

Fichas nivel básico



Parte de la misión de Más Navega es impulsar la difusión de la cultura de la vela. Nuestro objetivo es compartir nuestra pasión por el mar y la vela a través de la enseñanza. Por eso, hemos elaborado este glosario de conceptos náuticos básicos pensado para nuestros capitanes y capitanas de todos los niveles.

Índice

1. Rumbos
2. Viento real y viento aparente
3. Montaje de la embarcación
4. Izado de velas
5. Punto de flameo y ángulo de ataque
6. Virada por avante y trasluchada
7. Rizos
8. Preferencias

1. Rumbos

Rumbos básicos a vela y las posiciones de las velas, siempre respecto al viento real.

- 1 Aproado**

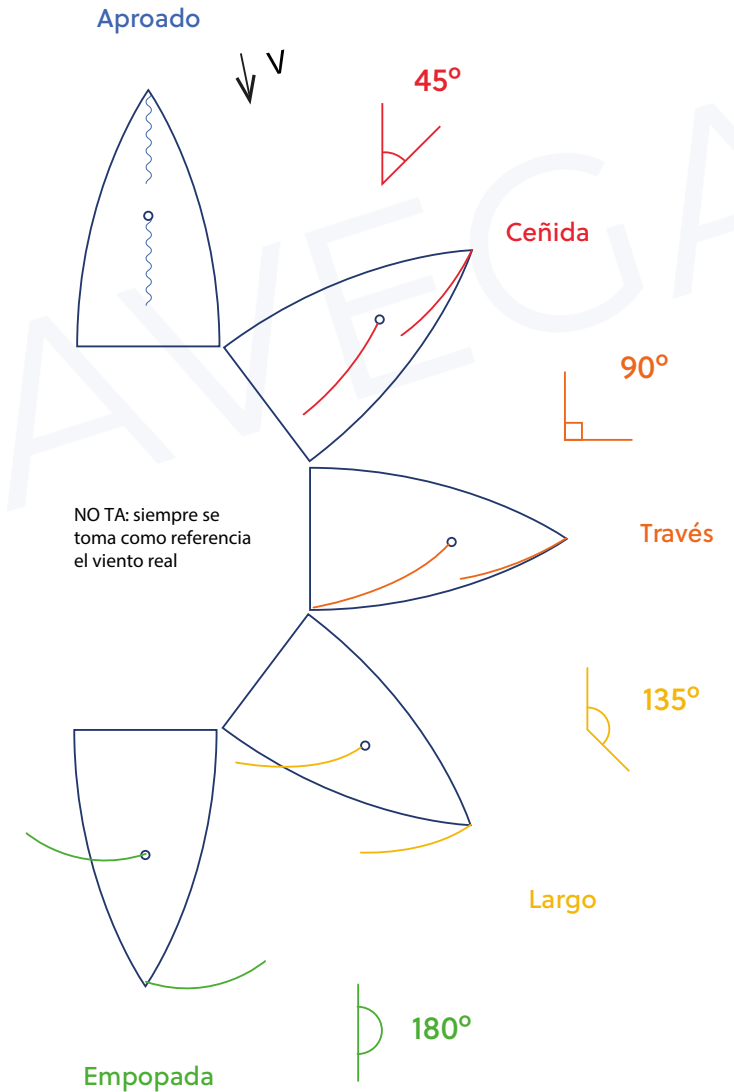
Sirve para parar la embarcación, las velas flamean.
- 2 Ceñida**

Sirve para remontar el viento, las velas van cazadas al máximo.
- 3 Través**

Atravesados al viento real, es un rumbo rápido y cómodo y las velas van más abiertas que de ceñida.
- 4 Largo**

Parcialmente a favor del viento, 135° respecto al mismo. Velas más abiertas que en el través.
- 5 Empopada**

En la misma dirección que el viento, velas completamente amolladas, prácticamente abiertas del todo.



2. Viento real y viento aparente

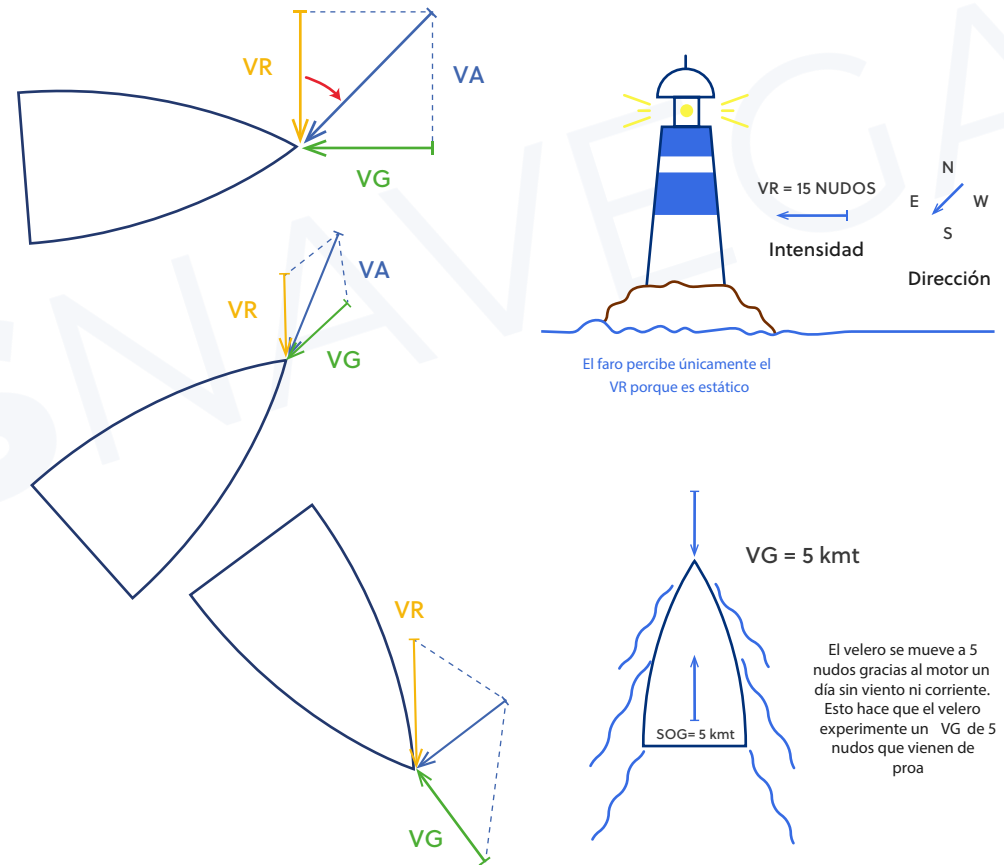
Entender la diferencia e importancia del concepto de viento real y viento aparente es fundamental para navegar a vela.

1 Viento real

Es el viento que se sentiría si estuvieras completamente quieto, es decir, la velocidad y dirección del viento natural en el ambiente.

1 Viento aparente

Es el viento que sientes mientras te estás moviendo en el barco. Es el resultado de la suma del viento real y el viento generado por el propio movimiento del barco. Esto hace que el viento aparente siempre sea más a proado (es decir, parece venir desde un ángulo más cercano a la proa) que el viento real.



3. Montaje de la embarcación

Puntos generales de la embarcación a revisar:

Nivel de combustible: en el indicador o a través del dispositivo.

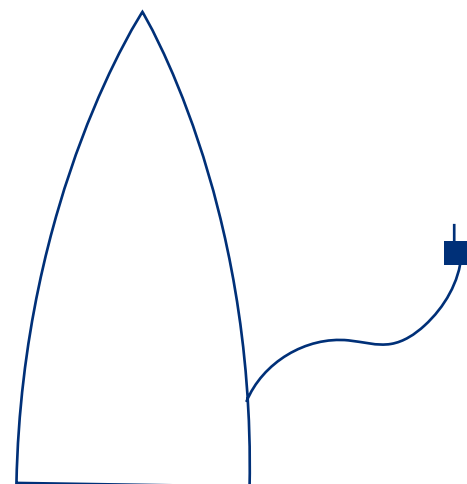
Nivel de carga de las baterías: en el voltímetro instalado, en el panel de control.

Desenchufar el cable eléctrico de alimentación en puerto y estibar.

Conectar las baterías, servicios y motor.

Conectar los servicios necesarios para la navegación, como la VHF fija, la electrónica y las luces de navegación si procede.

Comprobar el agua en la sentina.



3. Montaje de la embarcación

Preparación de las velas de proa cuando éstas van con garruchos:

1. Seleccionar la vela de proa del tamaño adecuado a las condiciones meteorológicas del día: génova, foque, tormentín, trinquete, etc.

2. Desplegar la vela seleccionada en la cubierta de la embarcación tratando de que quede bien orientada, es decir, la parte del grátil hacia la proa.

9

3. Hacer firme el puño de amura en el mosquetón que nos encontraremos en la base del stay.

10

4. Enganchar todos los garruchos del grátil en orden, del puño de amura al puño de driza. Habrá que hacerlo teniendo en cuenta que los garruchos no queden del revés, de arriba a a bajo.

11

12

5. Colocar la driza del foque. Será la que saldrá del mástil en la parte alta, justo por debajo del stay. Hay que fijarse y mirar que no esté liada con otras drizas o la jarcia.

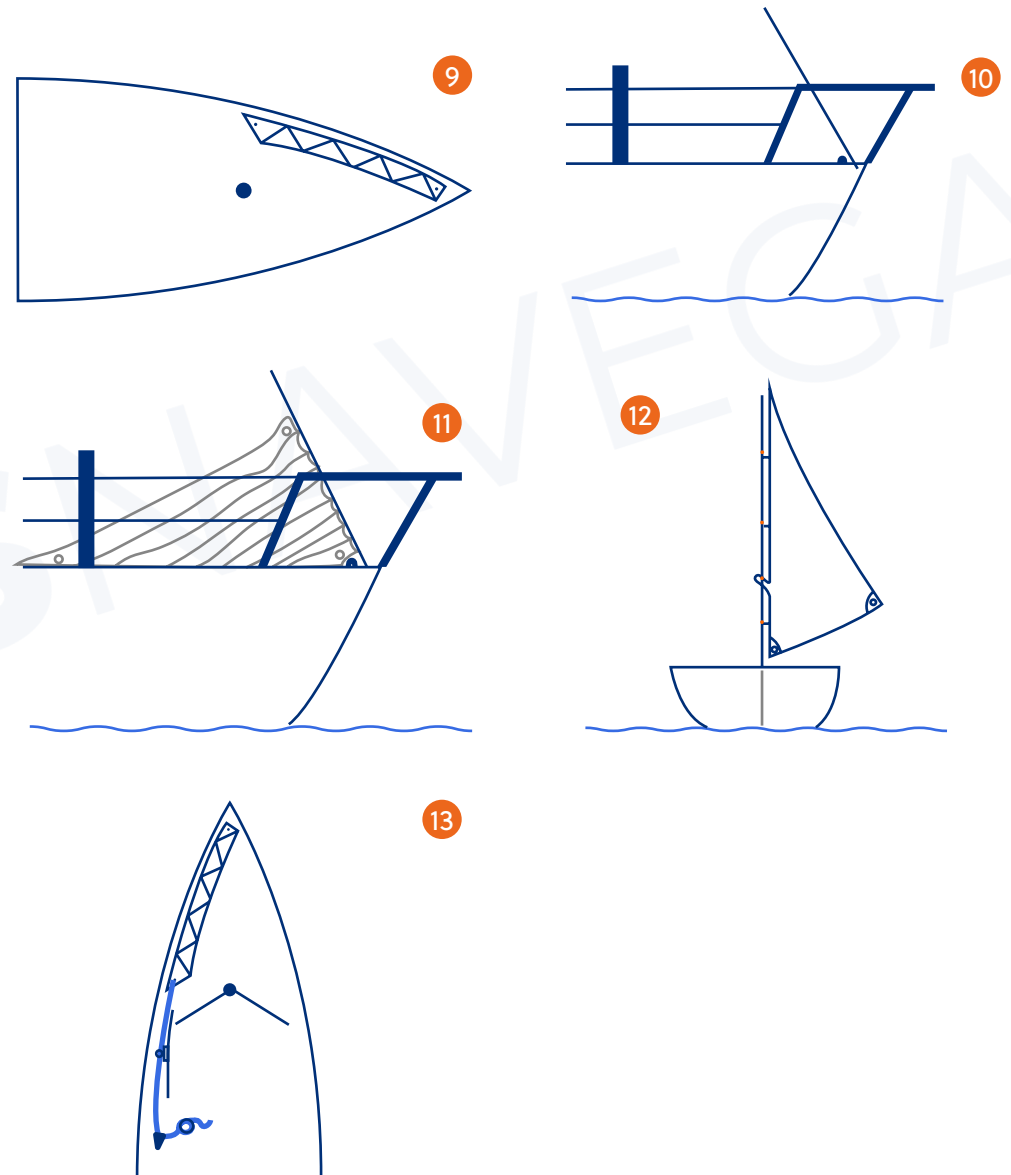
6. Colocar las escotas, la de estribor y la de babor. Tener en cuenta que, según la vela seleccionada, deberán pasar por dentro de los obenques, por fuera o entre los obenques. en caso de duda, tener en cuenta que la mejor opción será aquella en la que las escotas se apoyan menos en estos elementos de la jarcia.

Tener en cuenta que hay que pasar las escotas por los escoteros y por la polea previa al winche.

13

7. Repasar que no se hayan cometido errores. Todos los puños deberán de estar firmes en sus respectivos lugares y todos los garruchos en el stay.

Llegados a este punto, la vela está lista para ser izada cuando se pequeque.



3. Montaje de la embarcación

Preparación de la vela mayor cuando se encuentra estibada en el lazy bag:

1. Retirar la funda (corbata o bufanda) y estibar adecuadamente en el interior. Abrir la cremallera de la parte superior de la funda que se encuentra sobre la botavara.

14

- Corbata o bufanda: cremallera en la parte frontal y cierres de plástico en la parte inferior.
- Lazy con cremallera en la parte superior.

15

- El lazy se quedará unido a la botavara en todo momento y en el caso de recogerlo, se recogerá de tal manera que quedará en la botavara.

2. Con la funda abierta, miramos en el interior y encontramos la vela mayor. Debemos comprobar lo siguiente:

- a) Todos los patines de la vela mayor deberán de estar en la relinga del mástil.

16

- b) El puño de amura deberá de estar firme en el pinzote con un grillete firme en el aries.

17

- c) El puño de escota deberá de estar firme al pajarín y a la botavara.

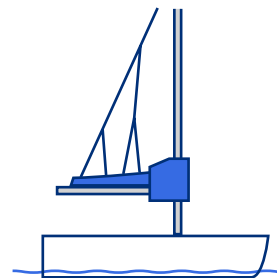
18

- d) Finalmente deberemos poner firme la driza de la vela mayor al puño de driza. La driza de la vela mayor deberá ser la que salga del mástil en la máxima altura por la parte de popa del mástil.

19

- e) De esta manera, la vela mayor queda lista para ser izada completamente en el momento que se necesite.

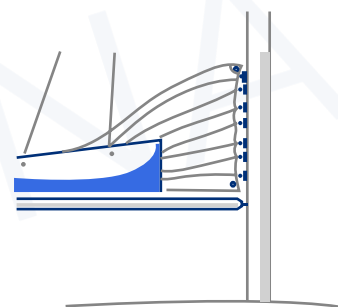
NOTA: para la siguiente explicación tendremos en cuenta que nuestra intención será navegar con toda la vela (sin rizos). Para saber cómo se tiene que preparar la vela con rizos consultar el punto "Poner y quitar rizos".



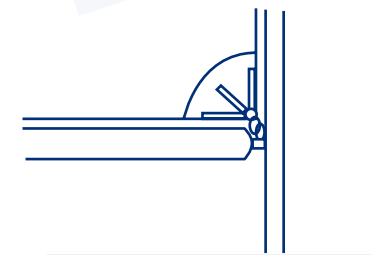
14



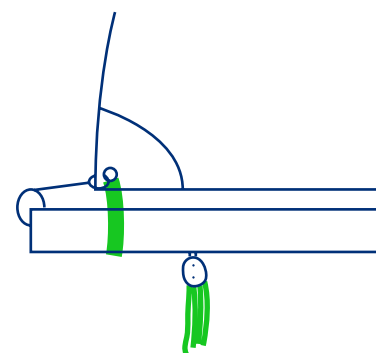
15



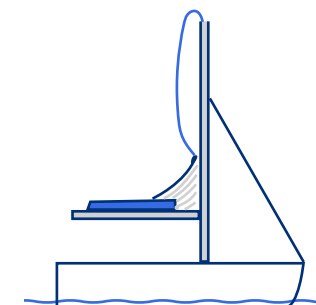
16



17



18



19



4. Izado de velas

Vela mayor.

1. Durante el izado de las velas es fundamental que éstas flameen.

La **vela mayor** podemos hacer que flamee de las siguientes maneras:

a) **Proa al viento:** es la forma más fácil de hacer que una vela flamee.

1

b) **De ceñida:** es necesario soltar suficiente la escota de mayor para que la botavara quede orientada en la misma dirección que el viento aparente (VA).

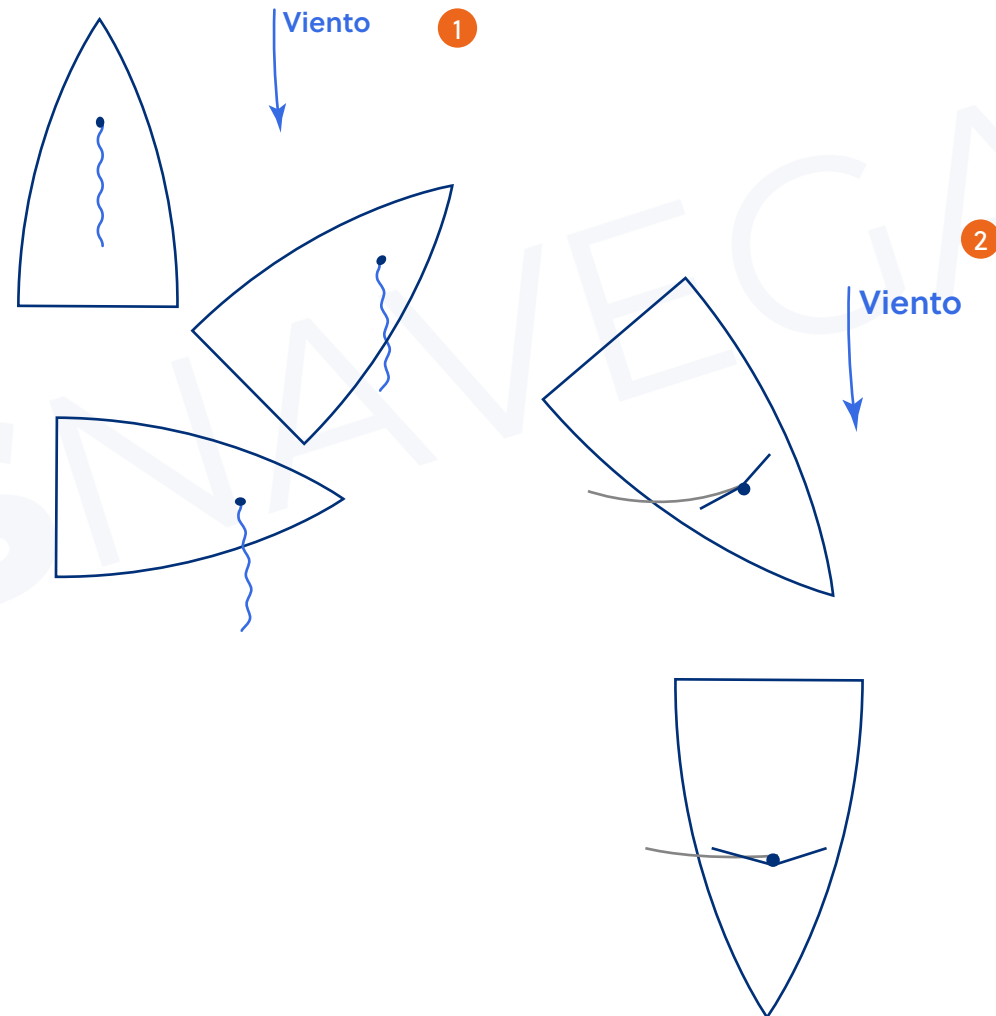
1

c) **De través:** igual que en la ceñida pero soltando aún más escota de mayor para que la botavara quede orientada igualmente en la misma dirección que el viento aparente (VA).

1

2. Nunca conseguiremos hacer flamear con facilidad la vela mayor de largo y de empopada. Esto se debe a que la vela no conseguirá ponerse en la posición adecuada (orientada al VA por que rozará en la jarcia. Observa las siguientes figuras:

2



4. Izado de velas

Izada del foque o génova.

Para la **izada del foque o génova o, en definitiva, cualquier vela de estay**, podremos hacer que esta flamee en cualquier rumbo siempre y cuando se libere la suficiente escota.

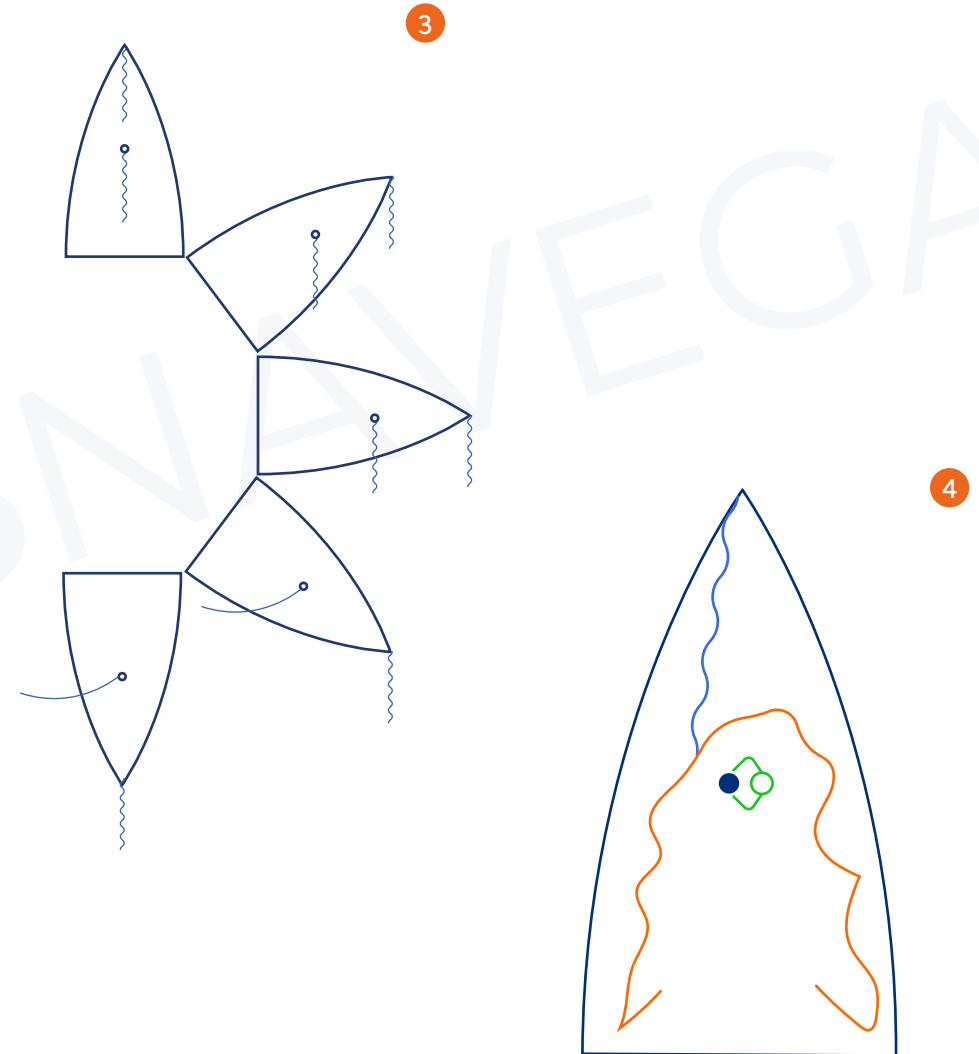
Observemos la vela de proa en las siguientes figuras:

3

a) **De proa al viento:** nuevamente esta es la forma más sencilla de hacer que la vela flamee ya que apenas se ha de soltar la escota para que esto pase. El único inconveniente que esto puede suponer es que la vela y sus escotas puedan golpear al tripulante que esté en el palo manipulando las drizas. Cuanto mayor sea la intensidad del viento, mayor será el riesgo de hacerse daño.

4

b) **De ceñida:** es necesario soltar más escota del foque que de proa al viento, para que esta pueda flamear con libertad. En los casos de **c) a través, d) de largo y e) de popa** serán igual que en el caso de la ceñida solo que será necesario dejar cada vez más escota liberada a medida que se evoluciona hacia la empopada.



4. Izado de velas

¿Cuál es el orden para izar las velas?

3. Teniendo en cuenta lo anterior, lo primero que se deberá decidir es qué vela queremos izar primero. Las opciones que tenemos son:

- **Primero la mayor y luego el foque**
- **Primero el foque y luego la mayor**
- **Ambas a la vez**

Cualquiera de los tres casos anteriores es válido siempre y cuando las velas flamen durante la izada.

NOTA: antes de pretender izar las velas, éstas deberán de tener sus 3 puños firmes donde pertoque, los patines de la mayor dentro de su guía y los garruchos donde el stay. Tanto si se pretende navegar con toda la vela como si se pretende navegar con rizos. Ejemplo: la vela mayor deberá de tener el puño de amura firme en el pinzote. El puño de escota deberá de estar firme en el pajarín y el puño de driza deberá estar con la driza firme.

De igual forma, el foque deberá tener el puño de amura firme en la base del stay, las escotas firmes en el puño de escota y la driza firme en el puño de driza. Consultar el punto de "Montaje de la embarcación" si hay dudas. Consultar el punto de "Montaje de los rizos" también en el caso de que se pretenda navegar con la mayor rizada.



4. Izado de velas

¿Cuál es el orden para izar las velas?

Indistintamente de qué vela se decide izar primero, la tripulación que deberá estar preparada será: el timonel, el palo, el piano y los trimmers de la vela que se ize. En los caso de embarcaciones más pequeñas, puede que el tripulante del palo no sea necesario.

5

Palo: su misión será tirar de la driza con energía y controlar visualmente que la vela fluya correctamente sin engancharse en ningún lugar.

Piano: este deberá recuperar toda la driza que esté cobrando el tripulante del palo. Idealmente deberá de ser igual o más rápido que el tripulante del palo.

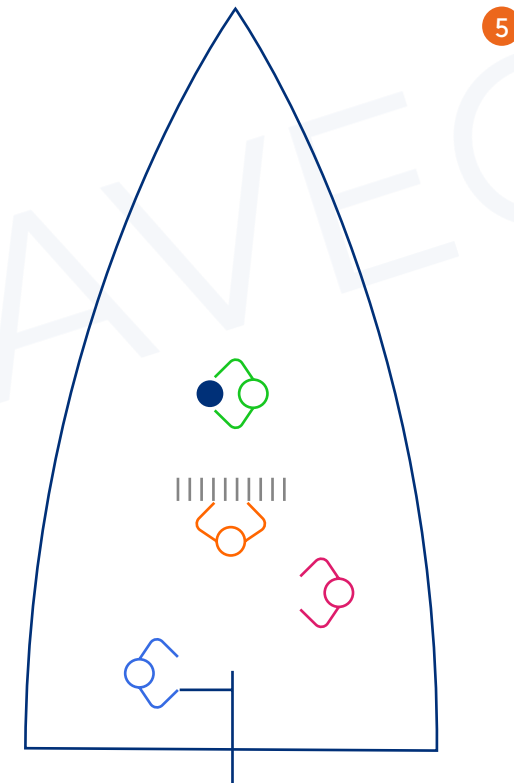
Trimmer: deberá de procurar mantener la escota lo suficientemente relajada para mantener el flameo de la vela en todo momento.

Timonel: deberá de mantener el rumbo constante de tal manera que sea posible hacer que las velas flameen.

La única diferencia entre izar la mayor y el foque a la hora de saber qué tripulantes deben estar listos, son los **trimmers**.

- En el caso de la mayor, deberá de estar listo el trimmer de la mayor.
- En el caso del foque deberá estar listo el trimmer del foque.

El resto de tripulantes estarán implicados por igual en ambas velas.



4. Izado de velas

¿Qué vela izar primero y cuál segunda?

4. Creación del criterio propio a la hora de decidir que vela izar primero y cual segundo:

a) Cualquier embarcación a vela diseñada para navegar con el foque y la mayor.

No tendrá un rendimiento excelente navegando con una sola vela indistintamente de cual de las dos sea.

b) La vela mayor normalmente tiene algo más de dificultad que el foque a la hora de ser izada. Esto se debe a diversos factores como por ejemplo:

- Puede que sea más grande y pesada que el foque.
- Los patines del grátil pueden no deslizarse con facilidad por la relinga del mástil.
- Los sables pueden engancharse con facilidad en los lazy lincs.
- Hay mucha cabullería implicada en la mayor, como los cabos de los rizos. Estos dificultan notablemente la maniobra si no están adecuadamente preparados. Consultar los puntos de los "rizos".
- No se puede hacer flamear en cualquier rumbo solo de proa al viento, ceñida o través.
- Es capaz de generar bastante potencia por sí sola para mover el barco siempre en función de la intensidad del viento y del número de rizos tomados.

Pero también por sí sola hará que el barco tenga un comportamiento muy ardiente (el barco por sí solo quiere aproarse). Esto se encontrará en el caso de un trimado inadecuado.

c) En el caso del foque, hay que tener en cuenta que existen distintos sistemas para unir el grátil al stay. Hasta el momento hemos hablado del funcionamiento de cómo se iza el foque con el sistema de garruchos y, ahora, seguiremos explicando este sistema. Hablaremos de otros sistemas de izado en el punto "Montaje de la embarcación".

- El metal de los garruchos sobre el cable de acero del stay se deslizan muy bien y apenas ofrece resistencia. Ofrece tan poca resistencia que a veces es necesario asegurar el garrucho más alto al guardamancebos para que no suba sola cuando vayamos de proa al viento.
- Apenas tiene sitios donde engancharse durante el izado, como mucho en los guardamancebos.
- Puede izarse desde cualquier rumbo si se tiene en cuenta el manejo de las escotas.
- Es capaz por sí sola de propulsar a la embarcación siempre en función de la intensidad del viento y el tamaño que tenga la vela. Pero también por sí sola hará que la embarcación tenga un comportamiento blando (el barco por sí solo querrá empaparse). Esto se acentuará en el caso de un trimage inadecuado.



4. Izado de velas

Consejos para una mejor izada:

1. Organiza a tu tripulación:

- ¿Qué vela vais a izar primero y cual segundo?
- ¿Quién estará en cada posición y que tendrá que hacer? (los 4 implicados)
- Controla en todo momento que todo transcurra con normalidad. No usar el winche sin haber controlado que esté todo bien.

2. Iza la mayor primero si:

Tienes la capacidad de ponerte en alguno de los rumbos en los que es viable hacerla flamear.

3. Iza primero el foque si:

No tienes la capacidad de ponerte por tu propios medios en un rumbo que te permita hacer flamear la vela mayor.

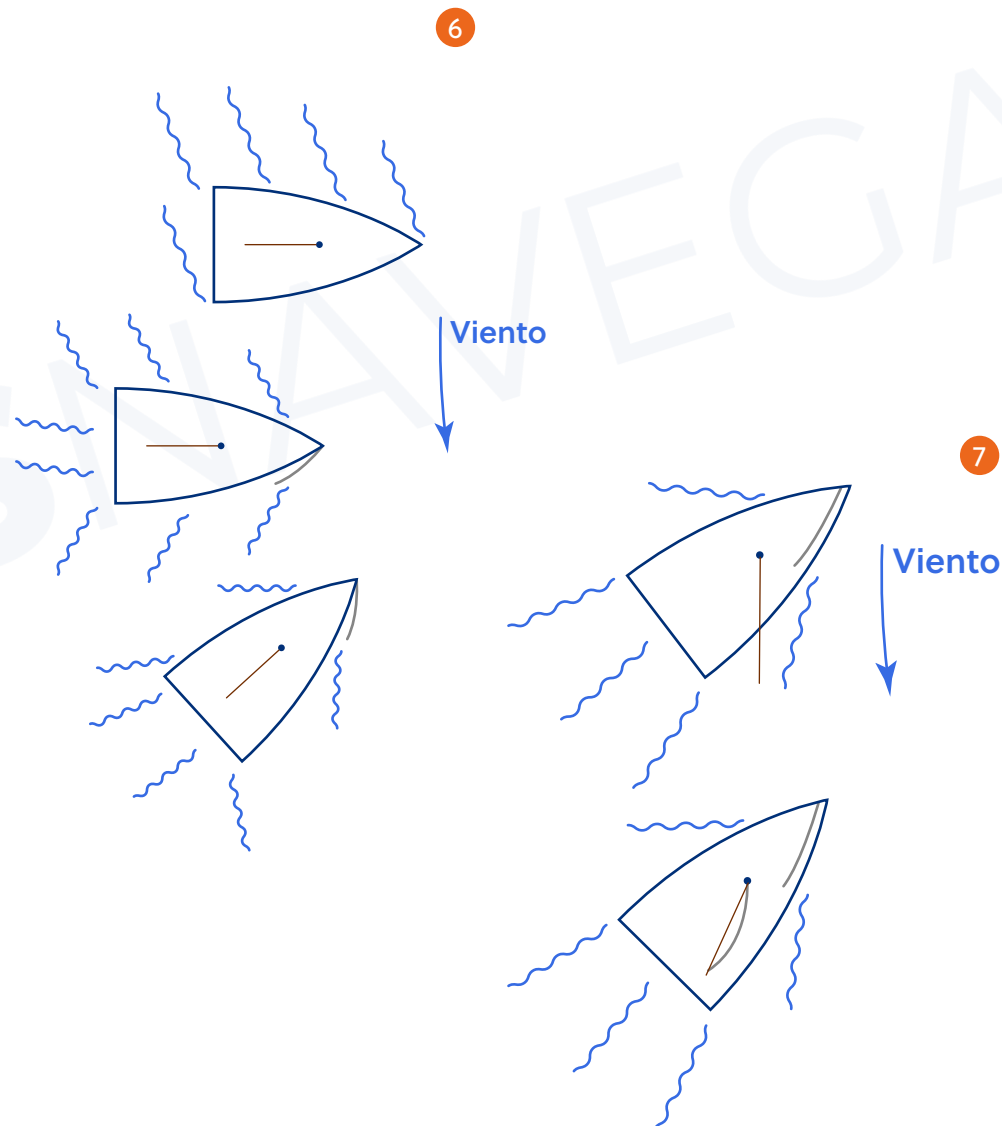
4. Caso práctico:

Se ha parado el motor y no arranca. Debo pasar al modo navegación a vela. No puedo ponerme por mis propios medios ni de proa, ceñida ni de través. Debo solucionarlo antes de que derive hasta la playa. Pasos a seguir:

1. Iza el foque para empezar a tener algo de propulsión. Al lograrlo, ponte de ceñida, de través o de cualquier rumbo entre estos dos.
2. Orienta la botavara para que pueda flamear la vela mayor.
3. Iza la mayor mientras controlas que todo va bien.
4. Trima la vela para que propulse la embarcación.

Consulta las siguientes figuras:

6 7

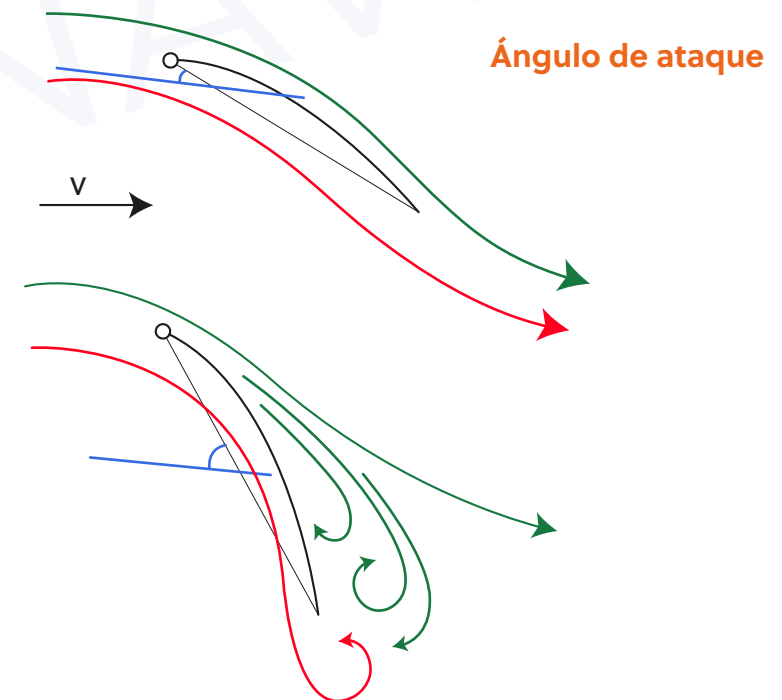


5. Punto de flameo y ángulo de ataque

El **ángulo de ataque** de la vela es crucial para optimizar la propulsión cuando se navega entre ceñida y largo, dependiendo de las velocidades que sea capaz de alcanzar nuestra embarcación. Una vela que flamea tiene un ángulo de incidencia = 0. En estos rumbos, las velas funcionan de manera similar a las alas de un avión, generando sustentación. El **objetivo** es ajustar las velas de tal manera que se maximice la diferencia de presión entre el lado de barlovento y el lado de sotavento, lo cual propulsa el barco hacia adelante. Debido al comportamiento aerodinámico del viento en las velas.

Para lograr esto, es fundamental ajustar adecuadamente la apertura de las velas respecto a la dirección del viento. Un ángulo de ataque óptimo permite que el viento entre de manera efectiva sin crear perturbaciones indeseadas en las velas. Si el ángulo de incidencia es demasiado pequeño, las velas tendrán tendencia al flameo. Si no se logra aumentar el ángulo de incidencia, se deberá flameando primero el gratil y flamear la vela completamente. Por el contrario, si el ángulo de incidencia es demasiado grande, la vela tendrá tendencia a flamear y, por lo tanto, podría ser difícil de detectar en condiciones de poco viento, ya que, en condiciones moderadas, la embarcación navegará con mucha escora incluso fuera de control al irse de orzada. Navegando en condiciones de viento flojo e incluso moderado, siempre deberemos de ir comprobando cuánto de cerca estamos para que la vela inicie flameo. Así podemos estar seguros de que no estamos sobre cazados.

El ajuste fino del ángulo de ataque se realiza observando las lanitas. Un flameo en la lanita de sotavento indica un ángulo de incidencia ligeramente demasiado grande. Habría que ajustarla para que tenga un ángulo de incidencia más pequeño. Si el flameo se observa en la lanita de barlovento, se debe a un ángulo de incidencia sutilmente demasiado pequeño, por ello, deberemos de ajustarla para que el ángulo de incidencia sea algo mayor. Este monitoreo constante y ajuste del ángulo de ataque aseguran la eficacia de las velas y contribuyen a una navegación más eficiente y controlada. El ajuste puede venir dado por el ajuste de las velas o por el ajuste del rumbo. Habrá que valorar que nos conviene en cada circunstancia.



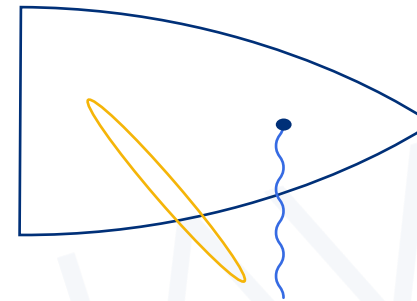
5. Punto de flameo y ángulo de ataque

Debido a la posibilidad de poder ajustar el ángulo de incidencia ajustando las velas o el rumbo, los tripulantes, caña y trimmers deberán de estar en constante comunicación a la hora de ajustar el ángulo de la ceñida máxima, donde los trimmers deberán de cazar al máximo las velas dentro de los límites razonables y comunicárselo al caña el cual deberá de esforzarse por llevar el máximo tiempo posible las lanitas estables, variando el rumbo para ajustar el ángulo de incidencia. En el caso de que la embarcación tenga que cambiar de rumbo, el timonel informará de esta necesidad a los trimmers, los cuales querrán saber si será orzando o arribando.

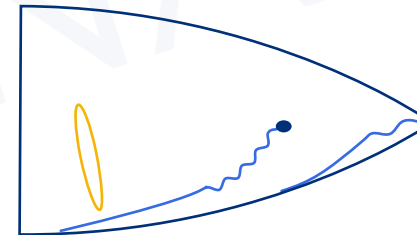
Los trimmers podrán anticiparse al saber que acción tendrán que hacer, si orzar-caza o si arribar-amollar, tratando de mantener las lanitas estables. Finalmente, cuando la embarcación ya está en el nuevo rumbo, el timonel informará a los trimmers para que ajusten las para que en el nuevo rumbo dado, las lanitas vayan estables optimizando el rendimiento de toda la superficie para que, posteriormente, el caña los mantenga estables variando solo la dirección de la embarcación.

Finalmente, en los casos en donde se navega en un rumbo que permita surfear olas, ambos tripulantes deberán de estar activos en el ajuste, tanto del timón como de las velas. Esto se debe a la gran fluctuación de la velocidad y consiguiente variación en intensidad y dirección del VA. Siendo necesario arribar y/o cazar cuando la embarcación cobra velocidad debido al surfear de una ola. Por otro lado, cuando la embarcación pierde velocidad al que darse en el valle de una ola, será necesario orzar y/o amollar. Esto requiere muChA concentración y comunicación.

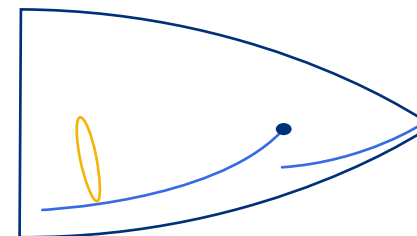
Punto de flameo



Velas flameando, no propulsan o propulsan muy poco



Velas en el punto de flameo, solo flamea puntualmente el grátil



Velas sin flamear, podrían estar indicando que están excesivamente cazadas



6. Virada por adelante y trasluchada

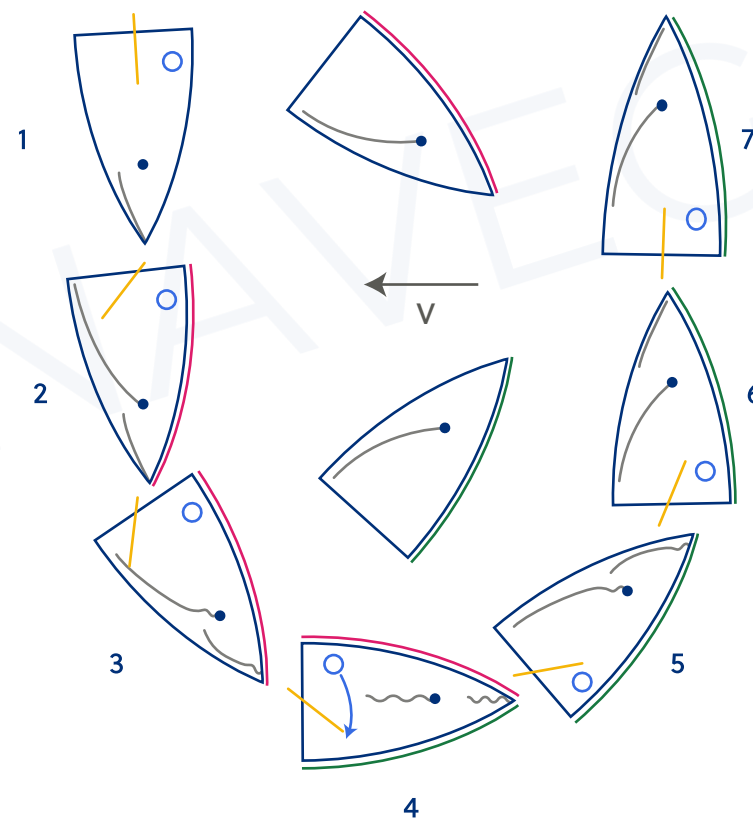
Virada por adelante

Definición: Durante la **virada** cambiamos el lado al que va amurada la embarcación haciendo que el **viento pase por la proa**.

A continuación, se explica la virada por adelante cronológicamente tal y como se desarrolla durante la navegación narrando desde el punto de vista principal, el **timonel**, que se complementará con las actuaciones del resto de tripulante.

- 1) La embarcación se encuentra navegando de través de forma estable.
- 2) Empezamos a orzar con el timón y de esta manera empezamos a reducir el ángulo con el viento.
- 3) El velero progresivamente se pone de ceñida. En este punto, si el foque ya se encuentra flameando, el **trimmer del foque** puede ir liberándose de la escota de sotavento.
- 4) El giro continúa hasta el punto de que el velero se pone de proa al viento. Este podría ser uno de los mejores momentos para cambiarse de lado de la embarcación. También será aquí donde el trimmer del foque se encargará de asegurarse que la escota debe estar suelta y que fluye adecuadamente al igual que la que se tiene que cazar, asegurarse de que está siendo cazada con 3 vueltas en el winche.
- 5) Siguiendo con el giro, el velero pasa a encontrarse de ceñida amurado ya a la otra banda. Sería aquí también donde el foque ya debería de estar correctamente cazado para la navegación a falta de ultimar el trimage para el rumbo deseado.
- 6) El giro continúa hasta encontrarse en el rumbo deseado
- 7) Finalmente el timón se pone a la vía y se manipula normalmente para mantener el rumbo constante.

Maniobra por adelante



6. Virada por adelante y trasluchada

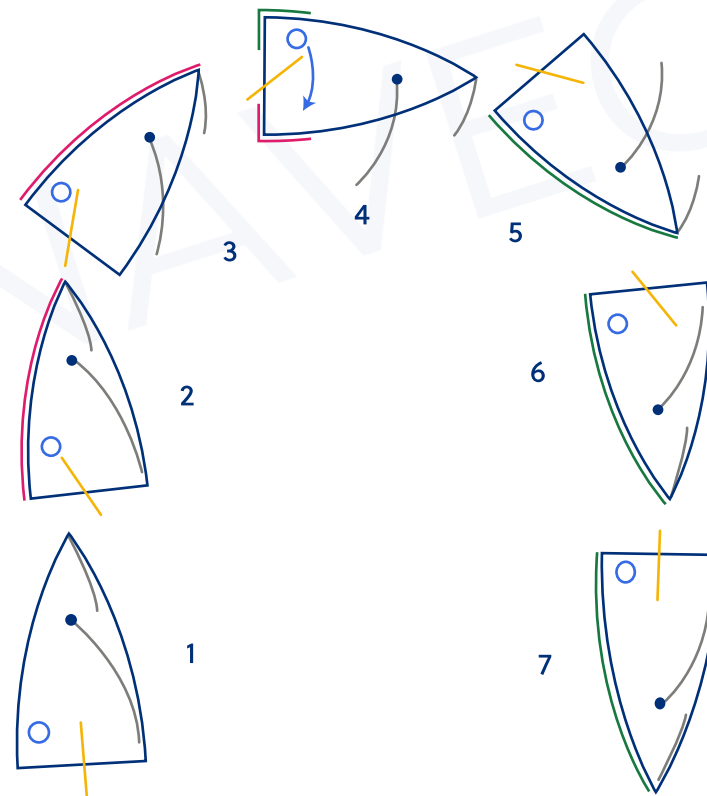
Trasluchada

Definición: Maniobra para cambiar la vela mayor de un costado a otro de la nave para evitar que el viento de popa tome la vela por la lúa o envés.

- 1) Navegando de través de forma estable.
- 2) Iniciamos la maniobra arribando con el timón.
- 3) El velero inicia el giro hasta que la embarcación se encuentra en la posición de largo.
- 4) El giro continúa hasta el punto de que el velero se encuentra en posición de empopada total.
- 5) Entre el punto 4 y 5 la vela cambia de lado violentamente. Haremos que sea menos violento cazando y amollando escota en el momento adecuado. También es aquí donde el trimmer de la mayor amollará y cazará las escotas del foque respectivamente, a falta de utlimar detalles de trimado.
- 6) El giro continúa hasta encontrar el rumbo deseado.
- 7) El timón se pone a la vía y se manipula para mantener el rumbo constante.

NOTA: teniendo en cuenta la virada por adelante, esta maniobra consiste en cambiar de lado al que vamos amurados solo que, en vez de pasarlo por la proa, pasaremos el viento por la popa. La principal diferencia es que las velas no pierden potencia en ningún momento y esto hace que sea una maniobra un poco más brusca.

Trasluchada



7. Poner y quitar rizos

Los rizos nos permiten variar la superficie vélica expuesta al viento. Con poco viento usaremos toda la vela y a medida que se incrementa el viento, tomaremos el primer rizo, el segundo o el tercero, con el fin de hacer que la embarcación sea controlable y, en consecuencia, segura.

Los rizos podemos prepararlos en puerto antes de salir a navegar si ya vemos que el viento es fuerte. O, por el contrario, también durante la navegación si el viento ha incrementado una vez ya en el mar.

1. Preparación en el puerto

Tenemos que partir de la idea de que siempre será más fácil quitar rizos durante la navegación que ponerlos, por lo tanto, hay que ser conservador y salir del puerto rizado y quitar el rizo en el mar si al final el viento no es tan fuerte.

NOTA: los rizos se cuentan de abajo a arriba.

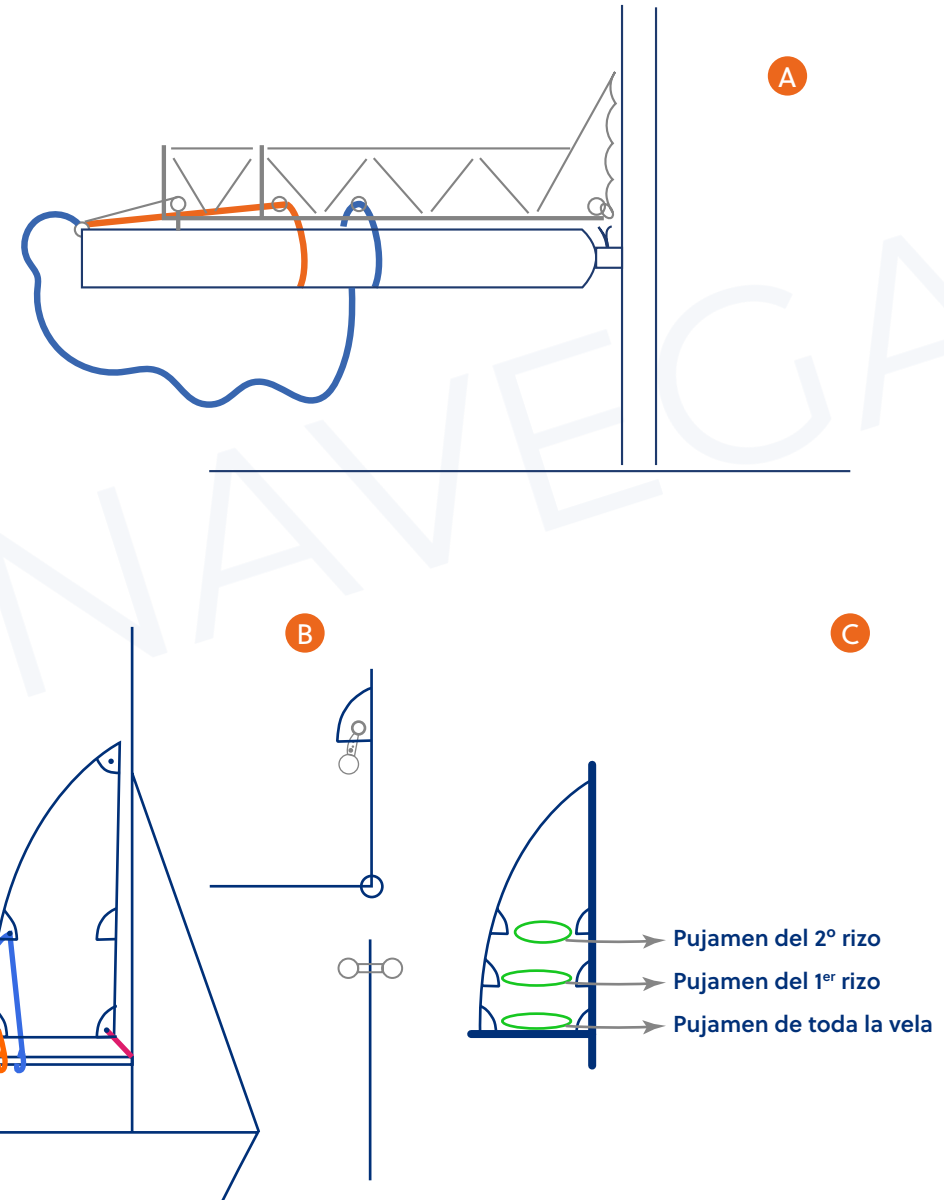
Cuando preparamos el rizo en puerto, es muy parecido a como cuando preparamos la vela mayor salvo que en vez de hacer firme el puño de escota en el pajarín, hacemos firme el puño de escota del primer rizo con el cabo del primer rizo.

A B

En la figura a) podemos apreciar la vela mayor plegada dentro del lazy bag. De esta forma podemos ver el puño de escota, el puño de escota del primer rizo y el puño de escota del segundo rizo.

En este caso, queremos preparar la vela para navegar con el 1r rizo. De esta manera, observamos que el pajarín queda firme en la posición en la que nos lo hemos encontrado y, además, le hemos dado tensión al cabo del 1r rizo hasta que se quede como el de la figura: tenso, dejando el puño de escota del 1r rizo lo más cerca posible de la botavara y con cierta tensión en el pujamen del 1r rizo.

C



7. Poner y quitar rizos

Del mismo modo, deberemos de hacer firme el puo de amura del 1r rizo en el aries para que la vela quede pareja y se pueda dar tensión al pajarín del 1r rizo.

Esto será tan sencillo como poner cualquiera de las dos anillas que cuelgan del puño en cualquiera de las dos cuernecitas que tiene el aries, tal y como se aprecia en la figura b).

OJO: Durante la izada será muy fácil que la anilla salga del aries. Eso afectará durante la izada de tal manera que deberemos de prestar atención para volverla a colocar si ésta se ha salido.

Debido a que nuestro plan es poner solo un rizo, tenemos que dejar suelto y con el suficiente cabo libre el segundo rizo para que pueda pasar de la figura a) a la figura b) sin que ofrezca resistencia durante el izado.

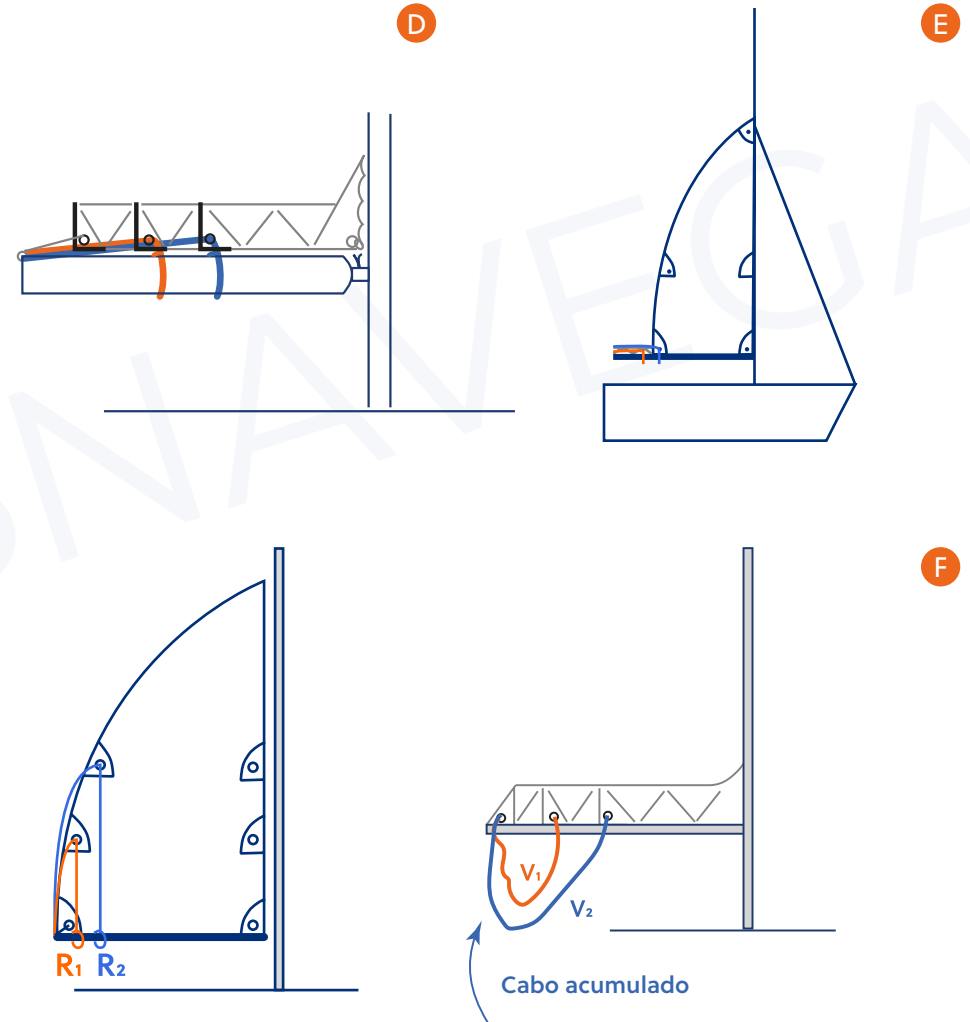
En el caso de querer salir a navegar con el segundo rizo, deberemos de proceder de igual manera extrapolando a los puños de amura y escota del 2o rizo.

D E

De la misma manera en la que nos hemos encontrado la vela sin rizos y los hemos preparado para salir a navegar rizados, puede ser que nos encontremos la vela dentro de la funda rizada y que necesitemos usar la vela completamente. Para ello deberá relajar los cabos de los rizos y acumular el suficiente cabo para que no entorpezca la izada

F

Para conseguir izar sin que los cabos de los rizos entorpezcan la maniobra, se debe de dar que la longitud de r1 sea igual a la longitud de R1 cuando la vela esté izada, de la misma manera que la longitud de r2 deberá de ser igual a la longitud de R2.



7. Poner y quitar rizos

2. Montaje de los rizos durante la navegación

Durante la navegación las condiciones meteorológicas pueden variar notablemente. Esto puede obligarnos a variar la superficie vélica. Los sistemas que detectaremos en una embarcación que **necesita poner rizos** son:

- escora excesiva
- dificultad para controlar la embarcación
- flameo de la vela mayor abundante
- etc.

Por el contrario, los sistemas que detectaremos en una embarcación que debe quitar rizos serán:

- poca escora
- una respuesta fácil de la embarcación a las variaciones del timón
- baja velocidad
- etc

En esta explicación teórica explicaremos cómo poner y quitar rizos durante la navegación sin dejar de navegar ni poner motor.

Empezamos por **cómo poner rizos**.



7. Poner y quitar rizos

- El escenario en el que nos encontramos es en navegación a vela con alguna de las velas de stay, foque, génova, trinquete o tormentín y la vela mayor. Y en cualquiera de los rumbos que conocemos: ceñida, de través, largo y empopada. Dada esta situación, tenemos la necesidad de poner un rizo.

1. Debemos de ponernos en un rumbo que nos permita, soltando escota de mayor, hacer que durante la maniobra de poner el rizo la mayor pueda flamear y que, al mismo tiempo, la vela de proa pueda seguir propulsando la embarcación, por ejemplo.

G

Esto es importante para que la embarcación siga navegando propulsada por el viento en la vela de proa, además de facilitarnos la manipulación de la mayor al estar flameando y no tener presión.

NOTA: la maniobra de poner y quitar rizos implica la manipulación de la driza de la mayor. Esto afectará a la altura a la que la botavara estará sobre la bañera, aumentando así el riesgo para la tripulación de recibir un golpe. Por lo tanto, se recomienda dar tensión al amantillo de tal manera que sujete la botavara más elevada que en su altura normal de navegación.

H

OJO: La botavara no subirá si no tenemos suelta la escota y la contra.

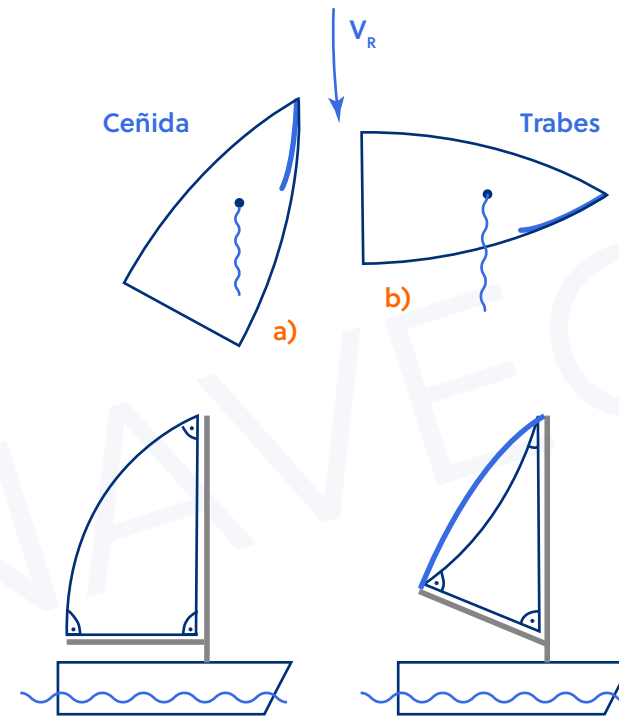
2. Bajaremos la vela hasta que llegue la anilla del puño de amura del 1r rizo al aries y volveremos a darle tensión para evitar que la anilla se pueda salir.

I

¿Hasta cuánto tendré que bajar la vela?

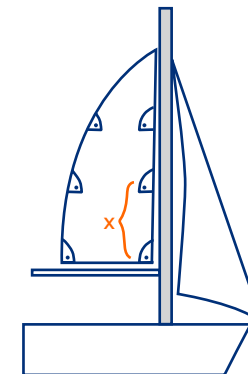
La solución es "x". Por ejemplo, si "x" es igual a 1,2m, deberé soltar 1,2 m de driza + 20 cm para tener algo de margen. En total 1,40 m más o menos.

Pero en ningún caso 5m ya que tendremos que volver a izar la vela que hayamos arriado de más.



G

H



I



7. Poner y quitar rizos

3. Cuando el grátil de la mayor vuelva a tener tensión estando la anilla del 1r rizo en el aries, podemos ir tensando el cabo del 1r rizo. La intención será hacer que el puño de escota del 1r rizo quede lo más cerca posible de la botavara y el pujamen con tensión.

J

NOTA: Al tensar el cabo del 1r rizo parte del cabo del 2o rizo colgará por debajo de la botavara. Este lo deberemos de recuperar para que no cuelgue y pueda causar algún accidente.

J

OJO: También puede pasar que a la hora de darle tensión al cabo del 1r rizo sea difícil hacerlo a mano por que tenga mucha tensión y luzca con el aspecto de la figura.

La pregunta es: ¿cómo conseguiremos reducir al mismo tiempo la distancia (y)? ¿Subirá la botavara hasta encontrarse con el puño de escota del 1r rizo? O por el contrario ¿es el puño de escota del 1r rizo quien debe de bajar hasta encontrarse a lo más cerca de la botavara?

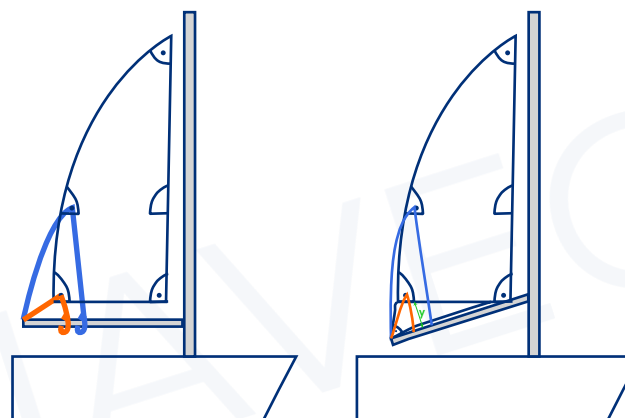
La solución es que debe de subir la botavara. Para ello es fundamental que la contra esté suelta y pueda fluir con normalidad. Habrá que asegurarse que la escota de la mayor esté relajada también, aunque ya debería de estarlo previamente para que la vela flamee y, por último, pero no menos importante, el haberle dado tensión al amantillo previamente nos ayudará a cargar con el peso de la botavara y posicionarla en una posición más elevada de lo normal durante la navegación, facilitará enormemente el hecho de recuperar el cabo del 1r rizo.

4. Una vez con el pujamen del 1r rizo tenso y el puño de escota del 1r rizo está lo más cerca posible de la botavara, podemos relajar el amantillo si le habíamos dado tensión previamente, y cazar la escota hasta el trimaje adecuado hacia el rumbo que se desee seguir navegando.

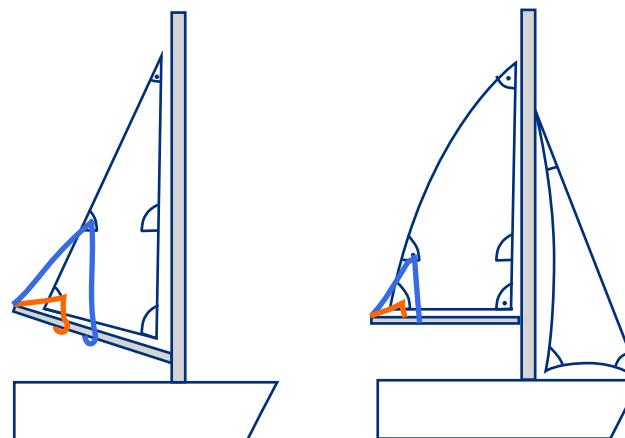
K

NOTA: El proceso para pasar del 1r rizo al 2o rizo es exactamente igual pero con el cabo del 2o rizo y las anillas del puño de amura del 2o rizo.

K



J



K



7. Poner y quitar rizos

¿Cómo quitar los rizos?

De la misma forma que la intensidad del viento puede aumentar, también puede disminuir, pudiéndose encontrar con la necesidad de exponer más área de vela al viento. A continuación, explicaremos cómo pasamos del primer rizo a toda la vela. Para ello procederemos con los siguientes pasos:

1. Colocaremos a la embarcación en un rumbo que permita que flamee la vela mayor y el foque pueda seguir propulsando a la embarcación, ceñida o de través.

(MISMAS FIGURAS QUE EN PONER UN RIZO)

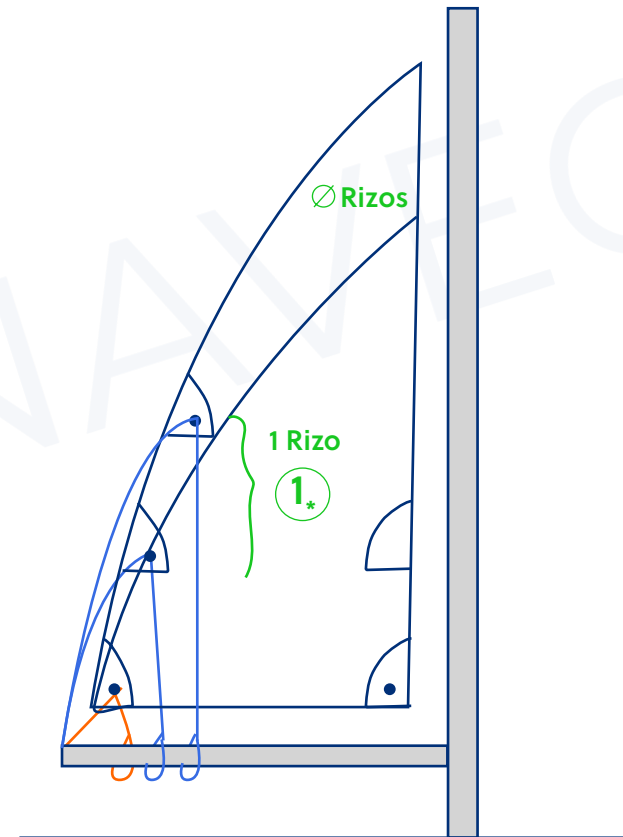
2. Soltamos la escota hasta que la vela flamee. Tensamos el amantillo para asegurar la altura de la botavara.
3. Relajamos driza de mayor hasta que se relaje el grátil de tal manera que permita liberar la anilla del puño de amura del rizo del aries. Aproximadamente desde el piano para barcos de 34 a 36 pies oscila entre 24 cm y 0,5 m de driza.
4. Liberar el cabo del primer rizo y facilitaremos que éste fluya con la máxima facilidad posible por allá por donde pase.
5. Izar la mayor a mano desde el palo y recuperar driza desde el piano. Es muy importante solo usar el winche si se está seguro de que no hay ninguna sobretensión en el material.

OJO: En la maniobra de pasar del 1r rizo a toda la vela hay que hacer fluir el cabo del 2o rizo ya que éste durante el izado también va a necesitarlo a la hora de subir hasta el tope del palo.

L

6. Una vez ya con la mayor a tope de palo y sin tensión en los cabos de los rizos, podemos relajar el amantillo y cazar la vela para el rumbo que se desee navegar.

NOTA: En el caso de querer pasar del 2o rizo al 1r rizo, se han de seguir los mismos pasos anteriores. En este caso, solo deberá de fluir el cabo del 2o rizo ya que muy probablemente seguiremos navegando con el 1r rizo.



7. Poner y quitar rizos

Resumen:

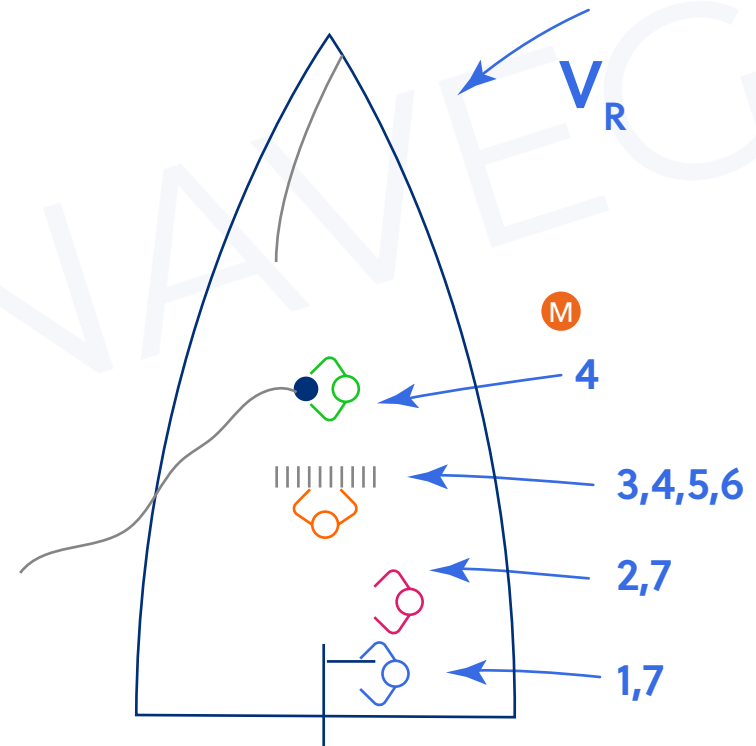
1. Rumbo de ceñida a través.
2. Tensar amantillo, levantar la botavara.
3. Soltar la escota de mayor hasta que flamee.
4. Soltar driza hasta enganchar anilla en el aries y volver a dar tensión.
5. Tensar cabo del 1r rizo
6. Liberar amantillo.
7. Cazar para el rumbo deseado.

M

En el caso de quitar un rizo los puntos que cambian son el 4 y el 5 que quedarán de la siguiente manera:

4. Soltar driza hasta desenganchar la anilla del aries e izar hasta la altura deseada.
5. Liberar el cabo del rizo que se esté quitando.

OJO: En el caso del 1r rizo, se deberán de liberar el del 1o y 2o.



8. Preferencias

Antes de salir al mar, es crucial entender las reglas básicas de preferencia de paso entre embarcaciones para prevenir colisiones y garantizar una navegación segura.

A continuación, te explico las normas básicas que deben conocerse:

Prioridad entre embarcaciones a motor y a vela:

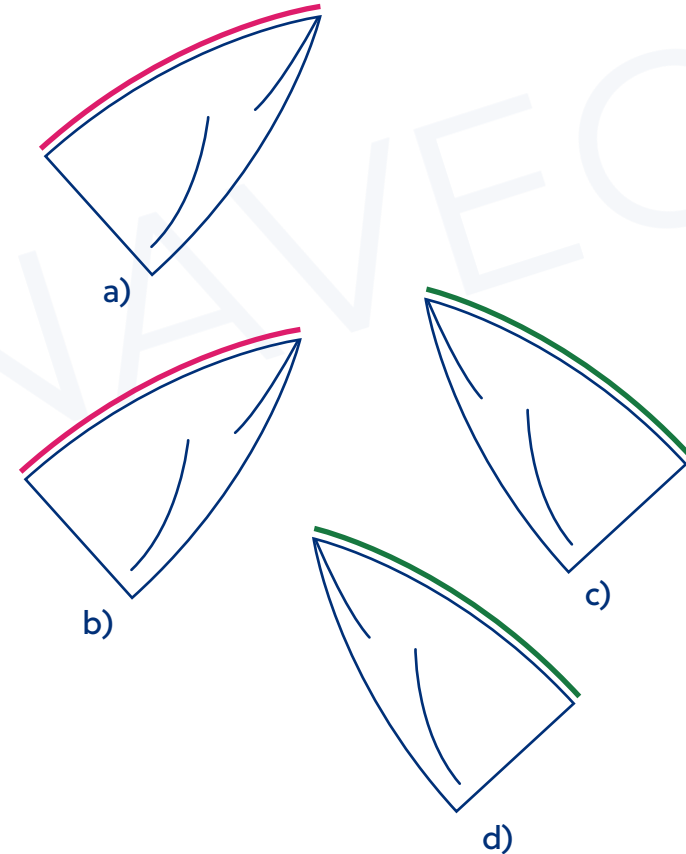
- Las embarcaciones a motor generalmente deben ceder el paso a las embarcaciones a vela. Esto se debe a que se considera que las embarcaciones a motor tienen mayor capacidad de maniobra en comparación con las que están impulsadas por el viento.

Encuentro entre dos embarcaciones a vela:

- Si dos barcos a vela se encuentran, la regla general es que el barco que recibe el viento por babor (izquierda) debe ceder el paso al que recibe el viento por estribor (derecha). Esto significa que el barco al que el viento le entra por la derecha tiene preferencia de paso.

Barcos a vela en la misma amura:

- Cuando dos barcos a vela están en la misma amura (es decir, el viento les entra por el mismo lado), el que debe mantenerse alejado es el que está a barlovento. El barco a barlovento (de donde viene el viento) debe ceder el paso al que viene de sotavento.
- Es importante recordar que, aunque un barco tenga teóricamente la "preferencia" de paso, todos los marinos tienen la responsabilidad de evitar colisiones. Esto implica estar siempre atentos y preparados para ceder el paso si es necesario para evitar un accidente, sin importar las reglas de preferencia. La seguridad en el mar depende de la prudencia y cooperación de todos los navegantes.





MÁSNAVEGA