

## ARMADO Y PUESTA A PUNTO DE UN YATE 1 METRO / ULY

*El presente es un resumen ó especie de “recetario” extraído del libro inglés “RC Racing Yachts” y otros, sumando mi propia experiencia, que puede ayudar a los que se están incorporando a esta fascinante especialidad y aún no encuentran una forma de poner a punto su barco. En caso de consultas, estoy a vuestra disposición, y seguro siempre podrán preguntar a los más experimentados que estén navegando junto a ustedes. Cada timonel va desarrollando sus propias variaciones y secretos, pero creo que este resumen es un buen promedio ó base para los experimentos propios. Por supuesto hay muchos detalles más, pero citarlos aquí excedería de lo que pretendo con este resumen.*

*¡¡ SUERTE !!*

*Rolf Köster, 09.09.2004*

- 1.- **Instalar mástil con vela mayor armada**, tensar obenques a igual tensión (“semitenso, que suene como cuerda de guitarra floja”) a ambos lados, de modo que el mástil quede vertical a cubierta y en la misma línea del quillote (se puede comprobar con plomo y nivel).
- 2.- **Instalar el estai de popa**, tensándolo de forma tal que el mástil se curve levemente hacia popa, unos 6 a 10 mm.
- 3.- **Instalar el foque y tensar el estai de proa** (no la vela, sólo el estai), de modo que quede con bastante tensión para obtener un buen ángulo de ceñida.
- 4.- **Regular el perfil (“guata”) de la vela mayor**, de modo que se obtenga una curvatura de aprox. un 10% de la respectiva cuerda, a 30 cm de altura medidos desde la botavara. Esta medición se hace sin viento, acostando el yate de lado (mástil horizontal), de forma que la fuerza de gravedad le de al paño de vela una curvatura similar a la que le daría el viento. Dejar una marca para no olvidar el punto encontrado, el cual normalmente no se mueve más ó sólo muy poco.
- 5.- **Del mismo modo se obtiene el perfil del foque**, sólo que se toma a 20 cm de altura y con una flecha de tipo 8%, o sea algo más plana que la mayor. Dejar igualmente una marca del punto encontrado.
- 6.- **Tensar la mayor a lo largo del mástil**, de modo que justo quede sin arrugas (con el cunningham)
- 7.- **Tensar el foque a lo largo del estai de proa**, de modo que justo quede sin arrugas (tensor top)
- 8.- **Regular el ángulo de la botavara de la mayor** de modo que en ceñida tenga un ángulo tal que el eje de la botavara en esa posición pase por la esquina de popa (tipo 6

a 8° respecto eje longitudinal o crujía del casco).

- 9.- **Regular el botalón del foque** de modo que en posición de ceñida tenga un ángulo tal que su eje pase entre obenque y mástil, algo cargado hacia el obenque (o 12 a 15° respecto crujía).
  - 10.- **Luego toca regular el “twist” de la mayor**, es decir la torsión ó “hélice” que forma desde la botavara hacia el top. Esto se logra mediante la mayor ó menor tensión del boomvang, y para observar el twist, se mira el yate desde popa, usando el estai proel de mira, uniendo a la vista el puño de escota con el top. El twist ó torcedura debe ser tal que la vela se separe en la mitad superior unos 40 a 50 mm de esa recta imaginaria, marcada por el estai proel en la forma descrita.
  - 11.- **Ahora se regula el twist del foque**, mediante la tensión del amantillo. El borde de fuga ó baluma del foque debe quedar paralelo a la mayor, mirando desde popa ó desde la banda lateral que corresponda. Entre las dos velas, en posición de ceñida, debe formarse un canal de similar ancho en el máximo de altura ó extensión de las dos velas, así se producirá el mejor “tiraje” ó fuerza de avance.
  - 12.- **Recorrido del huinche:** el recorrido de este servo debe ser tal que en un extremo (bastón del transmisor abajo) las velas queden cazadas y reguladas según lo descrito anteriormente, y en el otro extremo las velas se abran para la “empopada”, de manera que la mayor forme un ángulo de 80° con respecto a la crujía (sostenida con tirante limitador de recorrido) y el foque se abra unos 100 a 110 °, o sea pasada la perpendicular a la línea de crujía.
  - 13.- **Recorrido del timón:** se recomienda dejarlo alrededor de +/- 30°, pues si se aumenta este ángulo, se aumenta demasiado el efecto de frenado y pérdida de velocidad, pues pasa a actuar como flap de un avión. En extremo puede producirse el efecto “stall” del timón (se corta el flujo laminar), perdiéndose la gobernabilidad del barco. En todo caso, todo golpe de timón siempre frenará el yate, por lo que se recomienda minimizar el uso de éste, tratando de timonear siempre con movimientos suaves y continuos. “Receta” importante: el yate debe CORRER y CORRER y CORRER.....que no pierda velocidad y menos.....que se quede parado !!!!
-