**Teoría.- Reglaje de la Mayor**  
  
Vamos a intentar explicar, un poco y sin entrar en complejidades, el reglaje de la mayor con la ayuda de este croquis. Vamos a diferenciar el reglaje con 5 intensidades de viento:  
  
- Vientos de intensidad hasta 5 nudos.- El carro de la mayor lo tenemos que llevar a barlovento para intentar que abra la baluma de la mayor. El pajarín no debe ir muy cazado para dejar que la mayor tenga un poco de bolsa. La driza no tiene que estar muy cazada, debemos de dejar unas pequeñas arruguitas en el grátil. La contra no tiene que estar cazada. La tensión del Backstay no debe ser muy fuerte. Siempre nos tenemos que fijar en las lanas que están al final de los sables de la baluma e intentar que todas vayan horizontales, para eso hemos subido el carro y jugaremos con el cazado de la escota.  
  
- Vientos de intensidad entre 5 a 10 nudos.- El carro lo empezamos a bajar un poco de barlovento. La mayor que tenga bolsa para darle potencia al barco para pasar las olas. La driza tiene que ir más templada, que las arruguitas sean menos pero todavía con algunas de ellas que hace que la mayor tenga bolsa. Ya empezamos a templar un poco más la contra o trapa y el backstay. Seguimos jugando con la escota y ahora con el carro para que salgan las lanas de la baluma.  
  
- Vientos de intensidad entre 10 a 15 nudos.- El carro de la mayor lo llevamos al centro si el barco no escora mucho, con el carro y la escota controlaremos la escora del barco. El pajarín debe ir tenso, tenemos que empezar a quitarle bolsa a la mayor. La driza tiene que estar tensa, sin arrugas en el grátil. La contra templada. El backstay firme, con tensión, intentaremos que el perfil del stay esté lo más recto posible, que no haga mucha comba, queremos velas planas. Seguimos mirando las lanas de la baluma de la mayor.  
  
- Vientos de intensidad entre 15 a 20 nudos.- El carro de la mayor lo llevaremos a sotavento e iremos jugando con el carro en cada racha, amollando cada vez que el barco vaya a escorar, si nos adelantamos a la racha mejor, mirando la superficie del mar a barlovento, así le ayudaremos al caña a llevar mejor el rumbo. El pajarín debe ir tenso del todo, a muerte, para aplanar la mayor lo más posible, si tenemos cunningham lo cazaremos también. La driza debería estar lo más tensa posible, para cazarla y no forzar el material, el caña se puede aproar un poco, y en ese momento, el piano que aproveche rápidamente para cazar driza. La contra debe ir cazada y el backstay muy tenso. La lanas de la mayor las seguimos mirando pero ya no son tan difíciles de llevar. Lo importante es que el barco escore lo menos posible, y lo conseguiremos con todo esto y sobre todo con la escota y el carro de la mayor. Cuando el caña nota que le tira mucho la caña o rueda debe avisar al trimmer de mayor para que amolle carro.  
  
. Vientos de intensidad a 20 nudos.- El carro de la mayor a sotavento. El pajarín y la driza tensos todo lo que se pueda. El backstay bastante tenso para evitar que se combe el stay y hacer que el palo se curve para absorber la bolsa de la mayor y así aplanarla más. Pensaremos ya en rizar la mayor, y conforme vaya subiendo el viento un rizo o dos. El grátil de la mayor debe ir desventado, lo importante es la escora y que porte el final de la mayor, que salga el viento limpio. Ya habremos cambiado de génova a foque.  
  
Son unos apuntes sencillos sobre el reglaje de la mayor, todo esto dependerá del tipo de barco, si aguanta más o menos viento, las olas que tengamos, pero estas son la norma general, hasta unos 20 nudos vanos con la mayor arriba, pero nos lo dirá la escora del barco. Siempre lo digo, "el exceso de escora no hace andar más a un velero"

Autor:

*Escuela de Vela de Crucero "Tabarka"*