

Puesta a punto Snipe



One Design

Estimado navegante de Snipe:

Muchas gracias por elegir North Sails. Como nosotros también lo navegamos, realmente compartimos tu entusiasmo por este gran barco y la camaradería que todos los fanáticos de esta Clase comparten en todo el mundo.

Te deseamos muchas temporadas felices de competir con tu barco. Y cada vez que tengas alguna pregunta acerca de cómo hacer que tu Snipe navegue más rápido esperamos tu llamada o un mail. Siempre estamos trabajando para que nuestras velas sean más rápidas, más duraderas y fáciles de usar, por eso damos la bienvenida a tus comentarios.

En esta guía de puesta a punto hemos tratado de explicar el "por qué" hacemos ciertas cosas y lo que estamos buscando para cumplir con ciertos ajustes. Vas a encontrar que la configuración de tu barco en particular puede variar un poco de los números dados aquí. Lo importante es mantener una mente abierta y sensible a un toque en la caña de timón. Con un poco de práctica y siguiendo los principios establecidos en las siguientes páginas vas a encontrar el modo de ir más rápido y obtener el mejor rendimiento.

¡Buena suerte y a disfrutar de la navegación en tu Snipe!



Equipo

Para lograr los mejores resultados posibles debemos optimizar nuestro equipo en la medida que las reglas de la clase Snipe lo permitan. Se trata de echar una mirada desde el tope del mástil hasta la punta inferior de la orza y lograr que todo esté en perfectas condiciones.

EL CASCO (The Hull)

Asegurate que tu casco esté en el peso mínimo (172,80 Kg.) y lo más suave como sea posible. Rellena y limpia todas las imperfecciones en el casco. Prestar especial atención a la zona alrededor del bailer. La mayoría de los navegantes top de la clase, afinan el último metro y medio de las aristas y la intersección del espejo de popa y el fondo. (Ver reglas de la clase). Esto permite que el agua salga más rápido y el barco planee más fácilmente cuando el viento aumenta.

EL MASTIL (The Mast)

El mástil y su puesta a punto es probablemente lo más importante para tener una velocidad consistente en un Snipe. Actualmente hay en uso cuatro mástiles "populares", Cobra II, Sidewinder, Proctor Miracle y Sidewinder Gold. El Cobra II y Sidewinder entran en la categoría de mástiles "rígidos/duros" y el Proctor Miracle y Sidewinder Gold, son los llamados mástiles "blandos". Es importante saber que no hay dos mástiles exactamente iguales y cada barco necesita un poco de ajuste fino para conseguir la configuración correcta.

Es preferible tener crucetas ajustables (longitud y ángulo). Por lo general tendrás que hacer algunos ajustes a medida que la embarcación consiga velocidad. En muchos mástiles, especialmente los modelos más rígidos, es posible que desees limar la parte delantera del extremo inferior del mástil. Esto ayudará a inducir la pre-curva, especialmente para poco viento.

BOTAVARA Y TANGON (Boom and Pole lancher)

La mayoría de los barcos utiliza actualmente el sistema de tangón estibado en la botavara y le invitamos a utilizar este sistema en su barco. Esto hace que poner y sacar del tangón sea mucho más fácil y más rápido. Con este sistema puedes mantener el tangón casi toda la pierna de popa (down wind), mientras que con el sistema tradicional será necesario bajar el tangón demasiado pronto para guardarlo antes de navegar en ceñida.

ORZA (Centerboard)

Las reglas de clase permiten perfilar el borde de la orza. Te recomendamos hacerlo en forma redonda en el borde de ataque y en "V" en el borde inferior y de fuga. Asegúrate de enjuagar la orza después de navegar en agua salada y secarla por completo. Esto la protegerá de la corrosión. Es posible que desees considerar la posibilidad de cortar la parte superior de la orza, la cual permanece en el interior del barco cuando está baja. Esto la

hace más liviana y levantarla dará menos trabajo para el tripulante.

Para los barcos con sobrepeso puedes pulir algunos gramos cortando la parte superior de la orza.

Comprueba el reglamento de limitaciones de la clase, para saber cuánto se puede cortar.

DISPOSICION DE LA MANIOBRA (Layout of Controls)

En el Snipe el trazado de las líneas de control está abierta. Te sugerimos confiar la mayoría de los controles al tripulante, esto permite que el timonel se concentre en la conducción, especialmente en las viradas de marcas, con muchos barcos.

LA TRIPULACION

El peso de una tripulación competitiva va desde 125 kg. a 145 kg. En general se puede navegar más ligero en agua plana que en aguas agitadas. Tripulaciones más pesadas tendrán que ajustar sus barcos para lograr más potencia; tripulaciones livianas pueden configurar sus velas más planas.



Figura 1- Posición landas

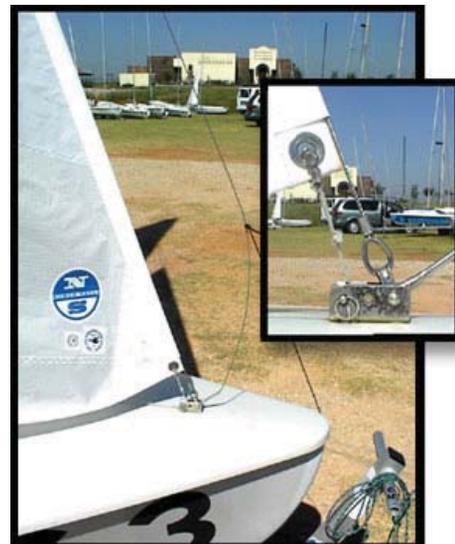


Figura 2 - Ubicación del puño de amura del foque



Puesta a punto básica (Basic Rig Set Up)

Con el mástil abajo, vamos a ajustar la longitud y ángulo de las crucetas. Estos dos controles determinan cuánto se curvará el mástil y cuanta potencia habrá en las velas, y con qué facilidad la embarcación tendrá potencia con vientos suaves y cómo podremos despotenciar con vientos fuertes. Antes de subir el mástil comprobar los siguientes elementos:

LONGITUD DE LAS CRUCETAS (Spreader length)

Esta dimensión es la medida desde el lado del mástil, hasta la intersección de la cruceta con el obenque. Para la mayoría de los barcos, esta longitud es de 428 mm. La longitud de la cruceta afecta principalmente la curva lateral del mástil. Después de colocar el mástil y salir a navegar tendrás que ver la parte de la relinga del mástil y asegurarte de que esté recta lateralmente, desde la cubierta hasta la intersección del mástil con los obenques. Esto es muy importante: si el mástil se inclina en el medio a sotavento, acortar las crucetas hasta que se mantenga recto. Si el mástil se curva en el medio a barlovento, alargar las crucetas hasta que el mástil se vea recto.

ANGULO DE LAS CRUCETAS (Spreader angle)

El ángulo de las crucetas (medido de obenque a obenque a la altura de la cruceta) afecta la curvatura del mástil. Tripulaciones mas pesadas van a necesitar una medición mayor (mástil más rígido) y tripulaciones mas livianas van a requerir una medición menor (mástil mas blando). El punto de partida para el ajuste de este parámetro es de 750 mm medidos desde obenque a obenque con las crucetas tiradas hacia atrás. Con viento fuerte o con una tripulación mas pesada moveremos las crucetas hacia delante de modo que esta medición sea de 770 mm. Con muy poco viento para inducir una mayor curvatura en el mástil a veces moveremos las crucetas hacia atrás hasta 730 mm. Asegúrate de que el barrido de la rosca en cada cruceta sea el mismo, para que el ángulo de la cruceta sea igual en una banda o la otra.

Ahora sube el mástil. Una de las maneras de chequear que las dos crucetas tengan el mismo ángulo, es con el barco en el trailer, subir o bajar la proa para que los obenques queden verticales, desde las landas hasta las punta de las crucetas. Asegúrate que las crucetas estén haciendo tope en la parte delantera empujando el mástil hacia proa con la mano o usando el traba mástil hacia proa. Luego nos alejamos del barco unos 5 metros perpendicular a la crujía. Alineamos a vista los dos obenques y a su vez escoramos un poco el barco para alinear las dos landas. Si las crucetas están con el mismo ángulo, el obenque más cercano a nosotros tapaná completamente el más lejano. Si hay una desviación lo tendremos que corregir (generalmente con media vuelta está bien). Luego de hacer la corrección, chequear que la distancia entre los dos obenques a la altura de la cruceta sea la deseada.

CENTRADO DEL MASTIL

Asegúrate de que el mástil está bien recto lateralmente. Si no lo consigues, puedes pasar de una banda hacia la otra las

cuñas laterales de la fognadura, hasta que el mástil quede recto. Tener cuidado de dejar un mínimo juego lateral de mástil en la fognadura, para que se pueda mover libremente de proa a popa.

ALTURA DE CRUCETAS

Debes tener en cuenta que las dos crucetas estén a la misma altura medida desde las landas y apuntando un poco hacia arriba. Esto se puede chequear con una simple mirada desde atrás del barco.

UBICACION DE LA BASE DEL MASTIL (Mast butt location)

La distancia de la cara de proa de la fognadura del mástil en cubierta es de 1.494 mm medidos desde la roda del barco. (Ver reglas de la clase).

Con la puesta a punto base (0-7 nudos) y un pre-bend de 30 a 35 mm, acercar el mástil hacia proa, de manera tal que la cara de proa del mástil quede a 5 - 8 mm de la cara de proa de la fognadura.

En ese lugar fijar la base del mástil.

UBICACION DEL MASTIL EN LA FOGNADURA

Con la puesta punto base (0-7 nudos) la cara de proa del mástil nos quedará a unos 5 - 8 mm de la cara de proa de la fognadura, esa será nuestra posición neutra. Hacer marcas en la banda del mástil, para poder verlas desde babor o estribor, coincidentes con marcas en la cubierta.

(Ver figura 4)

STAY DE PROA (Forestay)

Revisar el stay de modo que tenga la maxima longitud permitida (mástil no tocando la parte trasera de la fognadura). Sujeta con un suave shockcord el stay y átaló a la proa o la roda para mantenerlo ajustado cuando el foque está izado. Esto evitará que la punta del tangón se enganche durante las trabuchadas.

ANGULO DE LA BASE DEL MASTIL (Mast butt angle)

Comprueba la parte inferior del mástil y asegúrate que esté cortado a 90°. Si quieres que curve más en la zona baja, (prebend), debes limar la parte delantera de la base del mástil.

LUGAR DE FIJACION DE LAS LANDAS DE OBNQUES

(Shroud attachment locations)

La mayoría de los barcos tienen la posición de los obenques máxima hacia delante. Esto ayudará a la vela mayor a filarse más a favor del viento y aumentar el área de vela proyectada. (Figura 1)

UBICACION DEL PUÑO DE AMURA DEL FOQUE

(Jib tack location)

Ubicar el puño de amura del foque en su posición lo más a proa posible, 280 mm atrás de la roda. Esto ayuda a que el plano vélico sea más largo y también a separar la mayor del foque. (Véase la figura 2)

Puesta a punto mástil

GUÍA DE PUESTA A PUNTO SNIPE

VIENTO	CAIDA	TENSION PT-1	O BENQUES Sta-Master	O BENQUES Ronstan Small
Light/Base 0-7 knots	6580 mm	18	-	-
Light/Medium 8-12 knots	6555 mm	19	-5 Faces	-1/2
Medium/Heavy 13-18 knots	6525 mm	20	-7 Faces (Base - 12)	-1/2 (Base - 1)
Heavy 18-22 knots	6500 mm	21	-5 Faces (Base - 17)	-1/2 (Base - 1 1/2)
Heavy Plus 22+ knots	6500 mm	24	-9 Faces (Base - 26)	-1 (Base - 2 1/2)

CRUCETAS	
LARGO De mástil a obenque	ANGULO De obenque a obenque
428 mm	750 mm

Las puestas a punto con los diferentes vientos dependen de cada tripulación; seguramente las tripulaciones más livianas van a dar más caída al mástil con menor intensidad de viento que los más pesados.

“Caída” medida con la cinta métrica izada con la driza de mayor, de la misma manera que si la vela mayor estuviese izada. En la parte inferior se medirá hasta la intersección de la cubierta y el espejo de popa en cruzía.

“Tensión” referida a la tensión de obenques. Poner el tensiómetro PT-1 a la altura de los ojos, aproximadamente entre 900 mm y 1000mm sobre cubierta, cuando el barco se encuentra sobre el trailer.

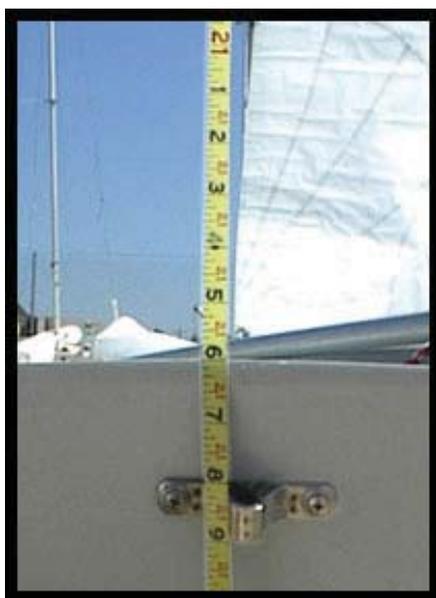


Figura 3 - Caída medida hasta la intersección de la cubierta y el espejo de popa

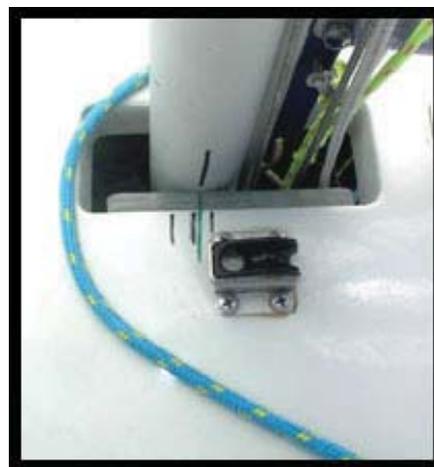


Figura 4 - Marcas del mástil en fogonadura



Trimado de vela mayor (Main trim)

ESCOTA (Mainsheet)

La escota de mayor es el acelerador del Snipe y debe ser ajustada regularmente para mantener la velocidad alta.

La idea es mantener el batten superior paralelo a la botavara todo el tiempo y con vientos inferiores a 7 nudos, el cataviento del batten superior volando un 70 % del tiempo. Si vuela menos de ese tiempo, la escota está muy cazada y si vuela más del 70 % muy filada.

Con vientos superiores a 10 nudos el cataviento superior estará siempre volando entonces debemos mantener el batten paralelo a la botavara..

CUNNINGHAM

El Cunningham de la vela mayor, sirve para mover la bolsa de la vela hacia adelante y atrás.

Debes mantenerlo filado hasta que necesites sacar potencia, en ese caso, cazarlo, con lo que moverá la bolsa hacia adelante y abrirá la baluma.

OUTHHAUL (Control de bolsa)

Deberá estar cazado siempre en las piernas de ceñida y se filará entre 50 y 70 mm en las piernas de viento en popa para hacer más potente la vela.

VANG (Boom vang)

El vang es usado para mantener la botavara baja cuando se fila la escota y para curvar el mástil y aplanar la vela mayor.

En ceñida dejar el vang suelto hasta que haya que colgarse al máximo.

A medida que la brisa sube se cazará el vang paulatinamente, pero a su vez frenarás el mástil en la fognadura.

Esto permitirá filar la mayor en cada racha y ola, sin perder tensión de baluma y sin perder tensión del gratil del foque.

Con vientos en popa queremos mantener el batten superior paralelo a la botavara. Fila el vang cuando derives, pues puede partir la botavara.

En algunas condiciones de vientos en popa flojos o sin ola, el vang puede ir más suelto y el batten superior más abierto que la botavara, lo que nos permitirá navegar contraamurados.

Con vientos fuertes cazaremos el vang para mantener el barco bajo control.

TRAVELER

Con viento de ceñida, en la mayoría de las condiciones la botavara va en el centro del barco. Esto se logra haciendo que la escota se divida en dos cabos más finos antes de salir del motón más de popa de la botavara y vaya cada división a las bandas del barco.

Cuando el viento empieza a subir y necesitamos despotenciar la vela, para mantener el timón suave y el barco con poca escora, algunos filan un poco la división de la escota de barlovento.

Otros prefieren usar vangsheeting, que consiste en cazar el vang, frenando el mástil en la fognadura, aplanando la vela por mayor

curva del mástil y regulando el centrado de la botavara, sólo con la escota. Es importante frenar el mástil en la fognadura para no perder tensión en el gratil del foque.

TRABA MASTIL

El traba mástil controla la curva de la parte baja del mástil y tiene gran incidencia en la tensión del aparejo.

En viento suave, con el tripulante sentado dentro del barco, se empujará el mástil en la fognadura hacia delante, para abrir un poco la baluma de la vela mayor y dar más caída al gratil del foque para poder potenciarlo.

Cuando el timonel y tripulante están sentados en la banda, corre el mástil hacia atrás hasta la marca neutral en la fognadura para potenciar las velas.

Cuando el viento sea más fuerte mover el mástil más hacia atrás en la fognadura, para contrarrestar el efecto del vang.

Nota: mástil blando vs. duro: con el viento por encima de los 15 nudos, los mástiles blandos van a estar más atrás en la fognadura que los duros, para contrarrestar mejor los efectos del vangsheeting.

Trimado del foque (Jib trim)

ESCOTA (Sheet)

Para ayudarnos a trimar, el foque North de Snipe, tiene un cataviento en el tercio superior de la baluma. Este cataviento debe flamear siempre al límite que se desvente, lo podemos ver a través de la ventana de cruceta de la vela mayor.

Seguramente cuando el viento aumente cazaremos la escota y cuando el viento disminuya la filaremos.

Por otro lado la regulación del carro del foque proa a popa, se realizará teniendo en cuenta los catavientos en el relinga del foque.

Si cuando producimos una suave orzada se levanta primero el cataviento superior, habrá que correr el carro hacia proa y hacia popa cuando luego de una pequeña orzada el cataviento de abajo se levanta primero.

Es de mucha ayuda hacer una marca en el rompeolas, que esté ubicada a 38 cm desde crujía. De esta manera cuando el tripulante ajusta la escota de foque, puede chequear rápidamente el cazado con esta marca.

CUNNINGHAM

El cunningham de foque irá cazado sólo lo suficiente para que la relinga tenga unas pequeñas arrugas.

Con viento fuerte cazaremos el cunningham lo suficiente para sacar las arrugas de la relinga, abrir la baluma y sacar potencia.

DRIZA DE FOQUE (Jib halyard)

Asegúrate que tu driza tenga un recorrido de 30 cm entre su posición en ceñida y popa. Marca la driza para hacer fácil su ajuste en las diferentes condiciones.

Con viento de popa, soltar la driza al máximo para que el foque proyecte lo más hacia delante posible.

Con viento de reach y el tangón puesto, poner la driza a mitad de camino para darle más profundidad y alejar un poco el foque del barco.

ESPECIALISTAS EN LA CLASE

Para acceder a mayor información acerca de cómo poner a punto tu Snipe no dudes en contactar a nuestros especialistas:

Federico Calabrese (Argentina): federico@ar.northsails.com / 155761 9625

Luis Soubie (Argentina): luis@soubie.com / 155415 1673

Pablo Defazio (Uruguay): veleria@uy.northsails.com / (005989) 947 5259

Mario Urban (Brasil): maru_cti@hotmail.com / 55 71 8150 5655

Rafael Gagliotti (Brasil): rafaelsnipe483@yahoo.com.br / 55 13 8801 3356

Samuel Albrecht (Brasil): samuca@northsails.com.br / 55 51 9246 3250

Felipe Linhares (Brasil): fipalinhares@hotmail.com / 55 48 9961 0606

Para mas información, favor contactarse con el Representante Local.



One Design

North Sails Sudamérica

Del Arca 59, San Fernando, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Tel.: (54 11) 4725.0200

sudamerica@northsails.com

www.sudamericaod.northsails.com

