

Puesta a punto y técnica del Óptimist

Puesta a Punto del Óptimist	Posición del cuerpo	Tácticas antes de salida
1. Claves para mejorar la velocidad		1. Roles antes de la salida.
2. Arbolar tranquilo y bien	Aprovechar las rachas	2. No hay ningún lado favorecido.
3. Armado		3. El lado de babor es el lado favorecido.
4. Puño de tope y retenida	Como preparar una salida	4. El lado de estribor es el lado favorecido.
5. Puño de amura		
6. Matafiones del Palo		
7. Contravang		
8. Matafiones de la botavara y puño de escota		
9. Tensión de pico y vang		

Recorridos para entrenamientos

Salidas	Maniobras en general	Ceñida	Balizas
1. Maniobras en la línea de salida	5. Virada por avante	7. Ángulo-Velocidad	8. Después de la popa
2. Ver lado favorecido	6. Trasluchar		9. Pasos de balizas
3. Recorrer la línea			
4. Velocidad primeros metros			

Claves para mejorar la Velocidad

Hace algunos años en un campeonato de optimist en Japón, Dennis Conner preguntó: “¿Cómo hacen los argentinos para sacar tantas diferencia de velocidad en un barco tan simple?”. La anécdota pinta a las claras el nivel argentino en esta clase.

Este artículo, lejos de querer enseñarle algo a Dennis, pretende revelar algunos secretos del armado en este barco de pequeños gigantes.

Arbolar tranquilo y bien

Una vez tengas el óptimist en sus camas o en el carro y todo el material a mano.

1º Cámbiate y ponte la ropa de navegar para evitar dejar al final el barco un buen tiempo con la vela flameando.

2º Coloca las poleas y en lo posible la escota, los achicadores, cabo de remolque, remo, bandera de protesta, etc. Infla los flotadores, guarda las fundas. Es decir todo menos la vela y palos.

3º

Y ya solo queda enganchar la escota y salir al agua cuando lo diga tu monitor.

Si por algún motivo hay que esperar, no dejes la vela flameando ya que esto la hace envejecer muy pronto. Colócala sobre el optimist y puedes atarla con el cabo de proa sujetando el mástil por dos puntos al casco. Esto es mejor que ponerle el timón y orza encima que podrían salir volando si coge algo de aire la vela. Mientras esperas no dejes el timón y la orza al sol; puedes ponerlo debajo de la vela.

Armado:

Un armado correcto es la base para poder empezar a tocar la puesta a punto. Lo primero es tener cada cosa en su lugar, después si, se puede empezar a hilar fino.

Puño de tope y retenida:

El puño de tope es el matafión más importante en el armado, por su incidencia en el funcionamiento de toda la vela.

Debe usarse un cabo de Spectra de 3 mm, medida acorde a la fuerza que realiza.

El punto de cazado correcto es cuando aparece una pequeña luz entre la vela y el palo.

Un puño sobrecazado generará una arruga desde este punto hacia el centro de la vela. Este defecto de armado deforma el gratil (parte de la vela que determina la entrada del viento), y además perjudica el paso de la misma en las viradas.

Otro punto a tener en cuenta es que el puño debe trabajar perpendicular al palo cuando el pico está cazado.

Esto se logra regulando la retenida (foto1).

Una vez que regulamos la retenida y logramos que el puño trabaje perpendicular al palo, la marca de la vela debería quedar entre las dos marcas reglamentarias del palo.

Puño de amura:

El puño de amura está sujeto por dos matafiones, (uno ajustado al palo y otro a la botavara).

El que une la vela al palo debe quedar igual que el del tope, o sea dejando un pequeño espacio de luz entre la vela y el palo. El de la botavara trabajará algo más filado para permitir un paso fluido de la bolsa en viradas y trasluchadas.

Matafiones del Palo:

Los matafiones del palo estarán cazados pero no deben pegar el gratil al palo. Este defecto deforma el ataque de la vela y no permite que esta caiga "armada" luego de virar. Como trabajan en conjunto es importante que tengan una tensión similar. Una arruga que parte desde un matafión nos indica que este está sobrecazado.

Los matafiones deben ser más finos que el cabo usado para el tope, puede ser Spectra de 2mm. Es fundamental hacer los nudos bien ajustados y con trabas, ya que si el matafión se aflojara produciría un cambio involuntario en la puesta a punto.

Contravang:

El correcto armado del contravang es esencial para lograr una buena performance de la vela. Antes de modificarlo, hay que fijarse que la retenida esté como indicamos en el primer paso del armado porque si la retenida está filada, se abre la baluma en exceso y, en francos, será inútil matar el vang porque con una retenida filada la botavara no va a bajar. El contravang tiene dos funciones elementales: En primer lugar fija en un punto la boca de cangrejo (21), permitiéndole al vang trabajar correctamente en su función de bajar la botavara. Esta función es vital en francos donde buscamos evitar que la botavara se levante abriendo la baluma más de lo necesario. La segunda función, es su trabajo conjunto con la retenida, que determina la tensión del gratil. El vang en ausencia del contravang baja el puño de amura generando mucha tensión en el gratil. Esta tensión se regula con el contravang: dándole vueltas (cazándolo) se reduce la tensión del gratil,

mientras que sacándole vueltas (filándolo) se aumenta la tensión. Nota: en el optimist, a diferencia de barcos en los que la vela corre por dentro de una relinga, la tensión del gratil incide en forma diferente. En nuestro caso sacarle tensión al gratil hace que la vela -al no estar guiada por una relinga- se mueva a sotavento (atrás del palo) generando mas bolsa en esa sección.

Matafiones de la botavara y puño de escota:

El puño de escota (cabo Spectra de 3 mm) se regula igual que el cabo que va a la botavara en el puño de amura. O sea, debe permitir el pasaje natural de la vela en las viradas.

Los matafiones de la botavara, tienen que estar lo mas flojos posibles para que la vela pase bien en las viradas, por reglamento la distancia a la botavara no debe exceder nunca el centímetro.

Tensión de pico y vang.

El pico y el vang trabajan juntos: regulan la tensión de la baluma. Lo primero que tenemos que saber es como cazarlos. La mejor manera de regularlos sin que queden desacomodados los matafiones, es por partes: primero se caza un poco el pico (no mucho), después un poco de vang y, por ultimo, se vuelven a cazar el pico y el vang en la tensión definitiva que llevarán. Esto es importante con mucho viento y no tanto con vientos medios y calma, donde al tener poca tensión en ambos, la puesta a punto se mantiene aunque cacemos una vez el pico y el vang.

El punto del pico será la mínima tensión que necesitemos para navegar en ceñida sin que se marquen arrugas desde el puño de tope. Si la tensión es excesiva la arruga se marcará desde el puño de amura hacia arriba. El punto del vang cambia relativamente poco y va desde un máximo cazado con viento a una mínima de tensión con calma. Mucha tensión de vang en ceñida con calma puede significar no pasar bien la ola, mientras que navegar sin tensión de baluma -vang filado- con mucho viento, restará potencia y orzada. Además, al filar la vela en la racha, en lugar de mantenerse con la misma forma y un poco mas abierta, se va a deformar porque se va a levantar la botavara y resultará en una pérdida de velocidad. Otra de las pruebas que deberíamos realizar antes de largar para saber el punto del vang y el contravang es navegar un poco en francos. Esta es la manera de darse cuenta si la baluma queda muy abierta o muy rígida y acomodarla si es necesario. La vela debe estar bien para la ceñida y también para la popa.

El armado y la puesta a punto son el primer paso, ahora que el barco está bien: ¡a navegar!

La mejor forma de probar todo esto es en el agua.

Si por algún motivo hay que esperar, no dejes la vela flameando ya que esto la hace envejecer muy pronto. Colócala sobre el optimist y puedes atarla con el cabo de proa sujetando el mástil por dos puntos al casco. Esto es mejor que ponerle el timón y orza encima que podrían salir volando si coge algo de aire la vela. Mientras esperas no dejes el timón y la orza al sol; puedes ponerlo debajo de la vela.

POSICION DEL CUERPO

La posición y movimientos del cuerpo mientras navegas, viras o simplemente pasas las olas, tiene mucha influencia en la velocidad de navegación.

No siempre deben ser iguales y debes adecuarlos al viento con el que estas navegando.

Además, puede que lo que hacías cuando aprendiste a navegar ya no te sirva porque has cambiado de peso y altura. Ya no pasas tan fácilmente de una banda a otra y tu mayor peso hace que puedas dominar mejor la escora.

Por ello durante los entrenamientos, además de revisar como llevas el barco (- si se ha soltado algún cabito, si llevas la escota cazada adecuadamente, etc. -), tienes que prestar una especial atención al lugar donde vas sentado en la banda, donde pones los pies cuando te cambias de lado, que haces cuando te sientas, que balanceo das a tu cuerpo cuando vas a coger una ola en ceñida o al planear.

Evidentemente la experiencia te lo enseñará, pero te lo enseñará antes si ahora estas atento

Posición del patrón

Tu peso tiene que ayudar a conseguir un barco equilibrado para las condiciones de viento y oleaje del momento.

En condiciones normales puedes observar la estela que deja tu barco. Muévete adelante y atrás y comprueba la variación en la estela y en la velocidad de tu optimist. Observa que cuando más velocidad tienes dejas menos estela; será cuando el barco esté plano.

Un patrón ligero puede ir sentado un poco más atrás y afuera que uno pesado.

Un patrón pesado con poco viento suele navegar con el barco ligeramente contra escorado si no quiere dejar de sentarse en la banda. Esa escora hace que el barco tienda a arribar pero se puede contrarrestar con un poco más de caída del palo.

Con viento fuerte evita que se clave la proa sentandote un poco más atrás, y cuando carga la racha inclina el cuerpo aún más atrás.

Con vientos flojos adelanta el peso y busca tener el barco lo más plano posible.

Movimientos

No te pongas de rodillas para virar y mantente un poco de pie después de virar. Esto ayuda a que estés preparado para equilibrar el barco tanto lateral como longitudinalmente.

Mientras viras evita pisar en la parte trasera de la bañera para no clavar la popa y frenar al barco. Mantén los pies abiertos para conseguir el equilibrio según dejes el peso en un pie u otro especialmente en la trasluchada.

Con poco viento, al sentarte hazlo como si quisieras tirar del barco. Aprovecha el movimiento del cuerpo para darle un impulso al barco y un tirón a la vela a barlovento y adelante.

APROVECHAR LAS RACHAS

Cuando el viento no es constante, hay obstáculos de la costa, u olas en su camino, se producen momentos en los que sopla con una mayor intensidad; nuestro barco tiende a escorar y aumenta su velocidad.

¿Cómo aprovechar esa velocidad durante más tiempo, disminuir la escora y ceñir más?

Sigue estos consejos:

1) Si ves venir la racha porque el que va delante se escora, o la ves en la superficie del agua, o estas subiendo una ola y sabes que arriba se siente el viento más fuerte, no dudes en escorar el barco a barlovento (contra-escorar) haciendo un poco más de banda. Con ello cuando recibas la racha el barco arrancará rápidamente sin escorar a sotavento.

2) Mientras arranca el barco ve cazando escota conforme aumenta tu velocidad. Al mismo tiempo que orzas -sin precipitación para no pasarte-, consiguiendo así ganar unos metros de ceñida. (En mar abierto con olas grandes no te convendrá orzar si con ello te quedas parado en las olas).

3) Cuando vas dejando la racha, no te precipites dentro del barco ni arribes, mantente lo que puedas haciendo banda dejando que el barco vuelva a escorarse a barlovento sin tocar el timón. Con esa escora tu barco tenderá a abrirse al viento lo suficiente, y no lo frenarás metiendo timón. Además seguirás aprovechando el impulso que llevas para seguir ganando metros de ceñida.

4) Cuando notes que vuelves a la velocidad normal suelta otra vez escota progresivamente y regula el angulo de tu ceñida para ese viento.

¿Cómo preparar una salida?

Con frecuencia algunos regatistas se quejan de la mala suerte, pero es raro que esa mala suerte no la tengan los que suelen estar en los primeros puestos.

No será que estos emplean un poco más la cabeza, y dedican menos tiempo a quejarse, jugar o pelearse.

Una idea. Dedicar tiempo a la preparación de cada manga.

No se puede salir con el tiempo justo para llegar a la línea de salida.

Y menos para permanecer luego apiñados junto al jurado como si estuvieras en los coches choque de la feria.

Prueba a hacer lo siguiente:

1º Antes de salir infórmate de las corrientes que hay en el campo de regata, de las horas de cambio de mareas.

Observa los accidentes del terreno cercanos a la zona de navegación (montículos, edificios, desembocaduras de ríos, etc.) y su influencia sobre la fuerza y dirección del viento.

2º Sal a navegar con el tiempo suficiente para hacer todas las comprobaciones necesarias sobre lo que has estudiado o nos han dicho del campo de regatas. No te quedes contento con ver que tienes suficientemente tensa la percha.

Si sales con otros del mismo equipo ponte de acuerdo con otro que tenga tu misma velocidad para realizar pruebas conjuntas; por ejemplo navegando uno por cada lado de las zonas en las que dudes por donde ir para comprobar las posibles influencias de corrientes y olas.

3º De vez en cuando aproate y mira la dirección del viento.

Los cambios de intensidad del viento suelen corresponderse con cambios de dirección. Si ves que esto se cumple te ayudará a saber si es bueno virar hacia babor o estribor del recorrido en cada caso.

Así que antes de que el jurado monte la línea de salida tienes trabajo. Ten estudiado por donde intentar realizar TU regata. Solo necesitarás preguntar luego a tu monitor para confirmar tus cálculos e ir afinando en tus observaciones.

Cuando el jurado monte la línea de salida pasaremos a comprobarla.

TÁCTICA DE SALIDA

Deberías tener un sistema pensado y entrenado para salir si sucede cada uno de estos tres casos:

- a) No hay ningún lado favorecido.
- b) El lado de babor es el lado favorecido.
- c) El lado de estribor es el lado favorecido.

Te doy algunas ideas aplicables a los tres y en el próximo capítulo veremos algunas tácticas de salida para cada uno de los casos.

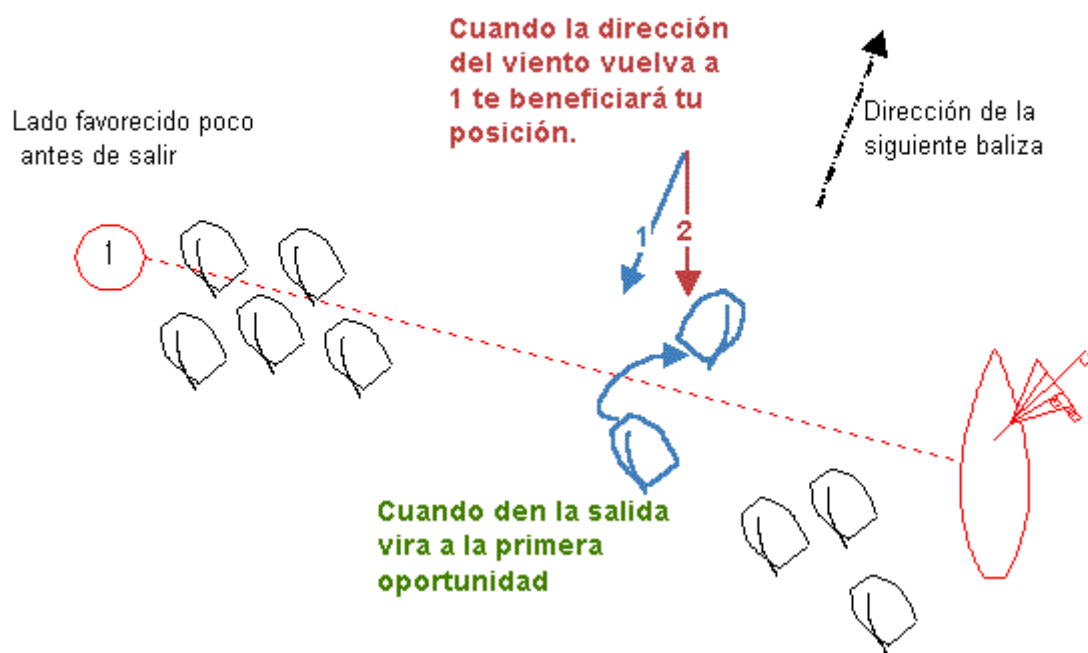
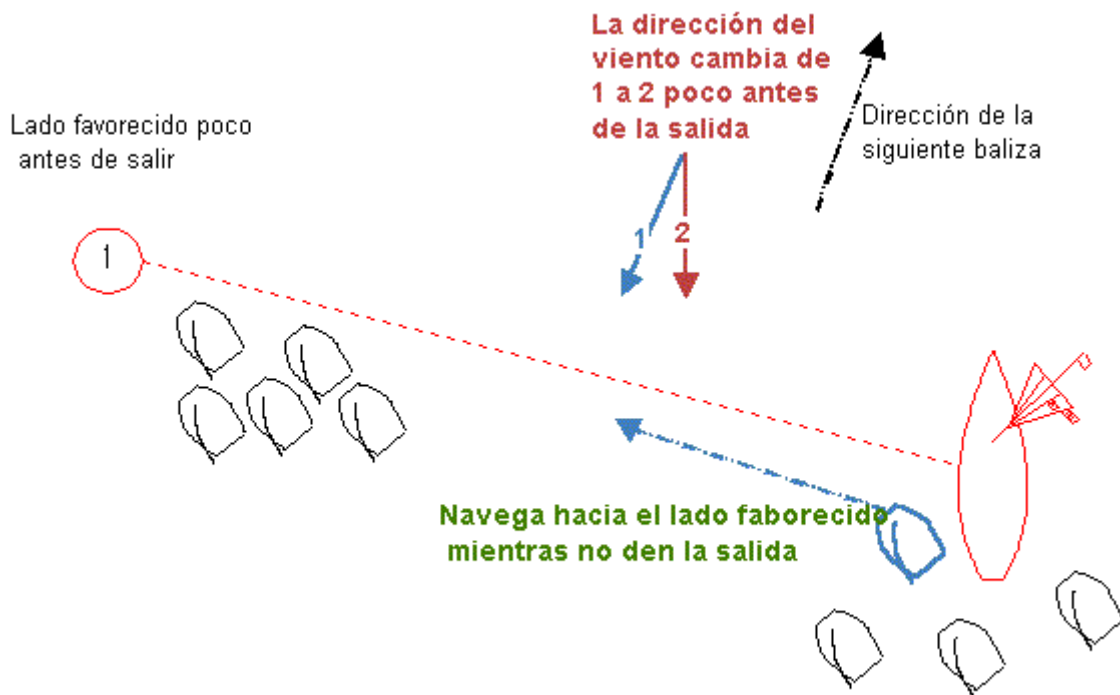
Cualquier táctica que puedas emplear para hacer una buena salida tiene que venir precedida por un buen cronometraje de los intervalos de las señales de salida por lo que:

1. Entérate de las señales y tiempos previstos en las instrucciones de la regata para el procedimiento de salida.
2. Si el barco jurado lleva la bandera de aplazamiento izada; al minuto de bajarla suelen subir la de atención. Puedes empezar a cronometrar ya si has estado atento, y si no lo has hecho, colócate donde puedas ver al barco jurado y espera para cronometrar en la señal siguiente que será la de preparación y podrás ver si es para tu clase o grupo.
3. Cuando falten dos minutos para la salida debes ya haber decidido como y por donde lo piensas hacer. Si el número de barcos es grande será difícil que salgas bien si no piensas salir amurado a estribor.
4. Ten cuidado para estar dentro de línea cuando vayan a dar la señal de la regla del minuto; y ya debes estar colocado en el mejor sitio posible. Revisa las referencias para mantenerte unos tres metros detrás de la línea, aunque menos con poco viento.
5. Si "corres la línea", frénate un poco para dejar espacio entre el que va delante y tu, para evitar su desvente al salir y sus posibles orzadas anteriores.
6. Si has mantenido esos tres metros debes empezar a cazar y ceñir cuando falten cinco segundos de forma que cuando den la salida te encuentres con velocidad, junto a la línea y ya en rumbo de ceñida. Prueba estas cosas en los entrenamientos.

ROLES ANTES DE LA SALIDA

Sucede a veces que la línea ha sido perfectamente montada por el jurado para no favorecer ningún lado, pero un minuto antes de dar la salida el viento rola y nos coge en el lado peor. ¿Qué debes hacer en ese caso? Nunca pienses, "pues ya que estoy aquí bien situado salgo por este lado". Al contrario navega lo más rápidamente hacia el lado favorecido. ¿Y qué debes hacer una vez den la salida? Si no hay razones especiales

de corriente y el viento continua con el mismo role, debes virar lo antes posible para situarte en buena posición para cuando, -será lo normal-, el viento vuelva a rolar a la dirección original. Además así evitarás ir desventado por los que han salido por la baliza. Busca a toda costa aire libre.



No hay ningún lado favorecido

Sal por el lado más próximo a la zona donde piensas que es mejor navegar (por la corriente, viento, u otras condiciones). Si no lo tienes claro, sal por el centro aunque algo pegado al lado de estribor siempre que no te metas en un lío de barcos.

b) Sal amurado a estribor, principalmente para poder concentrarte solamente en tu vela y conseguir así la máxima velocidad en esos primeros metros.

El lado de estribor es el favorecido

a) Claramente debes salir por este lado y amurado a estribor pero atención a:

* Con poco viento tienes que estar en el lugar donde piensas salir al menos 30 segundos antes. No creas que te van a dejar paso entre el barco jurado y sus optimist, y «vas de ala» si te contentas con salir en segunda fila.

** Con viento fuerte es fácil conseguir salir pegado al jurado sin tener que estar situado antes sobre la línea, ya que es difícil estar parados y todos empiezan a correr la línea antes de la señal de salida dejando espacios suficientes.

b) Si no sales el primero por estribor, en cuanto puedas debes dar un bordo para quitarte del desvente de los que han salido delante.

c) Si no tienes mucha práctica y quieres salir bien de todas formas, es también buena opción llegar al lado de estribor desde babor recorriendo la línea aunque sea amurado a babor, pero calcula el tiempo para virar diez segundos antes y colocarte amurado a estribor lo más cerca posible sin meterte en la masa de optimist. Esto es muy práctico especialmente con poco viento.

El lado de babor es el favorecido

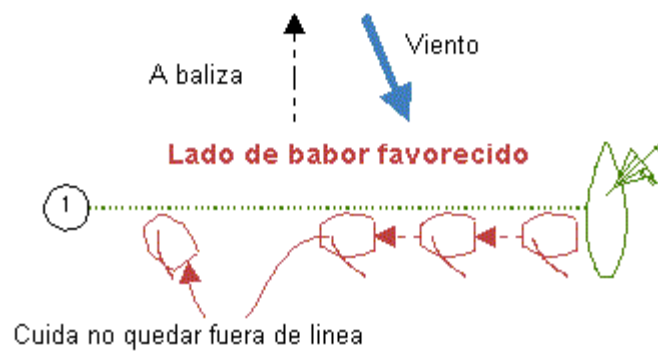
a) La salida normal será si haces un buen uso del reloj, y vienes recorriendo la línea para salir amurado a estribor cerca de la boya, pero cuida:

* No salirte de línea ya que tienes pocas referencias si es larga, y la boya la puedes tener tapada por el resto de la flota. Fijate alguna referencia en el horizonte y no dejes de controlar esto.

* Deja espacio con el barco que tengas por proa y a sotavento. Cuando falten 15 segundos frénate un poco para dejar espacio con el que tengas delante para que no te desvente al salir, y cuando falten cinco segundos toma otra vez velocidad.

* Si ves que llegas demasiado pronto a la baliza más vale dar a tiempo una pequeña vuelta antes que quedar atrapado fuera de línea o comerte el cabo o la baliza.

b) Solo deberías virar y salir amurado a babor si se han amontonado tantos optimist en la baliza que evidentemente no te van a poder dar estribor. No pierdas el tiempo pidiendo paso ya que no van a poder hacerlo; vira antes de llegar a ellos.



Recorridos para entrenamientos

Estos recorridos se han pensado para un nivel de perfeccionamiento de optimist, entendiéndolo que son una ayuda para conseguir una variedad en los entrenamientos de forma que los jóvenes no se aburran como ellos dicen ... "¡haciendo siempre lo mismo...!".

A nivel de optimist la técnica es más importante que la forma física o la resistencia, por ello son aconsejables recorridos que obliguen a realizar repetidas maniobras, donde adquieren seguridad y confianza en sí mismo.

Se marca para cada recorrido:

Recorrido - Una idea del tamaño y disposición del recorrido

Objetivos - Un objetivo primero para el que se ha pensado, aunque evidentemente sirve para más.

Observar - Una serie de detalles que observar en la forma de navegar de los patrones.

Variaciones - Algunas variaciones sobre el mismo recorrido

Dibujo - Un dibujo en el que se coloca la zodiac en el mejor lugar de observación según el ejercicio.

Otras ideas para hacer más efectivos los entrenamientos con estos recorridos:

- Tener en cuenta antes de elegir el que se va a practicar la intensidad del viento en ese momento. Al ser recorridos cortos algunos ejercicios pueden provocar choques si la flota es numerosa.
- Explicar antes de salir el recorrido y lo que deben trabajar en especial en cada ejercicio.
- Llevar un silbato y convenir una señal para reunirlos cerca de la zodiac si se va a modificar el ejercicio.
- Se puede terminar cada sesión de entrenamiento con una manga larga ya que no se debe olvidar la importancia que tienen los roles en recorridos grandes.

Salidas

1.- Maniobras en la línea de salida

Objetivos

Corregir las maniobras a evitar en la línea de salida, como por ejemplo viradas en redondo que lleven a separarse, pegarse a un barco a sotavento que le puede sacar de la línea, virar sin mirar si le sigue alguien en su popa, etc.

Recorrido

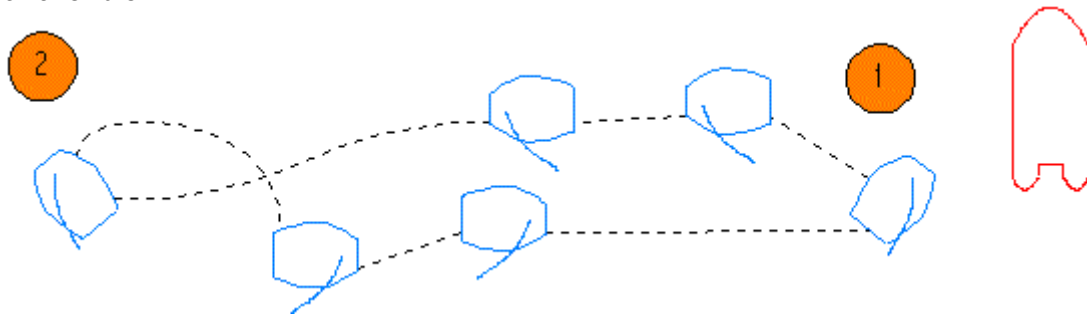
Línea de salida de unos 30 metros. Una vez dada la salida se regresa en cuanto se avisa desde la zodiac. Salidas a un tiempo de 1 o 2 minutos. Los optimist deben estar recorriendo continuamente la línea.

Observar

Ir anotando los defectos para luego comentar. Ver si comienzan a cazar al menos tres segundos antes de dar la salida. Ver velocidad que dan en los primeros metros de la salida.

Variaciones

Dar salidas sin previo aviso. Se supone que la línea está bien montada y que solo hay que estar pegados a la línea y con aire libre.



Recorridos para entrenamientos

Salidas

Ver lado favorecido

Objetivos

Enseñar los sistemas de calcular el lado favorecido

Recorrido

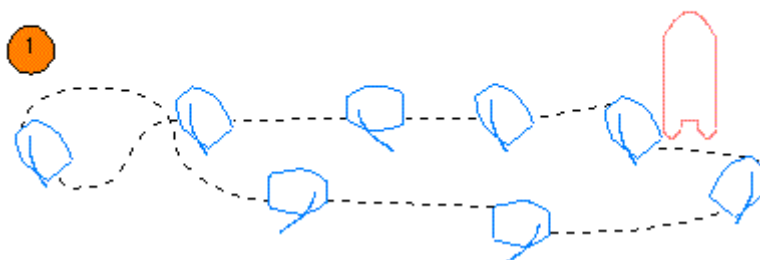
La baliza 3 como en una regata aunque no se llegue a ella. La zodiac hace de barco jurado, y cada vez se cambia de lugar adelantándose, atrasándose o cambiándose al lado contrario. Se dan salidas a tres minutos, pero entre el minuto 2 y 1 deben pasar todos por la zodiac para decir el lado que creen es mejor y luego salir por él. A los tres minutos de dar la salida regresan para volver a hacer de nuevo el ejercicio.

Observar

Sus métodos de calcular el lado y sus errores.

Variaciones

Dar menos tiempo para verificar la línea, o variar la posición de la zodiac cuando falta menos de un minuto simulando un role, para ver como actúan.



Recorridos para entrenamientos

Salidas

Recorrer la línea

Objetivos

Recorrer la línea y hacer buen cálculo de tiempos.

Recorrido

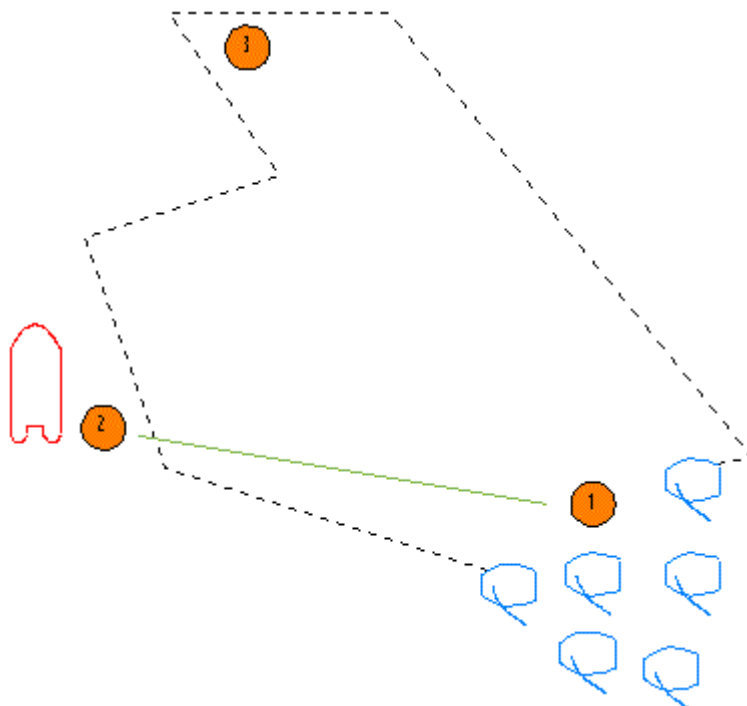
Salida entre las balizas 1 y 2 con distancia normal de regatas, colocando claramente favorecido la salida por 2. De 2 a 3 una ceñida corta de 30 m.

Observar

Recorren la línea sin hacer comba y hacen un buen cálculo de tiempo.

Variaciones

Colocar a uno o dos saliendo por la baliza 2 amurados a babor, que recorren en sentido contrario la línea para virar en la proa de la flota y regresar los primeros.



Recorridos para entrenamientos

Salidas

Velocidad primeros metros

Objetivos

Enseñar a dar preferencia en la salida a la velocidad en los primeros metros, sin virar si no es forzado.

Recorrido

Recorrido de 30 m de ceñida. Las balizas 2 y 4 orientadas al viento respecto a 1 y 3, separadas entre sí por unos 20 m. Se fondea la zodiac en la mitad entre las balizas 1 y 3, un poco más atrasada. La mitad de la flota se coloca en cada baliza de salida, y se da salida uno por cada lado cuando se estime que se encuentran igualados y pegados cada uno a su baliza.

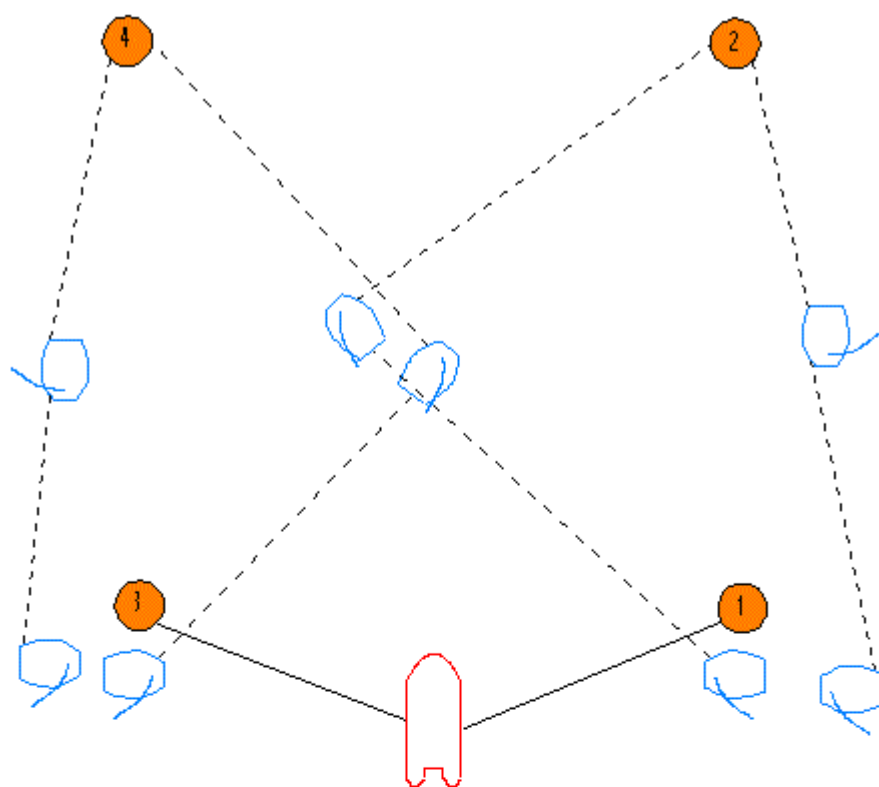
No deben de virar hasta después de cruzarse.

Observar

Correcto ángulo de ceñida y de cazado de vela para una salida.

Variaciones

Salir dos o más por cada lado a la vez



Recorridos para entrenamientos

Maniobras

Maniobras en general

Objetivos

Recuperar la velocidad después de cada virada

Recorrido

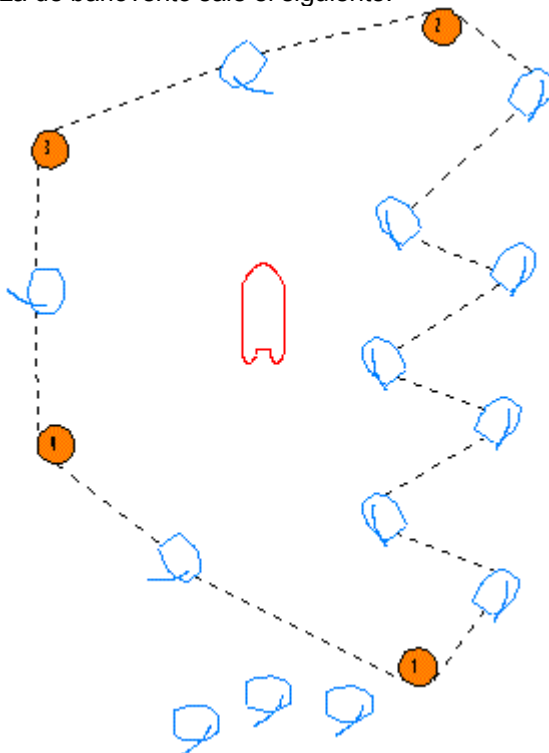
Para hacer en 5 minutos una vuelta.

Observar

Siendo un recorrido pequeño aumenta la importancia de realizar bien las maniobras. Corregir especialmente la tardanza en poner la vela acorde al nuevo rumbo o bordo.

Variaciones

Se dan salidas de persecución de dos en dos cambiando cada vez las parejas. No se da tiempo de salida, cuando el primero va por la baliza de barlovento sale el siguiente.



Recorridos para entrenamientos

Maniobras

Virada por adelante

Objetivos

Mejorar la técnica de la virada por adelante. **Recorrido**

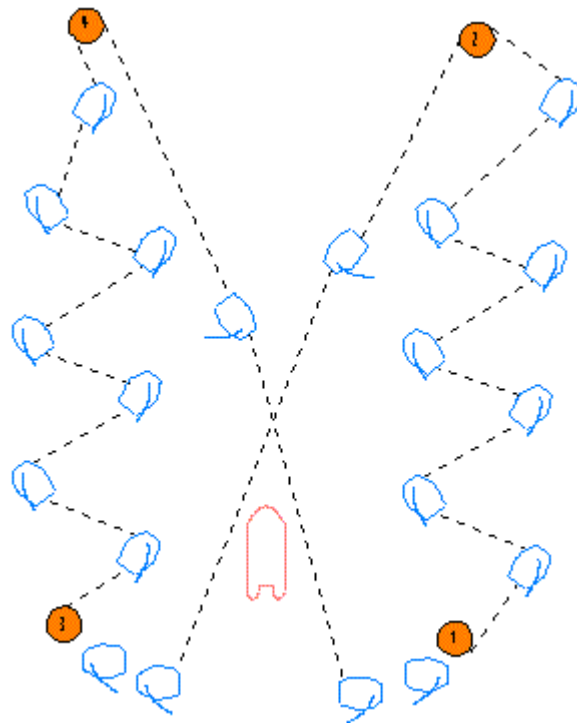
Para dar una ceñida con tiempo suficiente como para realizar cinco viradas tranquilas. Deben virar al menos cinco veces en cada ceñida.

Observar

Especialmente tiempo que tardan en volver a tomar el rumbo de ceñida, y en recuperar la velocidad.

Variaciones

Una vez depurada la técnica se puede usar el circuito para regatas con salidas de dos en dos, uno por la baliza 3 y otro por la 1.



Recorridos para entrenamientos

Maniobras

Trasluchar

Objetivos

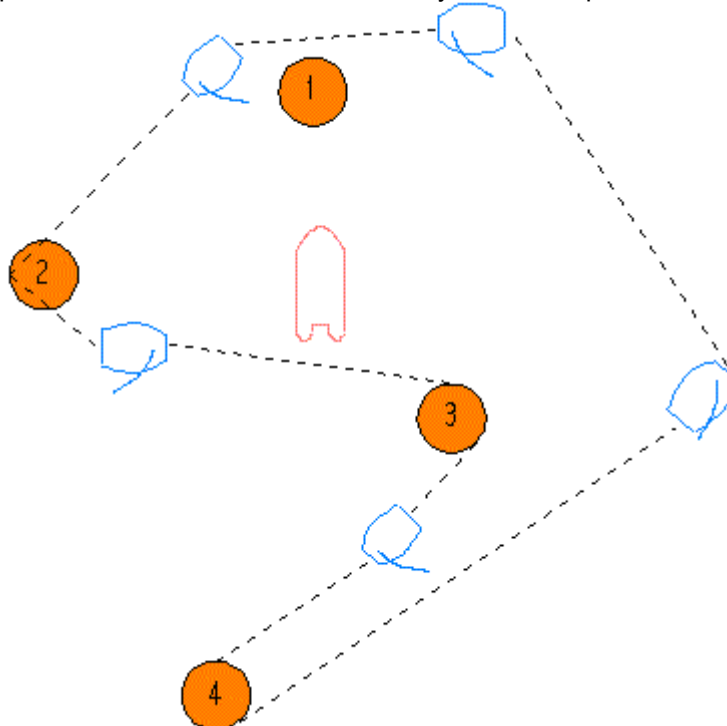
Mejorar la técnica de la trasluchada.

Recorrido

Lo mínimo para realizar las maniobras con cierta tranquilidad para el viento reinante.

Observar

Especialmente tiempo que tardan en volver a tomar el rumbo y adecuar la posición de la vela.



Recorridos para entrenamientos

Ceñida

Angulo-Velocidad

Objetivos

Encontrar un equilibrio para cada fuerza de viento entre el ángulo de ceñida y la velocidad que hay que dar al optimist.

Recorrido

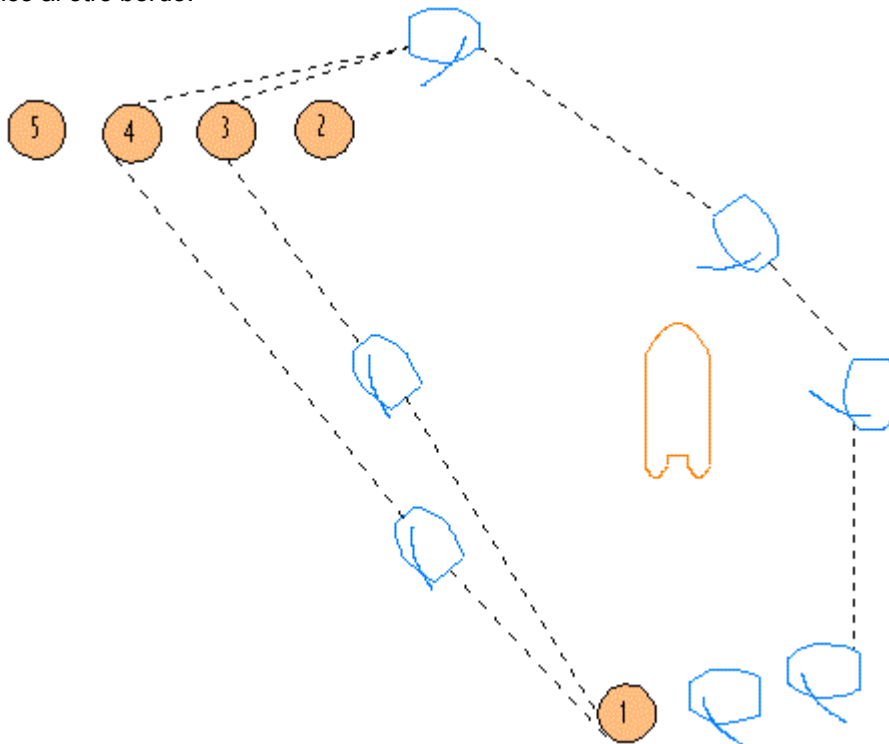
Recorrido Ceñida directa de 30 m. Las balizas 2,3,4,5 separadas entre sí por 3 m. Se fondean después de que algún patrón haga una primera ceñida en ese rumbo para calcular una posición intermedia.

Observar

Ir corrigiendo posición del patrón, de la orza, de la caída del palo, así como del cazado de vela; pero solo cambiar una cosa cada vez sin modificar las demás mientras no sea necesario. Probar y enseñar a probar. Efectuar algunos cronometrajes siempre que el viento sea lo suficientemente continuo. Ir anotando velocidad y baliza a la que llegan. Sacar conclusiones para ese viento y tipo de mar.

Variaciones

Recorrido simétrico al otro bordo.



Recorridos para entrenamientos

Balizas

Después de la popa

Objetivos

Mejorar la técnica de la trasluchada.

Recorrido

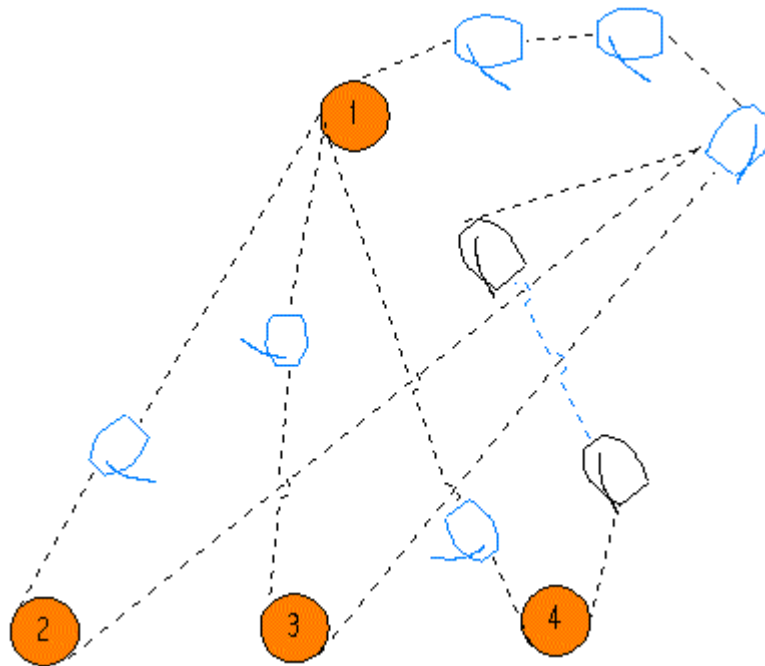
Una distancia de ceñida de 50 metros. En cada vuelta tienen que tomar una baliza distinta (2,3 o 4).

Observar

Enseñar a que al tomar la baliza de la popa comprueben el nuevo ángulo de ceñida que hacen a baliza y viren o no en función de cómo sea este.

Variaciones

Variar la posición de la baliza de ceñida a babor o a estribor mientras bajan en la popa, para que realmente la busquen.



Recorridos para entrenamientos

Balizas

Pasos de balizas

Objetivos

Aprender las reglas de paso en las balizas y saber usar una táctica adecuada.

Recorrido

Separación de 50 m entre cada baliza, colocadas en posición normal de un recorrido de optimist.

Observar

- Que se cumplan las reglas de paso aunque no reciban una protesta.
- Táctica que emplean según posición de entrada en baliza.

Variaciones

Salidas en grupo, o salidas en fila por orden inverso de velocidad.

