



Club Náutico Baja, A. C.

TRASLUCHE

Cap. A. Junco

Las principales causas de un trasluche accidental son:

- Cambio inadvertido de la dirección del viento
- Condiciones de la mar (oleaje)
- Forma de gobernar del timonel

Por lo tanto cuando se navegue a vela con viento en popa deberán de tomarse las siguientes consideraciones:

- Siempre tener noción de la dirección del viento:
 - Por medios mecánicos o electrónicos (veletas, listones, banderas, instrumentos de viento)
 - Por medio de desarrollar el sentido de la dirección del viento utilizando los receptores sensoriales del cuerpo (requiere entrenamiento)
- Al estar navegando con oleaje severo no dejar que la embarcación se ponga con el viento en popa cerrada, anticipar las guiñadas del barco, saber gobernar, conocer la maniobrabilidad del velero.
- Al gobernar estar concentrado, saber que la seguridad esta en las manos del timonel, no timonear si no se domina la caña en condiciones de empopada, mantener el viento a unos grados en el lado contrario a la botavara, saber de antemano en que dirección virar en caso de que se este a punto de trasluchar accidentalmente. Nunca distraer al timonel.

Maniobra de trasluche

Las formas de trasluche varían un poco según la intensidad del viento y de la marejada, además mientras mas robusto sean el mástil, la botavara y el "goosneck" se podrá tolerar mas fuerza de golpe cuando la botavara cambie de banda.

La fuerza de la botavara esta en función de la masa de la botavara y la vela, y con que rapidez se esta moviendo de un lado al otro. La rapidez (o la fuerza total sobre el aparejo) esta en función de la intensidad del viento, de hecho la fuerza se incrementa con el cuadrado de la velocidad del viento. ($E_c = mV^2/2$)

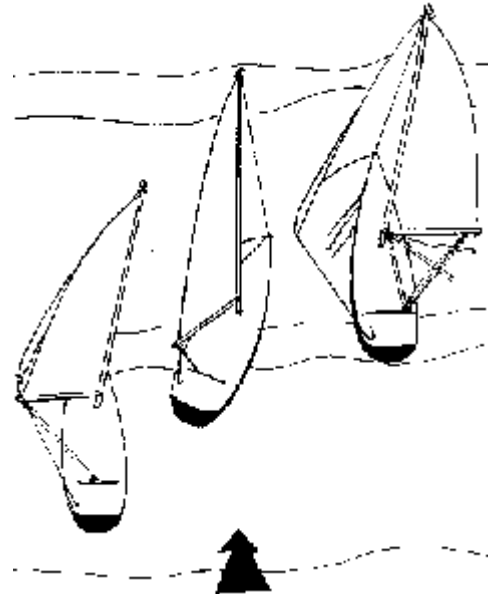
Por lo tanto para reducir las fuerzas se puede reducir la velocidad aparente del viento si la maniobra de trasluche se realiza cuando el bote esta en la cresta de una ola y acelerando (surfeando una ola) ya que un pequeño cambio en la velocidad del viento aparente hará una gran diferencia en la fuerza del mismo

sobre el aparejo. Así mismo al ir (el velero) mas despacio, la velocidad aparente del viento aumentara, cuidado de no realizar la maniobra en ese momento.

Otra consideración es trasluchar cuando haya una reducción momentánea temporal en el viento.

Secuencia:

- Apretar trapa (esto evitara que la mayor se enrede con las crucetas superiores)
- Afloje preventa
- Apretar escota de Genovesa (para evitar enmargaritarse)
- Ir al viento 10 o 15 grados de rumbo (esto reducirá la posibilidad de un trasluce accidental y aumentara la velocidad del velero de tal forma que cuando se trasluce el viento aparente sea menor)
- Cobrar escota de mayor trayendo asi la botavara al medio
- Comenzar a girar (poner el viento en popa) y continúe el giro hasta pasar el viento en la nueva banda
- Inmediatamente después de que la mayor pase al otro lado aflojar con rapidez la escota para permitir que se abra completamente la botavara y evitar así que se regrese
- Frenar la escota de tal manera que amortigüe el golpe
- Lleve el barco un poco hacia el viento 15 – 20 grados fuera de popa cerrada para estabilizarlo y evitar un trasluce accidental
- Apretar preventa en la nueva banda



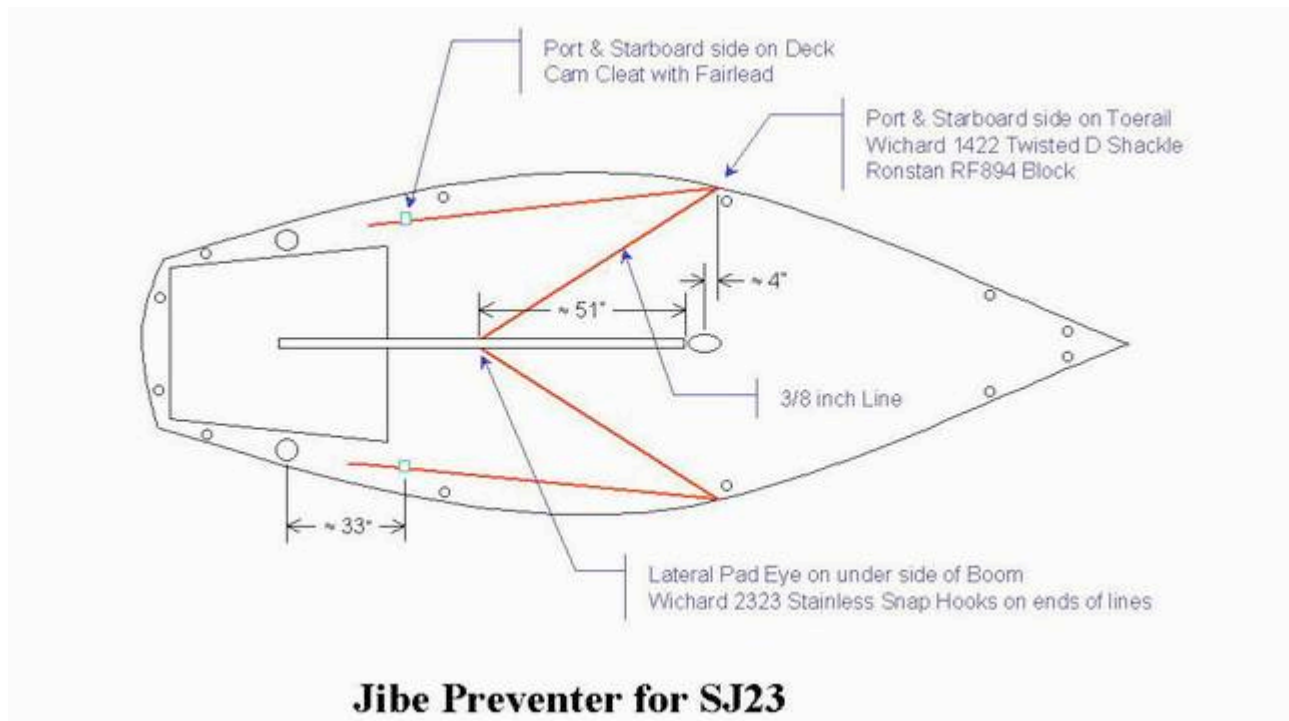
La Genovesa; si se estaba navegando a “orejas de burro” es buena idea antes de comenzar la maniobra quitar el tangón y apretar la escota de la genovesa para no enmargaritarse y si se puede cobrar la escota contraria y realizar el trasluce de la Genovesa antes, dejándola cazada en la nueva banda, esto dependerá de cada embarcación ya que al cazar la genovesa la velocidad se reducirá, aumentando así el viento aparente, por lo que la vela de proa se trasluchará dependiendo de la embarcación, numero y destreza de la tripulación, costumbre del capitán.

Notas:

El poner la botavara cerca del medio antes de trasluchar ayuda a que el golpe o la inercia al efectuarse el trasluce se minimice.

Después del trasluce es importante amortiguar el golpe “deslizand” la escota, ya sea con una vuelta en el winche o algún otro medio según el diseño de nuestro aparejo de escota.

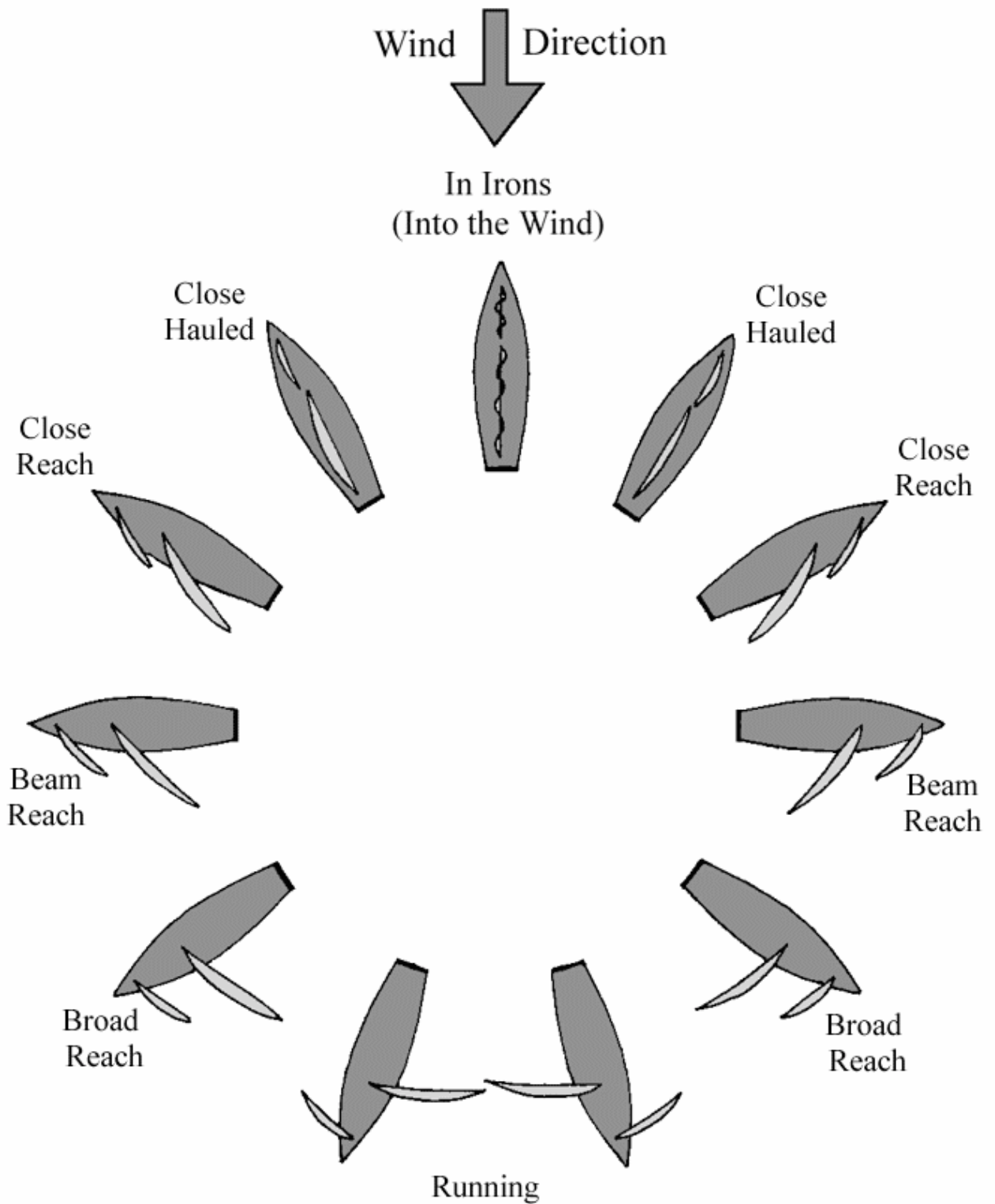
Cuando no se pueda realizar de manera segura un trasluce se puede entonces virar por avante (ir al viento y hacer tack) y así quedaremos con el viento en la otra banda.



Para apuntalar la seguridad en la mar, debemos considerar que lo mejor que la ciencia puede ofrecer y lo que las organizaciones navales pueden proveer son solo ayudas y nunca sustituirán a las buenas aptitudes marinas, auto confianza y un alto sentido de responsabilidad, los cuales son los primeros requisitos en un marino y un oficial naval

To ensure safety at sea, the best that science has to offer and that naval organization can provide, must be regarded as an aide and never a substitute for good seamanship, self-reliance, and the sense of ultimate responsibility which are the first requisites in a seaman and naval officer.

Admiral Chester W. Nimitz
1945



Note que en la ilustración no se muestra un velero con el viento en popa cerrada. Muestra, en empopada, siempre el viento en el lado opuesto a la vela mayor. Recuerde que nunca debe permitir, navegando a vela, que el viento este cerrado en popa. Siempre del lado opuesto a la botavara.