

Consejos modernos para navegar en HC-16

Autor: Bob Merrick, norteamericano.

Original en Inglés: [Modern Tips for Sailing the Hobie 16 Catamaran](#)

Link WEB: <http://www.thebeachcats.com/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=111&mode=thread>

Antes que nada una advertencia: no somos los mejores navegantes Hobie 16 del mundo pero hemos ganado unas pocas regatas y quedamos cuartos en los continentales 2003. Lo que sigue no es la Biblia, sólo lo que hemos sacado en claro y aplicamos actualmente.

Peso de la tripulación:

El mínimo permitido en la clase es para adultos de 129 Kgs de peso combinado patrón+tripulante. La mayoría de tripulaciones intentan estar justo en el mínimo. Creo que 136 Kgs es más ideal para un rango variado de condiciones. Liza (mi tripulante) y yo estamos en el mínimo pero nos pone problemas cuando el viento pasa de 20 nudos.

En la playa:

Los ajustes de un Hobie 16 consisten inicialmente en el balance entre la caída del palo y la tensión de la baluma. Al no tener orzas la idea general es darle caída al palo lo máximo posible para obtener el plano de la vela sobre las palas del timón. Esto causa un comportamiento ardiente en el barco (tendencia a orzar) y tiene como efecto un esfuerzo doble sobre las palas que compensa la carencia de las orzas. El factor que limitará la cantidad de caída del palo es la tensión de las balumas de mayor y foque: Con demasiada caída las poleas de las escotas de ambas velas llegarán a tocarse antes de que las velas estén suficientemente planas.

En los foques modernos el puño de escota está más alto permitiendo un más fácil ajuste de la vela. Coloca el puño de amura en la mitad de la chapa de ajuste. Esto mantendrá el foque suficientemente alto y te ayudará a que las poleas no se toquen antes de lo necesario. La caída ideal es aquella en la que para llegar a que se toquen las poleas de la mayor es necesario aplicar la bastante tensión a la escota.

El procedimiento estándar en la clase para medir la caída es el que sigue: llevar la driza de mayor a la proa de un patín, a la parte superior del tornillo de la pata de gallo, con la driza tirante marcar la distancia. Caminar hasta la popa del mismo patín y marcar la distancia a la esquina inferior del espejo de popa. Debería ser una

distancia menor que la de proa. La diferencia de distancias es la caída medida. Un buen principio es 40.5 cm. Éste es, para nosotros, el mínimo de caída. Marca la posición de la driza del foque en el palo para futuras referencias. *(nota del traductor: asumo que ajustan caída con la driza del foque y dejan fija la posición de los obenques, más adelante aparece la tabla de ajustes para diferentes vientos y las posiciones relativas de esta marca en el palo).*

Nosotros ponemos los obenques en el agujero inferior del ajuste en el cadenote. Esto nos permite llevar el mástil hacia delante con la jarcia tensa. Una jarcia más suelta permitiría al palo caer hacia los lados, abriendo el *slot* del foque. Con nuestro ajuste no nos importa que quede la jarcia suelta cuando damos más caída si sube el viento. Si el palo no rota es señal de que los obenques están demasiado tensos.

Las palas en un 16 deberían estar toed-in unos 3,5 mm (1/8 pulgada) *(nota del traductor: se refiere a no paralelas sino abiertas de atrás un poco)*. Para ajustarlas, coloca el barco de manera que se puedan bajar las palas. Con un lápiz y una regla dibuja una línea desde el eje de pivote hasta el punto más bajo de la pala, con una escuadra dibuja una línea perpendicular en la parte más ancha de la pala. Esto para ambas palas. Mide las distancias entre palas en los dos extremos de la línea transversal (bordes delantero y trasero). La distancia entre bordes delanteros debería ser 3,5 mm menor. Este ajuste provoca una mejora notable en la velocidad así que tómate tu tiempo en realizarlo.

Si navegas en una regata con barcos que van cambiando hay una manera rápida de realizar la medida en la playa: con las palas arriba comprueba la alineación de ambas palas con su correspondiente tornillo de proa.

En el agua y ciñendo:

Hobie 16, matriz de ajustes

| | Caída | Escota mayor | Carro mayor | Escota foque | Carro Foque | Cunningham |
|----------------------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Nadie al trapecio | Inicial (marca en el palo para 40,5 cm) | 30 cm desde polea con polea | centro | Slot abierto | Máximo interior | Para quitar arrugas |
| Uno al trapecio | Inicial | Casi polea con polea | centro | Tensa | Máximo interior | Para quitar arrugas |
| Dos al trapecio | Inicial | Polea con polea | centro | Tensa | Máximo interior | Un poquito más |
| Quitando potencia 1 | Inicial | Polea con polea | A 15 cms del centro | Tensa | Fuera 5 cms | Otro poco más |
| Quitando potencia 2 | Soltar 5 cm de driza | Polea con polea | A 15 cms del centro | tensa | Fuera 9 cms | Tensa |
| Quitando potencia 3 | Soltar 5 cm más | Polea con polea | A 30 cms del centro | soltando | Fuera 15 cms | Tensa hasta la marca de máximo |
| Modo supervivencia | Todavía soltar 5 cms | Polea con polea | A la altura de las cinchas | suelta | Fuera hasta mitad del recorrido | Tensa hasta la marca de máximo |

Notas:

- Con viento débil se puede añadir caída e ir polea con polea pero en caso de que suba iremos muy lentos hasta que soltemos driza. Es mejor no jugársela.
- Con ola habrá que abrir el slot del foque un poco más de lo indicado en la tabla.
- Inicialmente quitamos potencia con el carro en vez de ajustando la caída (driza). Esto es así para poder volver a la condición de máxima potencia fácilmente. Demasiada caída con poco viento e irás muy lento. Te darás cuenta de que vas con demasiada caída porque ceñirás 10 grados menos que los demás.
- Desplazar el carro del foque hacia fuera es importante cuando sube el viento y aun en el caso de que te pases hacia fuera la pérdida de velocidad no es importante.
- Sube la pala de barlovento con dos al trapecio. Esto complica las viradas y no he encontrado una ganancia clara de velocidad pero todos los *pros* lo hacen...
- La tendencia a orzar en el barco es positiva en un 16. La mayor se caza más que en la mayoría de los otros barcos por esta razón. Tendrás que pillar el punto de en cuanto más.
- Nosotros intentamos no amollar de mayor cuando sube el viento, esto haría la vela más y llevaría el centro vélico hacia adelante. Mi tripulante aguanta la escota del carro de mayor para que esté a la altura de mi cintura. Así, cuando veo venir la racha puedo cogerla y amollar un poco.

Largos:

Pon un indicador en la pata de gallo. La regla general es la de mantener el viento aparente a 90 grados. Esta es la manera más rápida la mayor parte del tiempo, especialmente en mar llana. A medida que sube el viento y empieza a haber olas a veces puedes generar más aparente y mantener el indicador por delante de los 90 grados. Si el orzar un poco te pone sobre las olas normalmente merece la pena.

No te molestes en el ajuste del pajarín. Afloja el cunningham si tienes realmente ganas. Levanta la pala de barlovento. No te preocupes si el mástil no rota, puedes intentar mantenerlo rotado en la buena posición pero, lo creas o no, no te va a hacer ir más rápido.

Concentraos en el manejo del timón y el trimado del foque. Mantener el barco en su ángulo de máxima VMG y una buena posición del foque es la clave para ir aprisa. En vientos débiles el tripulante debe sostener el foque hacia fuera sacando el puño fuera del barco. El tripulante debe hacer atención al juego de muñeca para mantener la posición del foque, a veces estirando directamente de la escota. Manténgase el foque redondeado empujando el puño de escota hacia el de amura.

Analiza la fuerza del viento bastante antes de llegar a la boya de sotavento pues es el momento de ajustar la caída, luego en ceñida será imposible.

Viradas:

Puede que ésta sea la parte más dura de regatear con el 16, sobre todo para los que vengan de monocascos. Aprende y utiliza la técnica de roll tack. A mi me ayudó mucho el vídeo [Rick White's Total Boat Handling](#). También puedes echarle un vistazo al artículo [David Halls roll tack article](#) de "On The Wire".

Con vientos débiles el foque se engancha en las drizas destrozándote la virada. Hay que ayudar a que pase. Practica la maniobra.

Con vientos fuertes asegúrate de que el tripulante se mantiene hacia delante durante la virada. Es fácil volcar si hace viento suficiente.

El Hobie 16 es un barco simple. Con algo de práctica debería ser fácil cogerle el punto para ir rápido. Tras eso ya es cuestión de la táctica de regatas: vira en los roles, coge las rachas y no vuelques.