

Puesta a punto Soling.

Por Guillermo Parodi / Tomas Peuvrel

Palo al medio

Colocas el mástil al centro medianamente ajustado de obenques, si tenes una cinta métrica larga la izas al tope, sino hay cinta, medis con la driza de mayor a ambas bandas, a un mismo punto, por ejemplo donde termina el riel del carrito del alto.

Caída

Colocas la driza del foque por la cara de proa del mástil y la haces llegar a cubierta con tensión (el popel debe estar firme), la llevas al estay de proa con la misma tensión y marcas con tape ese punto que llamaremos (A).

De **A** a cubierta (medido en la dirección del estay) justo donde sale el cable flexible que lleva el estay abajo de cubierta, debes medir 30 pulgadas, también 29, 28 y 27, Bajo cubierta a la par del pie de amigo debes tener un aparejo 3:1 que cambia el largo del estay proel, le podes coser una marca con hilo encerado que al intersectar con la cubierta te de 27, 28, 29 y 30 pulgadas de caída.

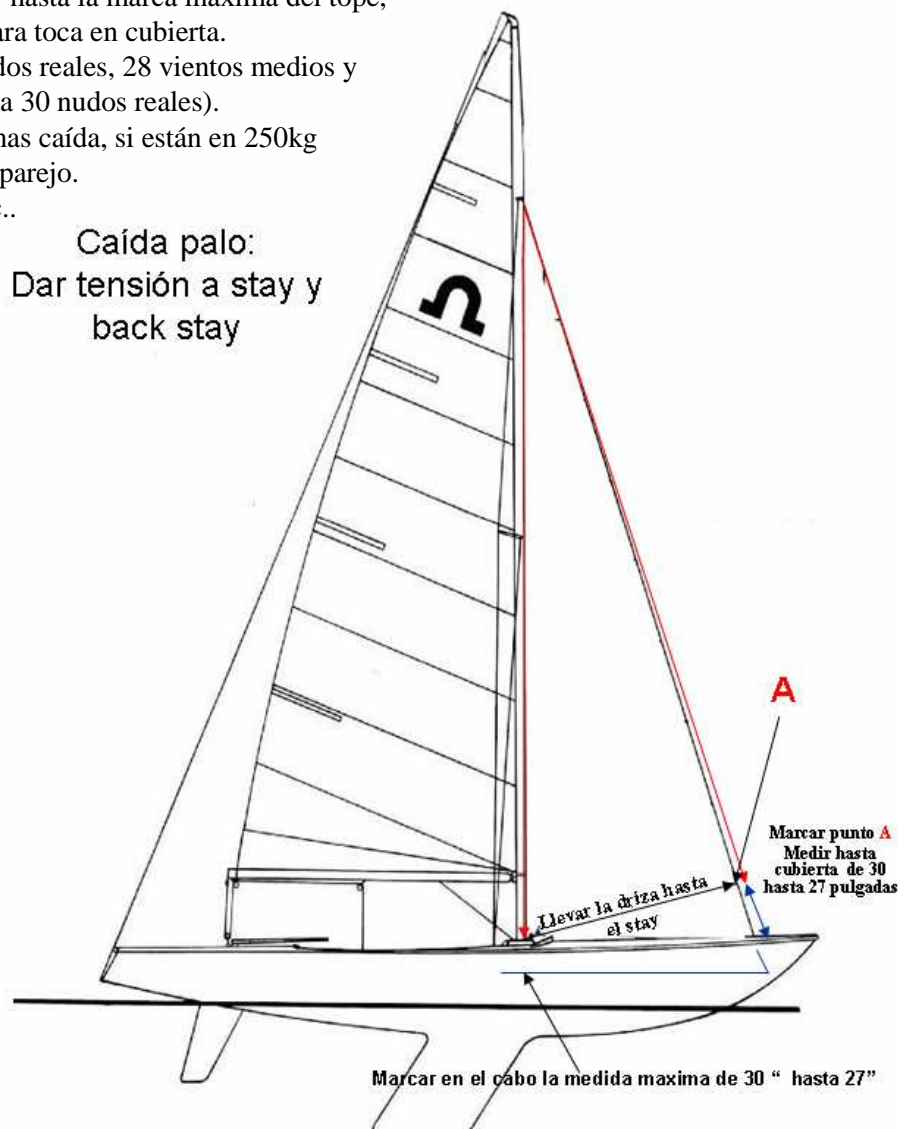
La máxima caída es **30**, para 0 a 5 nudos y posible de usar con algunas mayores (siempre debes izar la mayor hasta la marca máxima del tope, si la vela esta arriada con 30 la botavara toca en cubierta.

29 para cualquier regata de 5 a 10 nudos reales, 28 vientos medios y 27 espero que no tengas que usar (25 a 30 nudos reales).

si tenes 300kg en la banda aguantas mas caída, si están en 250kg empezas un poco antes a levantar el aparejo.

También podes utilizar 29.5, 28.5, etc..

Caída palo:
Dar tensión a stay y
back stay



- **Tensión**

Necesitas un tensiometro, fijate el diámetro del cable, para cada cable hay una escala (creo que los altos son 5/16) Le das 28" de caída, colocas bajos y altos en la mitad del riel (50% para atrás), allí los altos deben tener 450/500lbs para casi cualquier condición. si son barcos muy viejos les das vueltas y la tensión no aumenta, se

dobra el barco....los bajos deben quedar presentados, sin flexión en el cable pero sin tensión.

Cuando los carros vuelven adelante con 28 de caída se afloja todo un poco, los bajos un montón y los altos algo mas flojos.

Para correr de 0 a 15 nudos esta bien así, arriba de esto le das 3 vueltas a los altos y 2 a los bajos, en un barco bueno deberías llegar a 800 lbs en los altos con viento fresco.

El Soling tiene menos vela de la necesaria para menos de 12 knost, esto se compensa con caída (exagerada para los ojos de otras clases) y navegando con los bajos sueltos, el palo cae a sotavento (tira a la orza por desplazamiento lateral del centro de empuje respecto del centro de resistencia al avance) y la mayor se pone mas gorda, (+potencia)

Con viento traes los carros de los bajos para atrás (se tensan), el palo deja de caer a sotavento, al ponerse mas firme en el medio el tope cae a sotavento y abre la baluma de la mayor.

Con mucho viento también traes los carros de los altos para atrás. Acordarse de largar estos 4 carros para adelante antes de derivar y liberar el popel (si no lo haces puedes partir el mástil), alcanza con largar los carros de barlovento si se manejan por separado.

- **Foque**

Carro:

Desde crujía hacia las bandas marcar 9, 10, 11, 12" como ángulos de cazado de foque sobre el carrito. 9 es para aguas chatas y algo de viento o para dar una boya.

Normalmente 9.5 a 10 es lo mínimo, a medida que aparece viento y ola vas abriendo carro, con huracán o calma total 13 o 14 es una buena idea.

Escota:

Es muy importante el angulo de tiro de la escota, es un foque muy corto, arranca con la escota fijada al punto medio de la galleta de escota.

El cunningham de foque va bien filado, con calma la vela va a 10 o 12cm de cubierta como si fuera una chota vela de enrollar. Esto te permite controlar la baluma sin matar la escota y llevando siempre el cataviento del batten superior flamendo para atrás el 80% del tiempo, si se esconde en la baluma filar escota!! es un freno de mano.

A medida que sube el viento vas bajando la vela a cubierta y la escota va quedando mas horizontal, cuando se te acaba el recorrido enganchas la escota en un punto mas bajo (huracán) y abris baluma de foque, si te agarran 40Knts llevas el foque bien filado de escota y con el carro bien abajo.

Driza:

Con calma muy poca tensión, algunas arrugas en los garruchos, no exageradas, a medida que aumenta vas tensando la driza.

- **Mayor:**

Driza, Izada al máximo, con cunningham le sacas las arrugas con vientos medio para arriba.

Outhall a criterio.

Traveller no se usa salvo si te pasaste del layline Escota block to block y filando ante olas importantes o recalmones, con calma puedes llevar hasta 20 o 25 cm de escota filada Para despotenciar usas el finito de popel y el vang (este te aplana la vela en el tercio inferior) el popel te abre baluma, curva palo (aplana mayor) y de tensa el proel, lo lleva el del medio en la mano, si se moja el culo fila popel, si se escora mucho caza popel, si se anticipa un poco al cambio de condición es como debe llevarlo bien.

La balumba arriba con vientos medios puede ir bastante cerrada, con calma filas escota para que abra y rosca debe abrir, lo logra con popel cazado.

No tenes que llegar a dar vuelta la vela, esto pasa si reventas demasiado popel y/o vang, aparecen arrugas que arrancan en el puño de escota (tipo Star con 20Knots)

Éxitos!!