

Clinic Hobie Cat16

con Artemio Paya

Notas de trimado, montaje y técnica



Pedro de Castro

Cuadro de control de versiones

Versión	Responsable	Cambios
1.0	Ignacio Opole	Recopilación, síntesis y formato.
1.1	Claus Denk	Modificaciones en secciones: <i>cuningham</i> y driza mayor.
1.1	Pedro de Castro	Indice. Formato. Tensado de lona.

INDICE

EN TIERRA:	3
Montaje del aparejo:	3
Colocación de los obenques:	3
Foque:	3
Sables foque.....	4
Driza foque	4
Poner catavientos en la pata de gallo. En popa el aparente debe ser de 90 grados. .	5
<i>Trampolín</i> :	5
Trimado de la mayor:	5
Cunningham/ driza de mayor	5
Poleas escota mayor.	6
Tensión sables mayor:	6
Lanitas	6
Timones	6
EN EL AGUA:	7
Trapecios	7
Pesos	7
Escora	7
Virada	7
Desvolcado	8
Popas.....	8

EN TIERRA:

Montaje del aparejo:

- 1 montar foque y poner tensión media
- 2 mayor: cunningham a tensión media (7cm)
- 3 escota mayor a 4 dedos o polea con polea
- 4 caída de palo, ajustando driza de foque.
- 5 escota foque. Hasta llegar polea con travesaño.

Colocación de los obenques:

Entre 2 y 4

Más ligero al 2, mas peso al 3.

Importante, poner dos pasadores en cada lado para poder cambiarlo en navegación.

LO MAS IMPORTANTE DEL HOBIE: trampolín, caña y caída de palo. CAIDA DE PALO

Foque:

Es fundamental tener dos regletas en el puño de amura del foque (estay), de forma que puedas darle mucha caída en caso de viento fuerte. Forma de poner las dos regletas: enganchada la superior tomando solo uno de los elementos de la inferior.

El estay debe estar bien en banda para que trabaje sin tensión y se pueda regular la caída del palo con la tensión de foque. Recomendable doble pletira y sistema de goma para que no roce la pata de gallo con el gratil del foque.



Poner una goma fija en la pata de gallo que se enganche en la parte inferior del estay para que cuando trabaje el foque no moleste el estay.



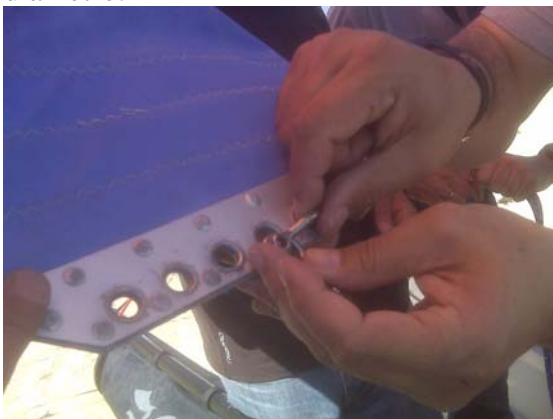
Sables foque: Sin preocuparse demasiado, solo quitar las arrugas. Fundamental que la salida de los sables no sobresalga NADA, pues se romperá el spi.

Recomienda poner un windex en la pata de gallo, una pequeña veleta

Driza foque: Tomar una referencia de la posición y cambiar su trimado durante la

navegación.

El puño del foque debe estar pegado al travesaño, entonces tomar en el puño el ollao mas bajo o el segundo, tratar de reducir al máximo la distancia del puño al travesaño reduciendo poleas y grilletes o poner el grillete entre dos ollaos del puño de escota del foque. Escota foque: como mucho de 6mm. De diámetro.



Baluma del foque un pelín abierta, como en windsurf.

Poner catavientos en la pata de gallo. En popa el aparente debe ser de 90 grados.

Trampolín:

Medir diagonales, de proa a popa del otro patín. Se corrige con un cabo de pilón a pilón opuesto del trampolín.

Lona. Tensada a tope, hasta flexar los travesaños longitudinales. Primero tensar el centro y después atrás.

Para tensar la lona más cómodamente, poner una cincha con carraca, haciendo tensión juntando los dos travesaños longitudinales, doblandolos un poco para que no haga falta mantener tanto la tensión en el cabo de la lona mientras se tensa.

Usar spray de teflón para pujamen y relinga.

Trimado de la mayor:

Cunningham/ driza de mayor

La driza en el HC 16, como en la mayoría de catamaranes, es fija, pues se engancha en tope de palo y el trimado sobre la mayor en este punto se realiza realmente con el cunningham.

Es interesante disponer de sistema de cunningham en la driza de mayor, es el reglaje más importante de la mayor.

Una vez fijado el cunningham (no antes), ajustar la driza de foque para que puedas llevar la escota de mayor polea con polea. Si ajustas primero el foque, luego no serás capaz de ajustar la mayor para que la escota vaya bien.



Poner un cabito desde la cornamusa de mayor a la base del palo para poder dar tensión a muerte en la driza de mayor sin riesgo de que la cornamusa pueda desplazarse hacia arriba por la tensión de cunningham/mayor.

Toda la relinga de mayor debe estar dentro del carril del palo.

Medida de la tensión de cunningham: Normalmente a 7cm arriba de la pegatina de Hobie del palo.

No variar la tensión de cunningham en navegación en función del rumbo, sólo en función de la intensidad del viento.

El palo debe ir un poco flexado. El margen es desde este punto hasta la pegatina, poner una marca a 7cm de la pegata.

Pajarín: Soltar para drizar, pero apenas influye y no se suele trimar.

Poleas escota mayor.

Los grilletes han de ser lo mas pequeños posible para poder darle mas caída al palo, o incluso quitar el de abajo, el del carro si es posible.

Hay que intentar llevar polea con polea, solo con poco viento 4 dedos entre poleas.

Para trimar, en el punto en el que las lanas de la baluma de mayor dejen de flamear y se metan detrás de la vela.



Escota mayor

Escota mayor: poner de 10mm. Swift cort de gotifredy, uno de Regatta más barato. Es importante que se pueda aplastar

Si el cabo es malo ponerlo de 8mm. Para la escota de foque usar también ese tipo de cabo pero en 6mm.



Plegado vela mayor

Plegado vela mayor. Partir del tercer sable y enrollar la vela sin mover la botavara.

Tensión sables mayor:

Con la tensión suficiente para que mantenga bolsa forzada hacia arriba, (con la vela horizontal) y se cambie de amura hacia abajo con un pequeño toque.

Cabitos de los topes de los sables: poner spectra, nada elástico.

Tensado de los sables. Es mejor dejar el mas bajo sin tensar hasta después del izado, para facilitar el izado.

Importante: destensar los sables cada vez que se navega, pues el tejido es flexible y se deforma.



Lanitas.

Poner siempre lanita debajo de segundo y otra debajo del tercer sable.

Timones:

FUNDAMENTAL: eliminar todas las holguras en el juego completo del timón.

Palas: adelante de todo, hasta casi tocar con los tapones. Si hace falta limar el carril superior del tornillo de las timones.

Palas: limar la salida de aguas, afilarlas.

Alineado de palas: se hacen dos marcas en el borde en entrada y salida a la misma distancia en ambas palas. Se mide distancia entra las marcas de los bordes de entrada de ambas palas y se compara con la distancia entre los bordes de salida. Deben estar alineadas o como mucho 3mm abiertas en popa.

Bisagras timones. Hacer eje nuevo y reemplazar casquillos, poner nylon. No debe tener holgura ninguna.

Enganche cañin. Eliminar toda la holgura.

Timón: cambiar cardanes, quitar el sistema actual y poner tapones con tornillo pasante y goma. Para eliminar holguras poner la goma bien tirante.

EN EL AGUA:

Trapecios.

Se deben llevar los enganches ajustados hasta el travesaño para el patrón y 10cm más abajo para el proel.



Pesos:

Siempre los pesos juntos y lo más a proa posible.

Evitar balanceo, que frena el barco.

Bajar el centro de gravedad para evitar el balanceo, proel tumbado, y patrón casi.

Con F1, 2, (viento flojo) el proel en sotavento con los pies al borde y cabeza en palo, patrón en barlovento a proa.

Siempre pesos juntos y bajos.

Con muy poco viento en popa: El proel puede ir con los pies en la proa del patín. El patrón de pie apoyado en la botavara y mástil, levantado popa.

Sistema moderno, el proa lleva foque y mayor. En la virada el patrón recupera la mayor y después la deja otra vez.

Escora:

Patín de barlovento levantado.

Virada:

Siempre con velocidad en la palas, sino no funciona.

Meter timón poco a poco para no perder velocidad.

Pasos para la virada por avante:

1. Cuando el barco esta aproado, el proel junto al patrón
2. Acuartelar foque el mínimo tiempo posible para no retroceder.
3. Cuando haya cambiado el foque soltar dos palmos la mayor.
4. Primero cambiar proel y después patrón.
5. Después el proel hace girar palo.
6. El patrón pega un toque a la baluma para que cambien los sables, y al cambiar de lado cazando mayor.
7. Dejar el barco un poco menos orzado para ganar velocidad y después ir cazando para ganar ángulo

Desvolcado.

Llevar el cabo con nudos, barco 45 grados al viento, proel encima del patrón.

Ceñida.

Se va manejando con la escota, la caña fija.

Cuando se vaya pasado de viento en ceñida:

Primero: cazar Cunningham.

Segundo: driza foque para tener mas caída

Si no llega, tercero: largar carro foque., a la mitad.

Si no llega, cuarto: carro mayor, máximo un palmo.

Ultimo: con huracán, abrir más carro de foque.

Popas:

Carro foque abierto a tope, carro mayor a 3 dedos tope.

Poner un tope en la escota de mayor que limite el recorrido del carro.

Escota mayor, no cerrada a tope, más abierta con más viento.