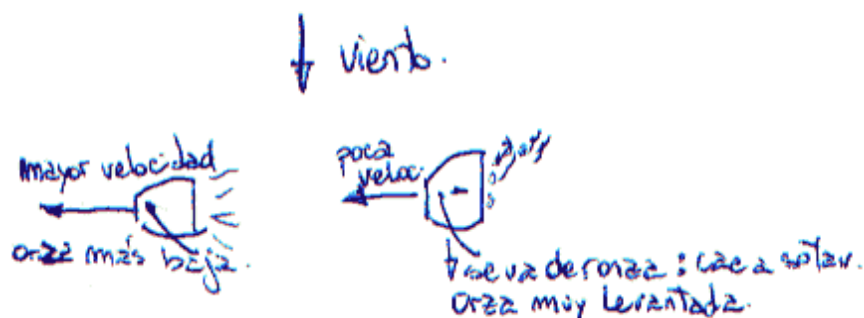


Francos son todos aquellos rumbos en los que navegamos con la vela abierta. Es decir, aquellos rumbos más derivados que **través**

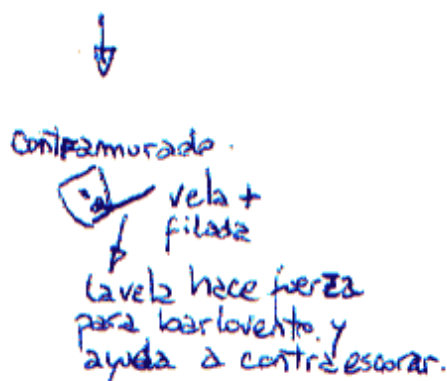
Velocidad

Hay varios puntos importantes a tener en cuenta para lograr una buena velocidad en francos:

1. Vela correctamente posicionada y pico filado: Con los **catavientos** correctamente orientados (ambos horizontales) y un regule bien fino de la escota. Hay que tener en cuenta que al surfear, hay que cazar un poco la vela y luego filarla cuando bajamos la velocidad. Esto es por el **viento aparente** que genera el aumento de velocidad produciendo una negada que a veces es imperceptible para los catavientos.
2. Orza levantada en el punto justo: Todos sabemos que, con viento en popa, la orza va levantada casi en su totalidad. Pero qué pasa con rumbos más cerrados? En general, mientras más orzado es el rumbo, más hay que bajar la orza para evitar que el barco se vaya de **ronza** y pierda velocidad.



3. Timón quieto: este punto es extremadamente importante y no se le presta tanta atención. Está demostrado que el optimist tarda mucho tiempo en lograr la velocidad máxima. Si movemos demasiado el timón, el barco nunca llega a su velocidad tope. Es un tema de concentración y de dominar al barco con el cuerpo y la vela.
4. Contra escorar: sirve únicamente en los rumbos bien abiertos, es decir, en reach abierto y en popa. En popa redonda, navegando un poco contramurados con poco viento, el optimist logra un punto de equilibrio contra escorado.



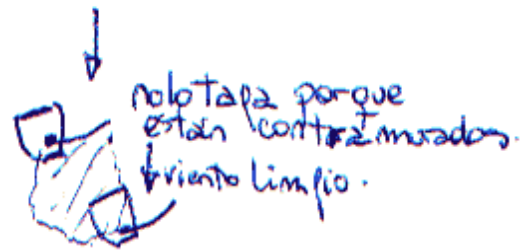
5. Surfear: aprovechando la energía de las olas se puede lograr una velocidad extra. Hacerlo bien es todo un arte y requiere una combinación de muchos movimientos. Es clave saber en qué momento bombear, hay que hacerlo justo cuando el optimist está por acelerar cuando la ola levanta la popa del barco.

Táctica

Quién nos tapa?

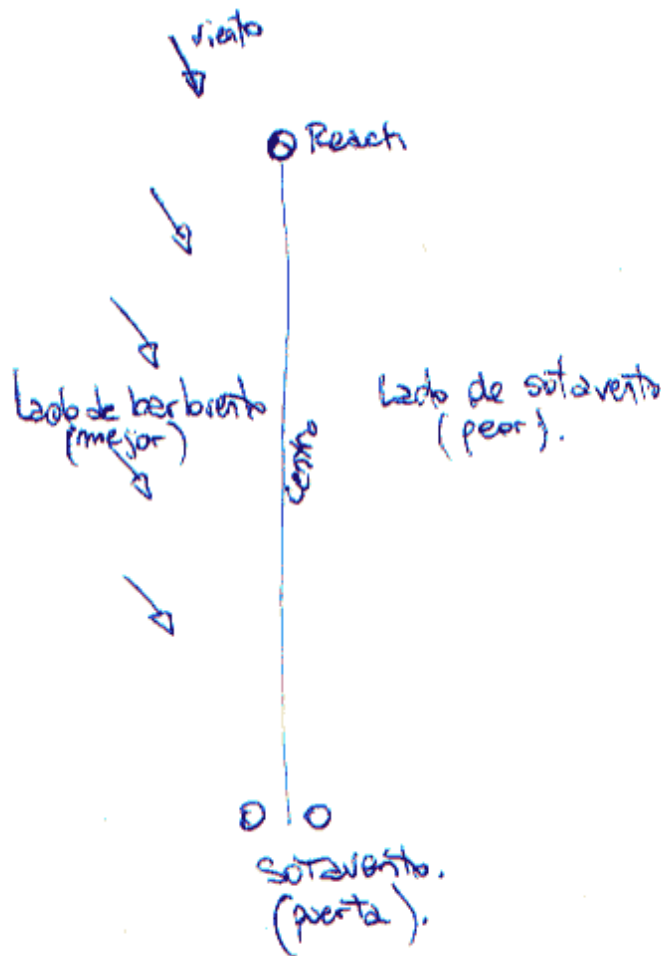
En los francos es bastante difícil saber quién nos está tapando ya que esto depende totalmente de la dirección en que está entrando el viento. Digamos que en ceñida no hay muchas dudas acerca del cono de desvente pero en popa, éste es totalmente variable.

Reachs cerrados. En este rumbo, la persona que nos tapa es quien va delante nuestro ya que el viento entra de través deslizándose hacia la popa del barco y produciendo un desvente detrás de la baluma. Es muy común ver chicos peleándose con el de atrás en orzadas interminables, cuando esta persona realmente no produce desvente, sino que es al revés.

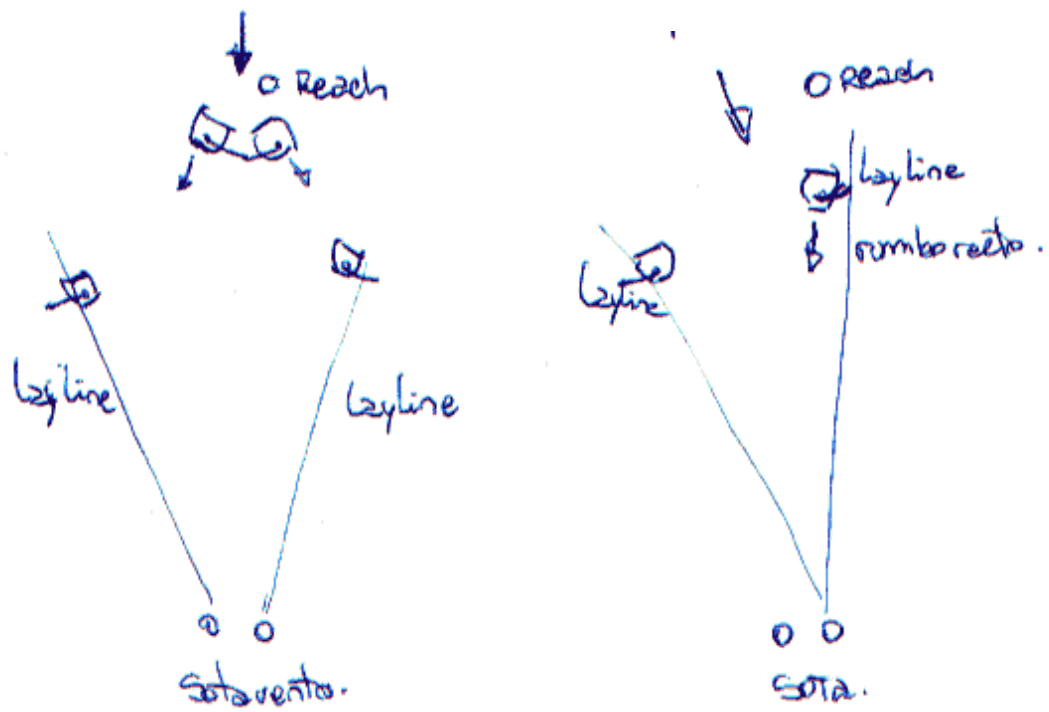


En popa... por dónde?

Cuando comenzamos la popa (al derivar el Reach) es el momento clave para elegir por dónde correrla. Mucha gente traslucha automáticamente y después de orzar a otros igualmente intransigentes (=cabezaduras), se da cuenta que por ese lado no paga. El dato principal que tenemos que tener en cuenta es por dónde entra el viento. Primero, porque es casi imposible que la popa esté perfectamente fondeada, es decir que un lado del recorrido es el lado de barlovento y el otro el lado de sotavento. Y en segundo lugar, siempre hay un lado por donde entra la racha y si navegamos por ese lado vamos a lograr un extra de velocidad siempre.



En popa también existen los laylines y siempre un borde nos va a acercar más al sotavento que el otro, este borde es el que nos lleva al lado de barlovento de la popa.



Cuando hay puerta, es mejor decidirse por cuál boya al final, apuntamos al medio de la puerta y cuando estamos cerca elegimos la boya de más a barlovento.