



CURSO DE VELA

NIVEL 1

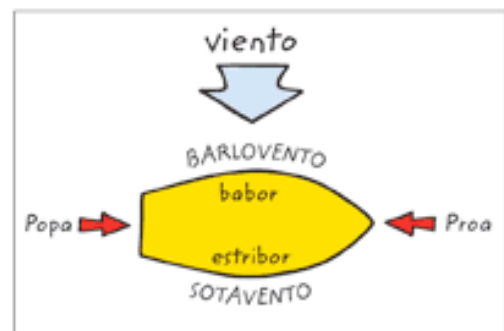
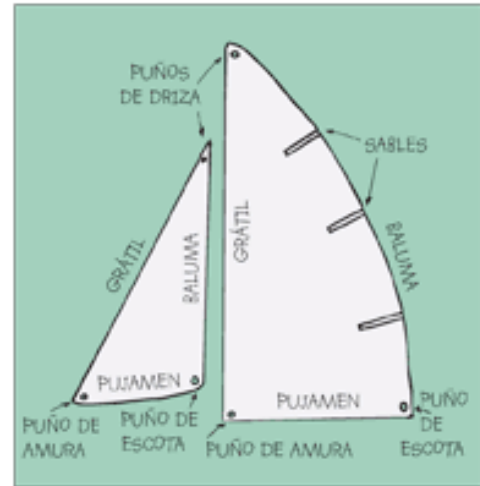
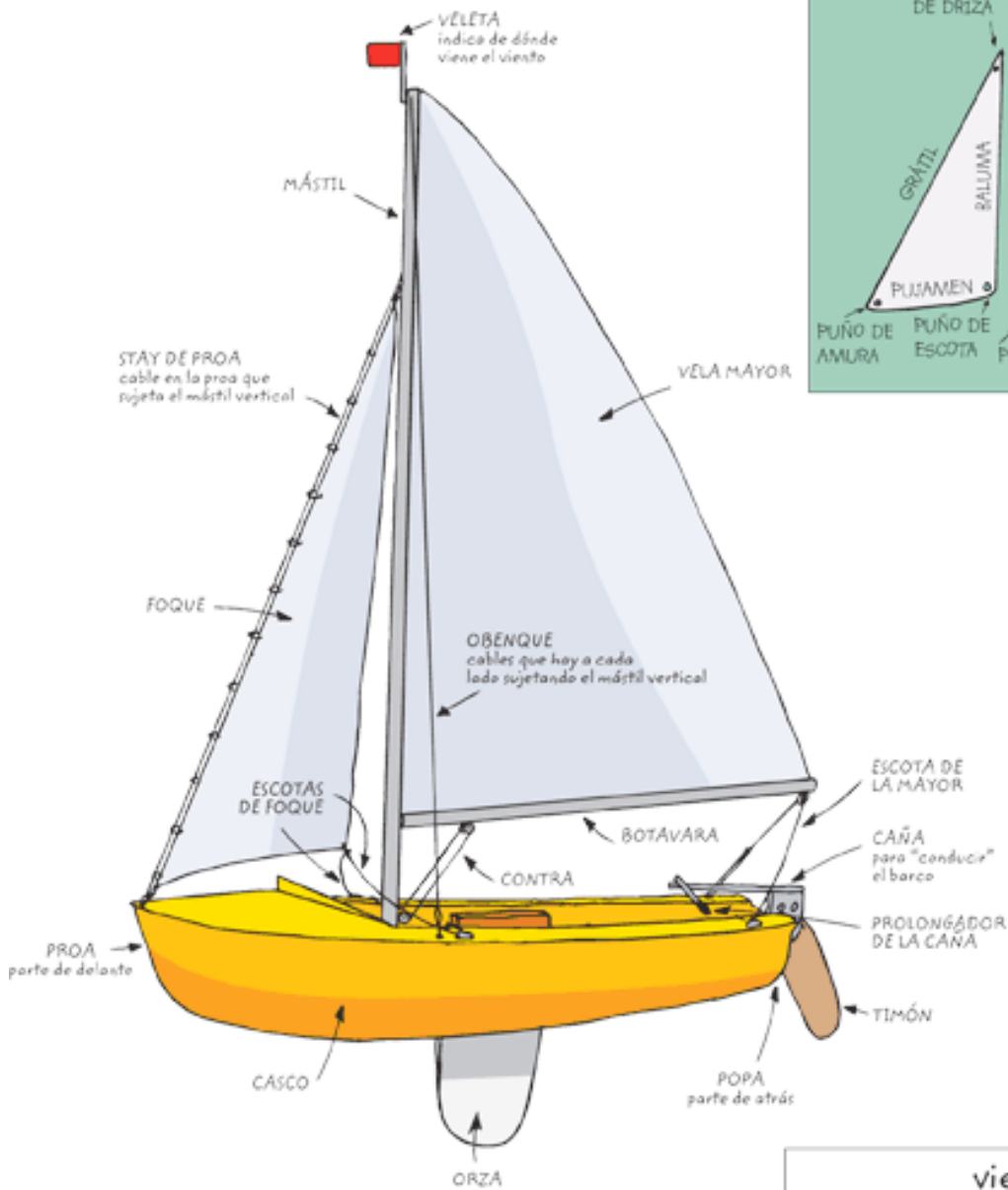
16 horas



SAILWAY ACADEMY
Real Club Náutico de Vigo



PARTES DEL BARCO Y LAS VELAS



EL BARCO A VELA Y SUS COMPONENTES

CASCO Y APÉNDICES

Proa: parte delantera del barco

Popa: parte posterior del barco

Si miramos de popa a proa, a nuestra derecha estará la banda de **estribor** y a la izquierda la banda de **babor**, y a su vez cada banda se divide en tres partes: **amura** (la que está más hacia proa), **través** (la parte central) y la **aleta** (hacia la popa del barco)

La bañera: es la zona de trabajo dónde se desenvuelve la tripulación.

La orza y el timón: conocidos también como los apéndices del barco, van sumergidos y aportan al barco estabilidad y ayudan al gobierno del mismo. **El timón** nos sirve para cambiar o mantener el rumbo, lo manejamos a través de la caña, o su extensión el cañín. **La orza** proporciona al barco estabilidad y evita que el barco abata cuando navegamos en ceñida.

2

EL APAREJO

El aparejo lo conforman las velas (vela mayor, foque, génova, spinnaker y/o gennaker) y la **JARCIA** (mástil, botavara, obenques, stay, drizas y escotas) El **mástil o palo**, **La botavara** que sirve para soportar la parte baja de la vela mayor y ajustar su apertura dependiendo del rumbo en el que se navegue. **Los obenques** (cables que sujetan el mástil lateralmente, en ellos se encuentran las lanitas/catavientos que nos indicarán por qué parte del barco nos entra el viento), **el stay** (cable que sujeta el mástil por la proa).

Las drizas (cabos que usamos para izar-subir o arriar-bajar las velas)

Las escotas (cabos que usamos para orientar correctamente las velas a la dirección del viento en el que deseamos navegar. Podremos **cazar/filar/tensar** o **largar/amollar/soltar**). **Morder una escota**, es la acción de fijarla a una mordaza para que quede fija.

Los winches se usan para ayudarnos a cazar las escotas. Cuanto más viento hay más vueltas pondremos de la escota en el winche, hasta un máximo de 4 vueltas con viento fuerte. Los winches tienen dos marchas o velocidades para cazar las velas según giremos en uno u otro sentido ayudados con la maneta. Las escotas siempre se enrollarán en sentido de las agujas del reloj (lo entenderás mejor cuando estemos a bordo)

EL VIENTO Y EL BARCO

En cuanto al viento, nos referiremos a él diciendo de donde viene **BARLOVENTO**, y hacia dónde va **SOTAVENTO**. Navegando en el barco el viento entrará por un costado, que será el de BARLOVENTO y el opuesto el de SOTAVENTO.

LA NAVEGACIÓN A VELA

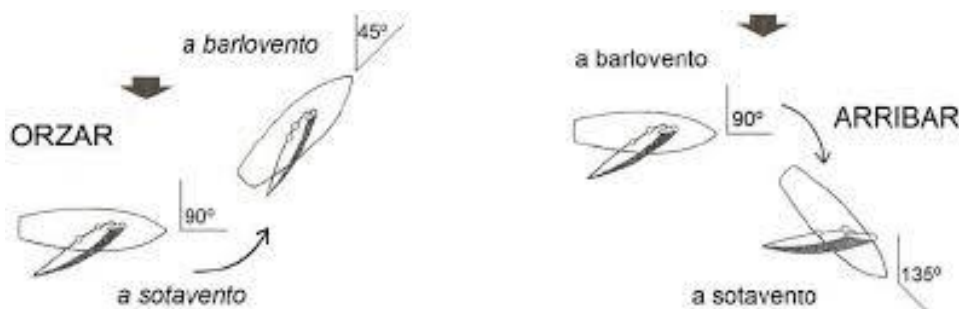
El movimiento del barco se debe al empuje del viento sobre las velas. Esto se consigue orientando correctamente las velas al viento, de tal manera que se hinchen y hagan navegar al barco; por esto si la proa de nuestro barco está orientada hacia el viento las velas flamearán y el barco no se moverá e incluso se desplazará hacia atrás.

CÓMO NAVEGAR

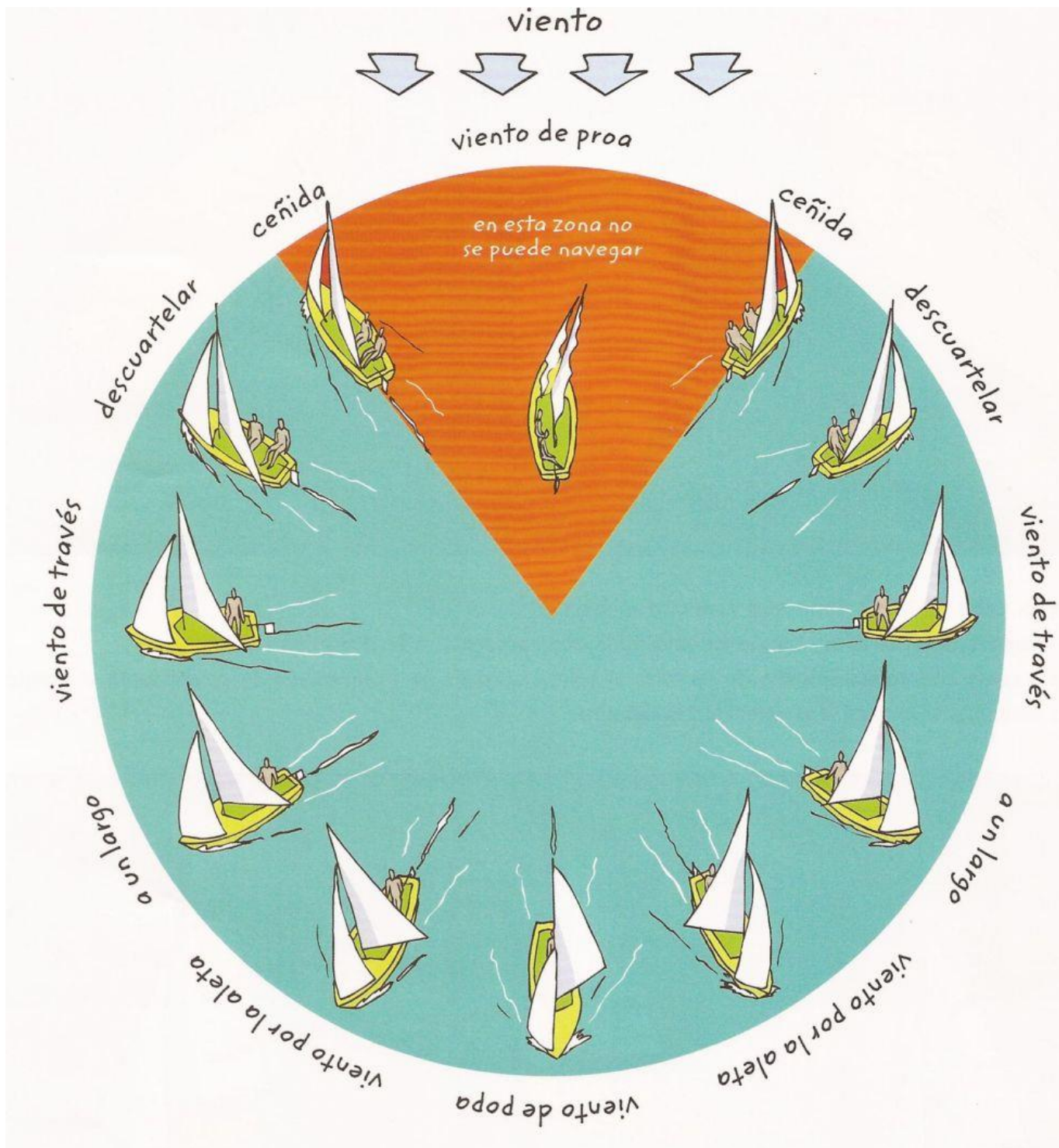
Para ir hacia cualquier lugar con el barco, la forma de conseguirlo es llevándolo con el timón, que será el que lleve el barco a un rumbo u otro según lo movamos en una u otra dirección, pero recuerda que el patrón debe estar siempre a barlovento (enfrente de la vela mayor), de éste modo podrá **mantener el rumbo** (llevando el timón a la vía) y **orzar o arribar**.

ORZAR: Es acercar la proa del barco hacia el viento. El patrón tendrá que alejar el timón con el cañín, si orzamos deberemos ir cazando velas para evitar que flameen.

ARRIBAR: Es la acción contraria. Es alejar la proa del barco con respecto a la dirección del viento. El patrón acercará el timón hacia sí con el cañín, y siempre que arribemos para cambiar de rumbo iremos soltando velas.



LOS RUMBOS



LA CEÑIDA (el viento entra por la amura)

El barco de vela no puede navegar contra el viento, pero si puede llegar a un lugar situado a barlovento. La forma de conseguirlo es haciendo una navegación en zig-zag, dando bordadas. El rumbo de ceñida es aquel en el que nuestra proa está alejada del eje del viento unos 45º aproximadamente. Hay barcos que por su diseño logran que ese ángulo sea menor.

Las velas se llevarán cazadas, el patrón sentado a barlovento y el tripulante con su peso equilibrando el barco, para llevarlo lo más adrizado (plano) posible.

Para saber si estamos ceñiendo correctamente, tenemos unos catavientos (lanitas) en el foque o génova. Esos catavientos hemos de llevarlos paralelos y en sentido horizontal. Si se mueve el catavientos de barlovento deberemos arribar (llevando hacia nosotros el timón) y si se mueve el catavientos de sotavento, tendremos que orzar (alejando el timón de nosotros). Como estas acciones no suponen un cambio de rumbo no tendremos que cazar o soltar velas como dijimos anteriormente.



Las correcciones que hagamos con el timón para llevar las lanitas paralelas, deberán ser muy suaves sino la reacción del barco será más brusca de lo deseado.

EL TRAVÉS (el viento entra por el través)

Es aquel rumbo en el que el viento nos entra por el través del barco (con un ángulo de 90 grados). Las velas en el rumbo de través se llevan más sueltas que en el rumbo de ceñida, a punto de flameo. Éste es un rumbo rápido y fácil de mantener.

EL LARGO (el viento entra por la aleta)

Si arribamos un poco más que el rumbo de través y soltamos más las velas llegaremos al rumbo del largo. Es aquel rumbo en el que recibimos el viento por la aleta, apuntando el catavientos del obenque de barlovento hacia la mitad del foque o génova.

Para navegar con seguridad en este rumbo y saber todo lo que podemos arribar sin que el barco trasluce, tendremos que fijarnos que al arribar no se nos vaya el foque hacia el mástil. Ello indica que el viento le entra por la otra aleta y si nos descuidamos pasará la botavara sin avisar, antes de que se vaya hacia el mástil, orzaremos hasta conseguir que el foque vuelva a estar hinchado y comprobaremos que nos entre el viento por la aleta fijándonos en el catavientos de barlovento.

LA POPA O EMPOPADA (el viento entra por la popa)

Arribando aún más y soltando más vela que al rumbo de largo, nos encontramos con el rumbo de popa, es aquel en la que el viento entra por la popa y el catavientos se va hacia proa. En este rumbo conseguiremos navegar en la misma dirección del viento, de barlovento hacia sotavento.

Las velas en este rumbo pueden ir en bandas opuestas, navegando en lo que se denomina orejas de burro.

MANIOBRAS

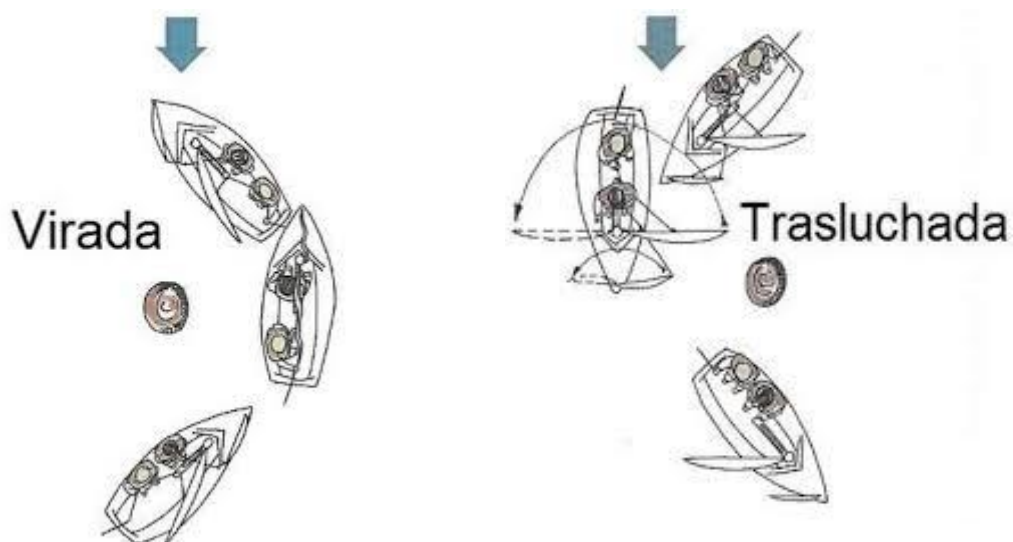
¡OJO! Antes de hacer cualquier cambio de rumbo o maniobra el patrón avisará al tripulante o tripulantes para que se preparen para la maniobra que se va a realizar, y lo que es muy importante, se comprobará si hay algún barco a nuestro alrededor para evitar cualquier riesgo de colisión durante la maniobra.

LA VIRADA POR AVANTE O VIRADA

Es la maniobra que hacemos cuando queremos remontar hacia barlovento (ganar barlovento) pasando de un rumbo de ceñida a otro rumbo de ceñida. Para ello será necesario pasar la proa por el viento. Si el barco parte de una posición en la que se encuentra amurado a estribor, terminará amurado a babor y viceversa.

LA VIRADA POR REDONDO O TRASLUCHADA

Cuando queremos ir hacia sotavento podríamos navegar en popa cerrada, pero este rumbo no es muy eficiente debido a que el barco pierde velocidad, para ello navegaremos en rumbo de largo ya que es más rápido. Por ello cuando queremos ir hacia sotavento y al igual que en la ceñida iremos haciendo un zig-zag realizando trasluchadas, pasando de un rumbo de largo a otro. La trasluchada se realiza arribando, y debemos realizarla con suavidad ya que la botavara al cambiar de banda lo puede hacer bruscamente, haciendo perder el control del barco.



LOS PUESTOS A BORDO Y SUS FUNCIONES

EL PATRÓN conocido también como caña o timonel, dirige el barco con el timón.

LOS TRIPULANTES, son el resto de la tripulación a bordo, entre ellos tenemos a los **trimmers de (Mayor, Foque y Spinnaker/Gennaker)** son los que triman/ajustan las velas para optimizar el rendimiento del barco en cada rumbo) y **el Proa** (iza y arria el Spinnaker/Gennaker). Otra de las funciones de la tripulación es conseguir la estabilidad del barco, algo que veremos a bordo.

La comunicación y coordinación entre el patrón y los tripulantes es muy importante.

8

SEGURIDAD

La seguridad es la primera regla o ley fundamental en la navegación. La seguridad en la mar dependerá tanto del buen estado de la embarcación así como de nuestras limitaciones que podamos llegar a tener en cuanto a nuestros conocimientos, también influirán los agentes externos como las condiciones meteorológicas.

Antes de hacernos a la mar tendremos que tener en cuenta que nuestro barco esté en perfecto estado de revista, que llevemos los elementos de seguridad a bordo. Llevaremos los chalecos bien puestos, el VHF encendido en el canal 16 (por nuestra seguridad y la de todos), combustible para la singladura, etc

Deberemos conocer las reglas básicas de seguridad y de derecho de paso, al igual que en tierra tenemos semáforos, señales visuales y sonoras que regulan el tráfico, en el mar también existen y tenemos que conocerlas.

La experiencia, la seguridad y la prudencia serán nuestros mejores aliados.

¿TE GUSTA NAVEGAR? VAMOS AL AGUA