



Un taladro en la botavara permite que salga hacia proa perfectamente centrado

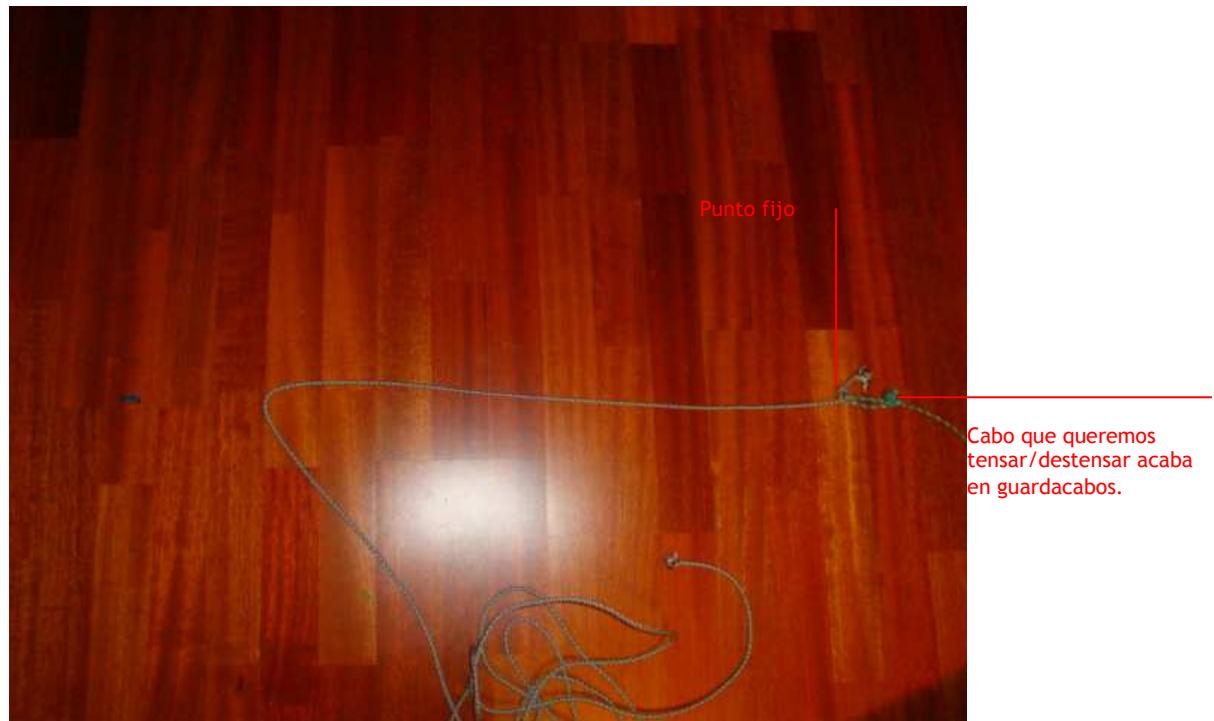


En este caso este barco no lleva mordaza para hacer firme el pajarín, sino un sistema muy simple, barato y cómodo. Un sistema de cabo compensado 2-3, cuando se tira hacia proa aumenta el recorrido de los tres cabos y se caza, cuando se tira a popa aumenta el recorrido de los dos cabos y se suelta. No es magia, funciona!!! Os ahorrareis la mordaza.

Ventajas: Permite cazar sin esfuerzo, haciendo ballesta hacia abajo y después recuperando lo estirado hacia proa.

Inconveniente: Necesita mucho recorrido de cabo para cazar poca distancia, por lo que es ideal para un pajarín o para un amantillo, pero inviable en otros puntos que exijan cazar muchos metros como una trapa.

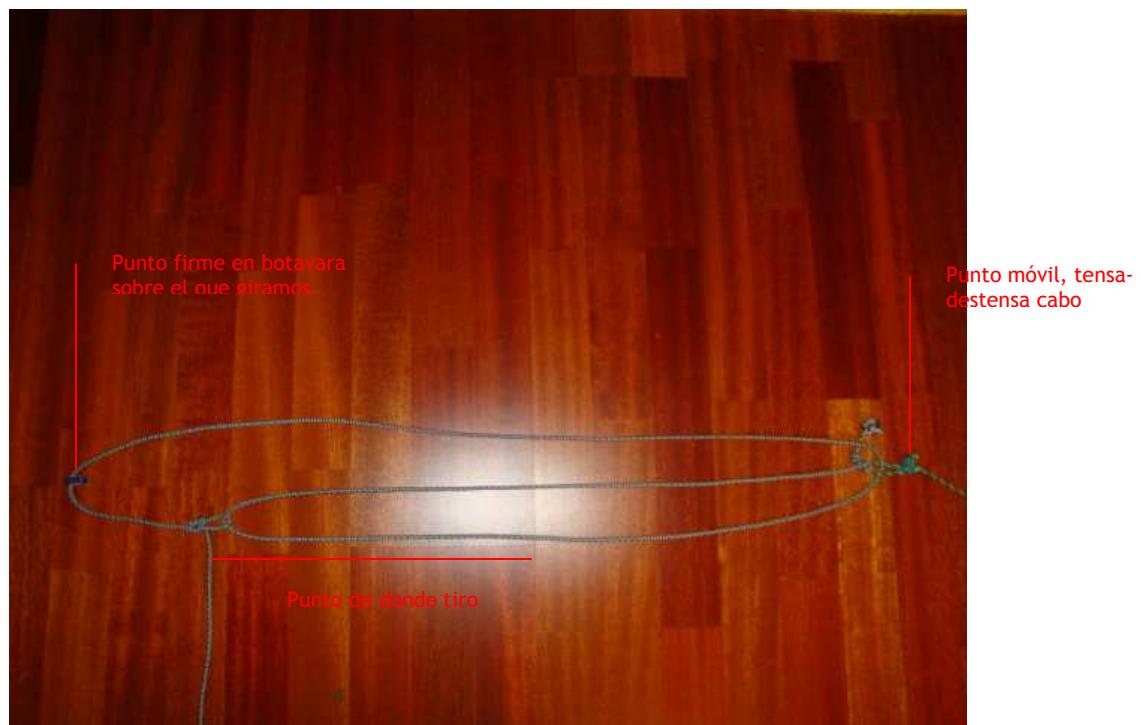
Os enseño a hacer el sistema (tendréis que intentarlo varias veces pues no es tan fácil de montar) En cualquier caso si no os sale tranquilos, en cualquier regata os lo enseñaré.



Paso 1. El cabo que queremos tensar lo mejor es que termine en anilla o guardacabos, en este caso del ejemplo un nudo as de guía. Hago fijo el cabo del “aparejo” al as de guía.



Paso 2 Doblo el cable como la figura, y lo paso nuevamente por el as de guía (anilla o guardacabos), esta vez actuando como desmultiplicación.



Paso 3. Al tirar hacia la izquierda aumenta la longitud de los cabos triples, como el cable no varía su dimensión se caza el sistema. Si le doy al punto de tiro a la derecha la zona triple disminuye, y la doble aumenta, luego la distancia entre el punto firme y el móvil puede aumentar.

PUÑO DE AMURA



Debemos colocar un cabo que actúe como contra del pajarín, sin este cabo no vale de nada cazar el pajarín pues la vela se iría hacia popa y no se tensaría, es fundamental ponerlo



El cunningham tensa el gratil de la vela, al cazarlo conseguimos dos cosas:

- Adelantar la bolsa de la vela: Esto nos dará potencia y nos ayudará a pasar mejor las olas con mar grueso. (en los pantanos según esto iría suelto de todo, en mar con ola de un par de metros cazado a tope)
- Aplanar la vela: Es el segundo efecto que conseguimos, nos interesa aplanar la vela cuando hay mucho viento y no podemos con el barco. Atento todos, sobre todo las tripulaciones ligeras, un cunningham bien metido es uno de los secretos para ir rápido con viento.

Resumen práctico: En un pantano con poco viento debe ir suelto a tope, pero con mucho viento lo cazaremos. Si además estamos en mar con ola grande que os cuesta pasar irá a reventar.... Para escorar menos y para tener más potencia para pasar la ola.

Por supuesto para todo esto hay matices pero tener esto claro es un primer paso importante. Muchas veces con viento no ganan los más pesado, (aunque ayude) sino los mejor trimados.



En la foto podemos ver el efecto que hace sobre el gratil de la mayor el cunningham al tensarse.