

NAVEGAR A VELA



INTRODUCCION A LA NAVEGACION

*INTRODUCCION A LA
NAVEGACION*

NAVEGAR

A

VELA

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción

Capítulo Uno

Conoce Las Partes Del Bote

Direcciones

Lee El Viento

Forma De La Vela

Navegación

Capítulo Dos

Lo Básico De La Navegación A Vela

Viradas

Viradas Y Trasluchadas

Trasluchadas

Como Pueden Ayudar Los Miembros De La Tripulación

Montar Y Desmontar Las Velas

Iza La Vela Mayor

Recoge La Vela Mayo

Enrolla Las Velas

Ancla Tu Barco

Capítulo Tres

Las Reglas

Cuestiones De Seguridad

Capítulo Cuatro

Situaciones De Emergencia

Qué Hacer Si Alguien Cae Al Agua

Usa El Radio

Llamadas De Emergencia En La Radio

Preparate para un Huracan

Apéndice

Lista De Control Para Antes Del Día De Salida

Lista De Verificación Para El Día De Antes De La Salida

Lista De Verificación Para El Día De Salida

Lista De Verificación Para Antes Del Aterrizaje

Lista De Verificación Para Aterrizaje

Directrices Para Condiciones Con Niebla

Señales De Sonido Que Se Deben Usar En La Niebla

Señales De Sonido Que Se Deben Usar Sin Condiciones De Niebla

Señales De Socorro

Señales De Socorro Automáticas En Las Bandas VHF

Consejos Para Recibir Ayuda.

Mantén Un Registro De

Pasos Para Preparar Tu Barco Para El Invierno

Inicia Los Tanques De Agua

Prepara El Tanque De Cabeza Y De Retención.

Prepara Las Bombas De Achique

Prepara Otras Mangueras

Conclusión

INTRODUCCIÓN

Navegar a vela puede ser sumamente divertido, pero muchas personas no se animan a navegar debido a los términos utilizados, ya que estos son complejos y extraños, y creen que la actividad será igual de difícil y compleja.

La mayoría de las personas que embarcan un bote por primera vez se sienten desconcertados por el lenguaje y la terminología. Sin embargo, hay un punto definitivo que es utilizado en el arte de la navegación.

A lo largo de cientos de años, la vela ha evolucionado y aunque, a veces puede sonar como si los marineros experimentados hablan otro idioma, una vez que se alcanza una comprensión de las reglas básicas de la navegación y la terminología utilizada, uno se da cuenta de que no es tan difícil como antes se pensaba.

Esta guía te dará a conocer los conceptos básicos de la navegación, te ayudará a entender los términos comunes que se utilizan y te dará un buen sentido de lo que esperar cuando te encuentres en un barco o bote.

Ya sea que tu objetivo sea simplemente aprender más acerca de la navegación para disfrutar de paseos con tus amigos y familia, o tal vez te gustaría convertirte en un navegante experimentado capaz de cruzar el océano. Esta guía te dará la sólida formación que necesitas conocer acerca del arte de la navegación.

CAPÍTULO UNO

CONOCE LAS PARTES DEL BOTE

Es imprescindible conocer los nombres de las distintas partes del bote, no sólo para aprender a navegar, sino también para aprender a comunicarse con otros miembros de un equipo de navegación. Es

importante que seas capaz de referirte a cualquier parte del bote sin que quepa alguna posibilidad de ser malentendido.

En caso de la navegación a vela, no sería suficiente dar una instrucción de "tirar de la cuerda." Es necesario que conozcas cada parte del bote y su funcionamiento. La siguiente guía te ayudará a desarrollar una comprensión de los términos utilizados en la navegación, así como otras partes de la embarcación.

Orza, una orza (o tabla de balance) sirve como alternativa a una quilla fija. Esta es un tipo de aleta larga que se baja a través de la línea central del bote. Puede ser ajustada (bajando la orza más al agua) en función del ángulo del viento en el cual el bote navega. El bote se une a una esquina con un alfiler para que sea más fácil de ajustar. Entonces, la junta se desliza hacia arriba y hacia abajo.

Aparejo – Este término se refiere a las velas, el mástil y la barra horizontal o la pluma en la que las velas se unen. La jarcia o aparejo firme son los alambres de metal que sujetan el mástil y hacen que este permanezca en su lugar.

Jarcia de labor – Estos son los cables o las líneas que se utilizan para el ajuste de las velas. Son más comúnmente conocidas como "hojas". La escota (o escota de mayor) se utiliza para controlar la vela mayor.

Timón- Es el dispositivo que se encuentra en la parte trasera del bote. El timón se utiliza para la dirección del barco.

Navegar a vela - Este término se refiere al primer paso en conseguir que el barco se mueva.

El bote debe estar situado en dirección al viento. Las velas son izadas y después movidas hacia la izquierda por el viento, hasta que alguien compruebe que todas las cuerdas están libres. En vientos fuertes, esto es necesario para poder arrizar. Esto significa: reducir la superficie vélica. Esto se logra mediante la adopción de la vela en la base y la fijación a la pluma con una serie de lazos o una línea.

Alcance - Este término se refiere al método más rápido para navegar. Esto es, se refiere al movimiento perpendicular del barco en el agua en dirección del viento.

Las fuerzas se pueden dividir en: la fuerza motriz que impulsa el barco hacia adelante, y la fuerza de inclinación que ocurre cuando se pone al barco contra el viento. Cuando se está en este procedimiento, es necesario que la tripulación distribuya su peso para asegurar que el barco permanezca en una posición tan plana como sea posible.

Esto maximiza el área vélica que está expuesta al viento, lo que reduce el arrastre.

Avanzar y virar - se refiere a ir girando con el viento. El giro debe ser ejecutado de tal manera que el impulso del bote sea generado durante la navegación, con el fin de pasar a través del viento. Para esto, el barco debe estar orientado hacia el viento. Por lo tanto, no

habrá ningún poder en las velas. Al navegar cerca del viento y virar, será posible entonces navegar contra el viento y ganar distancia.

Trasluchar - Este es otro método para dar vuelta, pero es más peligroso. Esto es debido a que la parte trasera de la embarcación está dirigida hacia el viento, en lugar de que lo esté la nariz del bote. Las velas también deben cambiar de lado, estarán de una manera menos controlada y más rápida. El auge se moverá a través del barco muy rápido y esto podría producir daños.

Zozobra - Esta es una parte inevitable de la vela y, sin embargo también puede ser bastante intimidante. Cualquier trasluchada inesperada puede hacer que el bote se volteé rápida y fácilmente.

Es esencial comprender cómo manejar el bote de forma segura y rápida. Debes mantenerte en el bote y apoyar tu peso de un lado del bote, de esta manera el bote se estabilizará y a la vez se vaciará de agua.

Proa - esta es la parte puntiaguda en la parte delantera del bote.

Popa - esta es la sección desafilada ubicada en la parte posterior del bote

Quilla - esta es la sección de la "aleta" que está en la parte inferior del bote. La quilla previene que el bote se mueva de un tirón.

Timón – es una aleta móvil, localizada en la parte posterior del bote, es utilizado para manejar la dirección del mismo. Es conectado a

una rueda, dependiendo del tipo de barco.

Mástil – Es un poste alto, puesto en posición vertical de donde cuelga la vela.

Verga – Es un poste horizontal que cuelga del mástil.

Estay – Es el cable frontal que sostiene el mástil.

Estay de popa – Es el cable trasero que sostiene el mástil.

Estay Lateral – Es un cable situado en una parte lateral sosteniendo el mástil.

Vela mayor o Vela principal - Es la vela grande localizada detrás del mástil.

Trinquete – Es la vela pequeña ubicada en frente del mástil. También es conocida a veces como Jennie.

Hoja principal - Es la cuerda que se utiliza para el control de la vela mayor

Foque hojas – Son las cuerdas utilizadas para el control de las velas. Por lo general, están situadas en uno o ambos lados del mástil.

Driza - Es una cuerda que se utiliza para levantar y bajar la vela.

Sierpe – Es el poste que se utiliza para dirigir el barco.

Ahora que conoces los componentes básicos de un barco y de las velas, es hora de profundizar más sobre este tema. La parte superior de la vela mayor que se conoce como la cabeza. Las esquinas inferiores son el rumbo y el puño de escota. Estas partes se conocen como el pie en la parte inferior y el gratil en la parte delantera, cerca del mástil.

El Aparejo se refiere a los cables y cuerdas que se utilizan con la vela. Cada cuerda es nombrada según la función que realiza y/o su ubicación. La razón de esto es para que no haya duda en cuanto a que la cuerda se debe tirar o poner en libertad. La botavara se utiliza para levantar y bajar un mástil. La driza se utiliza para levantar y bajar la vela, por lo que se une a la cabeza de la vela.

Una hoja es un tipo específico de cuerda que se utiliza para controlar el ángulo de la vela al viento. Por lo general, se une a la pista.

Cuando navegues a vela escucharás varios términos diferentes que proporcionan instrucciones para manejar las velas y las cuerdas. Por ejemplo, el término *aballestar* se utiliza para apretar o tirar de una cuerda.

El término *duro* hace referencia a la fuerza con la que una vela o una hoja irá. Es posible que escuches al capitán decir "pon la hoja principal dura," esto significa que la hoja principal debe ir tan dura o apretada como sea posible. El término que ir o facilitar los medios

para soltar o dejar una cuerda. Volcado se refiere a dejar que todo vaya a la vez tan lejos como pueda.

El término barloventear se refiere a cuando una vela se está batiendo en el borde frontal. Una hoja de trabajo o “activa” es la hoja que se encuentra apretada o dura, porque está sosteniendo una vela contra la fuerza del viento. Una hoja “perezosa” es la hoja que está suelta y sin hacer nada. No tiene fuerza.

Existen dos diferentes tipos de velas. Pero es muy probable que sólo tengas que hacer frente a la principal y con el brazo. A medida que avances, encontrarás otros tipos de velas que pueden incluir diferentes tipos de horcas e incluso velas especiales, tales como velas *spinnaker* o tormenta. Debido a que eres un marinero principiante, lo mejor es que te concentres en la vela principal y en el brazo.

La vela mayor es la vela grande que se encuentra justo detrás del mástil. Claramente, esta vela es muy importante en el funcionamiento del barco. La vela mayor es controlada por la escota mayor que normalmente funciona con una serie de poleas situadas en el centro de la cabina. Las poleas son las responsables de proveer la fuerza adicional que se necesita para mover la vela grande cuando hay mucho viento.

El brazo se encuentra en frente del mástil y al igual que este, es muy importante para la operación del bote. Sobre todo cuando se navega hacia el viento.

El brazo está controlado por dos hojas que se bajan por ambos lados del bote. Cada vez que el barco esté navegando con una de estas, la hoja de trabajo estará bajo carga, ya que esta se encargará de mantener el bote estable a pesar de la fuerza del viento. La hoja “perezosa” se aflojará. Cuando el bote cambie de dirección, la hoja de trabajo y la hoja perezosa se alternarán.

Entonces, la hoja perezosa llevará a cabo la fuerza contra el viento y por lo tanto ahora se convertirá en la hoja de trabajo. Por consecuencia, la hoja de trabajo antigua ahora irá holgada o floja, convirtiéndose así en la hoja perezosa.

Los *cabrestantes* o *tornos* también son importantes en la navegación. Las fuerzas que intervienen en el arte de la navegación a veces pueden ser más fuertes que la que una sola persona puede manejar. Aquí es donde los tornos se vuelven útiles.

Un torno es un dispositivo mecánico que multiplica la fuerza que se puede aplicar a una cuerda. Debido a las fuerzas implicadas, debe quedar claro que los tornos pueden ser muy peligrosos. Asegúrate siempre de mantener los dedos completamente libres de las cuerdas a las que se les será aplicada la fuerza de un torno.

Los cabrestantes generalmente funcionan sólo en una dirección. Generalmente funcionan en la misma dirección que las agujas de un reloj, pero no siempre es el caso. La forma más fácil de determinar en qué dirección funciona es poner una mano en el torno antes de tirar de la cuerda de encendido y girar con la mano.

La cuerda irá en la misma dirección en la que se giró. Para cargar un torno, tendrás que enrollar el cable alrededor del torno, en la misma dirección en la que gira. Comienza desde la parte inferior. Cada giro que des debe realizarse contra la superficie del cabrestante.

Entre más vueltas o giros se realizan, habrá mayor fricción, así como más capacidad de retención. Así que siempre utiliza un mínimo de tres vueltas.

Para dar fuerza adicional, puedes colocar una manija en el torno. Esta manija o asa irá en la parte superior del torno. En términos generales, normalmente se puede girar la manija en ambas direcciones, aunque el cuerpo del cabrestante solamente girará en una dirección.

Entonces, las dos direcciones en que la manija giré proporcionarán diferentes fuerzas y velocidades. Recuerda que nunca debes dejar el mango en el torno. Se puede caer fácilmente por la borda y no son nada baratos. Siempre debes retirar y guardar el asa, para que la siguiente vez que la utilices puedas encontrarla fácilmente.

En la mayoría de los casos habrá una palanca situada en la parte superior del torno que tendrá que ser retirado cuando se quiera quitar la manija del cabrestante.

Para aflojar una cuerda del torno, no es necesario que la quites del cabrestante. Para hacer esto, puedes tomar el extremo suelto de la

cuerda, para que la tensión en el otro lado del torno tire despacio de las bobinas de la cuerda, y que se aflojen. Esto hará posible desaflojar una cuerda de torno sin perder el control.

Ten en cuenta que las cuerdas tienen una tendencia a colapsar, a menos que las asegures bien en el torno. La mordaza es un tipo de dispositivo mecánico que se utiliza para asegurar las cuerdas. Esto funciona por medio de la unión entre dos mandíbulas. Una palanca activará los “maxilares”, esta se encuentra en la parte superior de la mordaza. Para abrir la mordaza es necesario levantarla y empujarla completamente hacia delante hasta que quede paralela con la cuerda.

Para cerrarla, jálala hacia atrás y después hacia abajo hasta que quede paralela a la cuerda. Si te das cuenta que la mordaza de tu barco no abre como se supone que debería hacerlo, seguramente es porque la cuerda se encuentra bajo tensión.

Si ese es el caso, tendrás que quitar la tensión usando el cabrestante primero, y posteriormente podrás abrir la mordaza. Recuerda que intento de abrirla mientras esté bajo tensión, puede ser muy peligroso.

Una abrazadera es un tipo de gancho de metal. Cuenta con una cuerda amarrada a su alrededor para mantener la abrazadera asegurada. En general, las cuerdas no están vinculadas a un sistema de fijación mediante un nudo, sino que se envuelven alrededor para que puedan ser fácilmente desamarradas cuando

sea necesario.

Direcciones

En vela también escucharás algunos términos utilizados para dar instrucciones.

El término “adelante” se utiliza para referirse a la proa del barco.

“En popa” se refiere esto mismo, la popa.

“PUERTO” se refiere a ir a la izquierda cuando te encuentras frente a la proa.

ESTRIBOR se refiere a ir a la derecha cuando te encuentras frente a la proa.

Lee el Viento

Hay dos tipos diferentes de viento cuando navegas a vela. Estos son: el viento aparente y el viento verdadero. La velocidad y la dirección del viento que se siente mientras estás en tierra o mientras tienes tu bote amarrado, se le llama viento real.

Durante la navegación, experimentarás lo que se conoce como viento aparente. Esta es una combinación del viento real y del efecto que sucede mientras la embarcación se mueve a través del agua. Un barco siempre debe ser ajustado según la sensación del viento aparente. Generalmente hay muy poca diferencia entre el

viento real y viento aparente, siempre y cuando no excedas una velocidad de siete millas por hora.

En buenas condiciones, en barcos más rápidos, el viento aparente puede ser muy importante, sobre todo si se desea maximizar la velocidad. Por ejemplo, cuando llegue una ráfaga muy fuerte, el barco repentinamente acelerará. Esto creará una fuerza sobre él las velas moviéndolas hacia adelante a través del aire. Las velas deben estar firmemente sujetas para lograr “capturar” el viento. Pero, una vez que la ráfaga de viento pasó, puedes aflojar las velas.

Forma de la Vela

Después de evaluar la velocidad del viento, tendrás que ajustar la vela con el fin de que funcione tan eficientemente como sea posible. La forma más sencilla de hacerlo es atar las velas con base en la fuerza del viento.

La forma que tiene una vela es en 3-D, y esta puede cambiar mediante el ajuste de las líneas que se unen a las esquinas. Estas líneas se conocen como driza, Cunningham y sistema de tensión. Aflojar estas líneas hará que la vela le ayude al bote a acelerar más rápido. También, puedes ser de ayuda para estabilizar el barco cuando el agua está agitada.

Todos los barcos cuentan con un diseño de un mástil que permite lograr al menos un pequeño grado de inclinación. Esta flexión ayuda a *aplanar* la vela y reducir la cantidad de viento que está atrapado. Las líneas que soportan el mástil, los pilares, también se pueden utilizar para ajustar la medida o el grado de inclinación del mástil.

La tensión que se mantiene dentro de la pluma puede ser utilizada para controlar la forma de la vela. Debe ser atada y apretada cuando haya vientos fuertes para asegurarse de que la barra se mantenga en paralelo con el agua. El peso de la pluma será suficiente para mantenerla suficientemente baja para que la vela mantenga una buena forma en vientos más ligeros.

Navegación

También es necesario tener un conocimiento sólido de la estrategia de la navegación. A continuación se presentan algunos de los términos más importantes con los que te encontrarás.

El cambio de *dirección del viento* - se refiere a que la dirección del viento puede cambiar constantemente y de una manera muy significativa.

Corrientes - Cuando existe una corriente, esto puede hacer mucho más difícil la navegación. No sólo será difícil de dirigir por el tiempo, sino también por el viento aparente, ya que este puede dictar la dirección en la cual el barco navegará.

CAPÍTULO DOS

LO BÁSICO DE LA NAVEGACIÓN A VELA

Más allá de la terminología básica, también es necesario tener una buena comprensión de los fundamentos de la navegación. Uno de los fundamentos más importantes que debe entenderse es que cuando sopla el viento, el barco de forma natural intentará ir hacia adelante, así como hacia los lados.

La quilla del barco le impide ir hacia los lados, por lo se moverá hacia adelante. El ángulo de las velas es crucial. Las velas deben permanecer en un ángulo derecho, ya que esto permitirá generar una máxima elevación.

Cuando las velas son ajustadas, esto se conoce como *recorte*. Un barco no puede navegar directamente hacia el viento. Si el viento debe va demasiado lejos hacia adelante de la embarcación, las velas de esta no se levantarán lo suficiente y el resultado será que el barco tendrá una tendencia a detenerse.

La relación que tiene un bote con la dirección del viento se conoce como *punto de la vela*. Un barco no puede navegar directamente hacia el viento. En el caso de intentes esto, el barco dejará de moverse, se detendrá. Hay barcos modernos que son capaces de navegar en un ángulo de aproximadamente 45 grados hacia el viento.

Si un barco navega a más grados se comienza a perder velocidad. Lo más cerca que un barco es capaz de moverse es el ritmo. Cuando el viento está detrás de la embarcación, el bote avanzará rápido.

Cuando navegas usando el viento, navegas a favor de él. Se trata de navegar en la misma dirección en la que el viento sopla. No puedes navegar contra el viento. Navegar de esta manera siempre es más difícil. Para navegar a favor del viento, solo debes ajustar o aflojar las velas y posteriormente avanzar.

Navegar contra el viento siempre será más difícil y complicado. Sin embargo, a menudo puede llegar a pasar que quieras navegar hacia un lugar y que el viento se encuentre en la dirección opuesta. En otras palabras, el viento se sopla directamente en contra de donde quieres ir.

Para poder llegar al lugar que deseas tendrás que navegar en zigzag. Cada zigzag y se conoce como una *tachuela*. Pero, mientras más capaz seas de virar correctamente, llegar a tu destino será más fácil.

Viradas

En vela, virar en realidad puede tener varios significados diferentes. Por ejemplo, un barco podría estar, ya sea a estribor o a babor, dependiendo de la dirección del viento. Si el viento viene del lado de

babor del barco, estarás de ese lado. Si el viento viene del lado de estribor, estarás en el lado de estribor.

Virar es la acción de dar vuelta al bote, de manera que el frente sea pasado por el viento. Después de virar, el viento será procedente del otro lado.

El término virar también puede referirse a la cantidad de tiempo que te tardas en una táctica específica. Por ejemplo, un corto amurado a babor puede ser seguido por uno largo a estribor. Navegarás a lo largo de un puerto específico, pero a fin de cambiar de estribor a babor, girando la parte delantera del barco.

Debes recordar que se le conoce como *recorte* a la modificación de la vela. Ajustar de las velas puede ser bastante complicado y es un tema que mucha gente que sabe de navegación tiene dificultades para comprender.

La regla básica de oro que debes recordar es que debes aflojar la hoja hasta que comiences a orzar. A continuación, puede tirar de ella en poco. Recuerda que orzar significa inclinarse hacia el borde frontal. Si la vela se encuentra muy apretada no funcionará. Una vela suave y suelta se asemeja a las alas de un avión. Así es como debe de estar.

En general, entre más cerca del viento estés navegando, más apretada deberá de estar la hoja en las velas. En consecuencia, cuando se navega hacia el viento tendrás que tirar de las velas más fuertemente y dejarlas más apretadas que cuando navegas con el

viento detrás de ti.

Viradas y Trasluchadas

Hay dos maniobras principales que se utilizan en la navegación. Remate, que se ha discutido previamente, se refiere a la colocación de la parte delantera de la embarcación a través del viento.

Trasluchar se refiere a girar en la otra dirección, o colocar la parte posterior de la embarcación a través del viento. Con las dos maniobras, la vuelta colocará al viento en el otro lado del bote. Como resultado, algo tendrá que hacerse con las velas o comenzarán a desplomarse.

Para poder virar el barco, tendrás que girar el volante o empujar la caña del timón. Esto girará al bote a través del viento. Después de virar, las velas se encontrarán en el lado incorrecto de la embarcación. Entonces, el bote se detendrá.

Será necesario mover las velas para el lado correcto ahora. La vela mayor se moverá hacia el otro lado por sí sola (casi totalmente). Pero, será necesario mover manualmente el brazo. Tendrás que permitir que la hoja de trabajo se afloje y deberás tirar de la hoja perezosa, para así crear una nueva hoja de trabajo.

El tiempo es esencial, debido al hecho de que el barco debe girar a través del viento, y si lo hace lentamente, podría llegar a detenerse. La coordinación también es fundamental. El capitán dará a conocer

el momento en el que se debe virar, diciendo algo como "¿Listos para virar?".

En este momento, la tripulación tendrá que empezar a hacer los preparativos. El capitán anunciará "¡Se acerca!" a medida que el brazo se empieza a orzar, después la hoja de trabajo se aflojará. Ahora la hoja perezosa es la nueva hoja de trabajo, y se puede apretar.

Esto puede hacerse utilizando el cabrestante. Una vez más, el tiempo es absolutamente esencial. Si te mueves demasiado pronto, el barco se detendrá. Si te mueve demasiado tarde, también se detendrá. Ten en cuenta que es una buena idea practicar esto antes, para lograr la velocidad adecuada.

Trasluchadas

Trasluchar puede ser algo más peligroso que el remate. En muchos casos, cuando alguien es nuevo en esto, trasluchar puede parecerle incluso aterrador. La razón es que cuando viras, solo se mueve una pequeña parte.

Es completamente diferente a trasluchar. La vuelta debe ser casi por completo de 180. Si no lo hace correctamente, se corre el riesgo de rasgar el mástil del barco o incluso tirar a alguien por la borda.

El procedimiento para trasluchar es precisamente el mismo que para virar. La única diferencia es la adición de algunas medidas que son fundamentales. Como el patrón comienza a girar, alguien debe tirar de la escota mayor. Cuando el brazo se comienza a inclinar, la

escota será lenta y estará en libertad hasta que la vela mayor esté de par en par. El barco, una vez más debe estar en movimiento. Ten en cuenta que si eres nuevo, nunca debe intentar hacer esto cuando hayan vientos muy fuertes vientos.

Como Pueden Ayudar Los Miembros De La Tripulación

La tarea más común en la que un miembro de la tripulación puede ayudar es virando el plumín. Una persona tendrá que tirar de la escota del foque nuevo, apretándolo, mientras que otra tendrá que dejar que el foque viejo se afloje.

Para cubrir una hoja perezosa mientras viras, tendrá que estar listo cuando el capitán anuncie que desean para virar. Coloca dos o tres vueltas de cuerda en el cabrestante. Siempre asegúrate de que el cabrestante está en la dirección correcta.

Sujete el extremo suelto de la cuerda con ambas manos. Cuando la pluma se agite o cuando el capitán da la dirección, tira rápidamente de la hoja hasta que esté firme. Cuando no sea posible tirar de la hoja manualmente, será necesario poner el cabrestante.

Inserta el asa en la parte superior del cabrestante y comienza a girar hasta que la vela se establezca. Si el torno no es automático, tendrás que seguir tirando de la cuerda con una mano mientras se aprietas con la otra. A menudo, otro miembro de la tripulación va apretando la cuerda, mientras que otros tiran de la hoja.

Para dejar pasar una hoja de trabajo durante una virada, tendrás que estar listo cuando el capitán anuncie que se va a virar. Haz esto tomando la cuerda de las fauces desamárrala. Mantenlo con dos o tres vueltas en el cabrestante.

Si hay mucho viento, es posible que necesites dar más vueltas. Da las últimas vueltas a torno cuando el capitán te lo indique. Asegúrate de mantener los dedos libres y seguros, para permitir que el cable corra sin problemas.

Un miembro de la tripulación debe estar tirando durante este momento. Si es necesario, puedes pedir ayuda para la colocación de un mango en el torno. Cuanto más rápido consigas mover el brazo, será posible mover el barco y dirigirlo más rápido.

Montar y Desmontar Las Velas

Cuando se navega a vela, existe lo que se conoce como montaje y desmontaje de las velas. Por lo general, una vela se sujeta bien a la pluma o se adhiere a la cola de vínculos con el fin de evitar que se desplome.

Estos vínculos deberán ser removidos antes de hacer cualquier otra cosa. Es importante que tengas extremo cuidado con los vientos fuertes, debido a que el viento puede atrapar la vela la vela y llevársela. También puede ser necesario adjuntar las hojas o la driza a los distintos rincones de la vela.

Una driza por lo general se une con un grillete, que es un tipo de perno de acero. Cuando se mueve una driza, es necesario

asegurarse de que siempre cuelga del grillete. Si esto no es así, la driza podría derivar fácilmente hasta el mástil y si eso sucede, tendrás que ir a buscarla. En una pluma, una hoja es típicamente atada con un nudo que se conoce como *as de guía*.

En una hoja principal, la escota mayor casi siempre es unida al auge o se une con grilletes. Después de que las hojas y las drizas se adjunta y todas las relaciones se han quitado de la vela, la vela puede ser izada.

Esto se hace tirando de la driza. Ten en cuenta que velas mayores son muy pesadas. En la mayoría de los casos, una persona se situará en el mástil y tirará de la driza. Al mismo tiempo, otra persona puede ayudar con el torno.

Después de que la vela se ha izado a mano (tan posible como fuese), el resto se izará en el camino. Esta una buena práctica para asegurarse de que la driza se mantiene en el torno. Tú sólo tendrás que insertar la manivela y el cigüeñal el resto del camino.

Iza la vela mayor

- En primer lugar, para levantar la vela mayor, tendrás que eliminar todos los nudos de la vela.
- Ahora, coloca la driza y si es necesario, la hoja.
- Coloca la driza mayor en el cabrestante.
- Abre los inhibidores que podrían ser utilizados para asegurar la driza mayor.
- Gira el barco en el viento. Esto ayudará a mantener el viento afuera de la vela mientras esta es izada.

- Mientras que una persona suda la driza, otra persona tendrá que tomar el cabrestante.
- Cuando la vela no puede subir más alto, inserta la manivela del cabestrante y hazla girar hacia arriba hasta que la vela sea sujeta bien.
- Ahora, asegura la driza.

Recoge La Vela Mayor

- Comienza por colocar la driza mayor en un torno.
- Toma la tensión.
- Ahora gira el barco para mantener el viento de la vela tan bajo como sea posible.
- Aprieta la escota mayor para evitar que algo se desplome.
- Deshazte de los emisores de interferencias que se han utilizado para asegurar la driza de mayor.
- Después afloja de la driza.
- Cuando veas que es seguro hacerlo, una persona puede subir al techo de la cabina para recoger la vela cuando comience caer. Una vez que ha sido recogida, ata los lazos a su alrededor.

Enrolla Las Velas

Algunos barcos tienen un tipo especial de vela, conocida como vela enrollada. Por lo general, se encontrará en foques, pero también puede ser utilizada en velas mayores. Una vela enrollada se

envuelve alrededor de sí misma o alrededor del mástil.

Un tambor se adjuntará a la línea de enrollado en la parte inferior del estay de proa. Si tiras del cabo, el brazo se envolverá alrededor del estay de proa. La vela debe estar fuera del viento o de holgura para que esto funcione.

Para desplegar la vela, afloja la línea de enrollado y luego tira de una de las escotas de foque. A partir de aquí, la vela comenzará a desenvolverse en el estay de proa y a desplegar la voluntad. Ten cuidado de no forzar el cabo del enrollador. Debes girar solamente con presión manual. No será necesario usar torno.

Ancla Tu Barco

El *Anclaje* siempre funciona mejor cuando toda la tripulación está coordinada. En la mayoría de los casos, el ancla se mantendrá situada en un local en la parte delantera del bote. La mayoría de las embarcaciones tienen un poder de ancla que requiere un motor para ser ejecutada.

Habrá un alfiler o un grillo que se utilizará para asegurar el anclaje y así evitar que se caiga accidentalmente. Para bajar el ancla, será necesario que quites esto

Para anclar el barco, empieza por buscar un lugar que esté protegido del viento, o un lugar que tenga suficiente espacio, profundidad y un suelo que pueda sostenerla. Una persona de la tripulación tendrá que ir al ancla y sin el grillete. El capitán conducirá el barco hacia el lugar que el elija para anclarlo, deberá ir muy

lentamente.

Una vez que el capitán detenga el barco, un miembro de la tripulación tendrá que tirar el ancla al agua. Tendrás que dejar salir tres veces la cantidad de cuerda de lo que crees que tiene el agua.

Cuando el ancla empieza a tocar el suelo, el capitán dará marcha atrás lenta y suavemente, hasta que el barco se detenga con un tirón. Esto indicará que el anclaje ya está fijado.

Si el ancla no fija, se tendrá que levantar el ancla y empezar el procedimiento de nuevo. Apaga el motor y saca más cuerda, esta vez cerca de cinco veces la profundidad del agua.

Siempre asegúrate de observar la tierra para determinar si se está a la deriva. Revisa tu posición durante el transcurso de las próximas horas para asegurarte de que no comienzas a la deriva. Si el barco se inicia a la deriva, hay un par de cosas que puedes hacer. En primer lugar, intenta en un lugar diferente y esta vez suelta más cuerda. La otra opción es agregar otra ancla.

Ten en cuenta que un barco girará alrededor del anclaje, dependiendo del viento. Es necesario que te asegures de que dejaste suficiente espacio alrededor del bote para que no se mueva hacia otro barco u otra cosa.

En la mayoría de los casos, los barcos se balancearán juntos, pero lo harán a velocidades diferentes, por lo tanto, es esencial que mantengas una estrecha vigilancia alrededor de los barcos vecinos.

Al levar anclas, ten en cuenta que no puedes simplemente tirar de él cuando se está usando el torno. El torno se dañaría si intentaras hacerlo de esta manera. En lugar de esto, tendrá que mover el ancla con el motor hasta que el torno puede tirar de ella.

Para levantar el ancla, un miembro de la tripulación tendrá que ir hasta ella. Al mismo tiempo, el capitán arrancará el motor. Un miembro de la tripulación en la parte delantera se ubicará cerca del anclaje, según el lugar donde la cuerda esté. Ahora, el capitán moverá el ancla hacia arriba con el motor.

A medida que el barco se mueva, el miembro de la tripulación que se encuentra cerca del ancla, poco a poco tomará el relevo en la cadena del ancla. Cuando el barco esté ubicado por encima del ancla, el capitán se detendrá. Una vez que el ancla esté arriba, la tripulación la asegurará con un grillete o un alfiler. Ahora el barco es libre para partir.

CAPÍTULO TRES

LAS REGLAS

Al igual que en la carretera hay reglas para los vehículos, también en el mar hay reglas que rigen el funcionamiento de los barcos. Cuando comiences a navegar, es imprescindible que cuentes con un sólido conocimiento de las normas que rigen las operaciones de los buques en el agua.

Estas reglas se basan en el Reglamento Internacional para evitar colisiones en el mar o en el Reglamento de Abordajes, y están destinadas a evitar accidentes. Como podrás ver, hay diferentes reglas, estas dependen de si el barco es un velero o un barco de motor.

Según la Guardia Costera, más de la mitad de todos los accidentes en el agua son resultado de colisiones. Dada la cantidad de espacio que está disponible, pareciera como si fueran muchos accidentes, pero se debe reconocer que el área que cada buque es capaz de ocupar continuamente es disminuida por factores como la dirección del viento, el curso que llevan y la fuerza.

Una de las reglas más importantes que debes conocer es que todo el mundo está obligado a dar paso a los buques que están fondeados o que se ven limitados por la profundidad. Además, los barcos a motor están obligados a ceder el paso a barcos de vela.

El amurado a babor siempre dará paso al amurado a estribor. Si dos buques de vela se aproximen uno al otro y el viento está en un lado diferente de cada barco, la regla es que el buque que recibe el viento por el lado de babor siempre debe dar paso a la otra embarcación. Ten en cuenta que el lado de babor es el lado izquierdo de la embarcación cuando ves hacia el frente.

Barlovento siempre dará paso a sotavento. Si dos buques de vela se aproximen uno al otro y el viento está en el mismo lado de cada buque, el reglamento establece que el buque que esté a barlovento, es decir, en la dirección del viento, está obligado a ceder el paso a la nave que es de sotavento, o que está en la dirección del viento.

Siempre son requeridas las trasluchadas o viradas para dar paso a los barcos vela.

Cuando dos barcos a motor se encuentran uno en un ángulo, es requerido dar paso al barco de estribor. Cuando dos barcos de motor se encuentran de frente, los barcos deben pasar de un puerto a otro.

Cabe señalar que en algunas zonas, como en las rutas marítimas o en puertos deportivos, existen muchas normas o reglas que deben ser observadas. Por ejemplo, en una ruta marítima que es utilizada por buques grandes, todos los demás buques están obligados a cederles el paso, ya que los buques de gran tamaño pueden tardar hasta una hora para completar una vuelta o detenerse. Las pequeñas embarcaciones están obligadas a ceder el paso en ángulos rectos y no deben viajar en el mismo carril.

Recuerda que siempre debes mantener una vigilancia adecuada, tanto con la vista, como con el oído, a fin de evitar una posible colisión con otros buques. Es importante que te asegures en todo momento de mantener una velocidad segura para que tengas control de la embarcación.

Para evaluar el riesgo de colisión con otros buques usa tu sentido común. Si te das cuenta de que corres riesgo de chochar con otro barco y los intentos para no hacerlo han fallado, la reglamentación establece que todo barco que disponga otro barco al costado de estribor debe ceder el lado derecho. Recuerda que el lado de estribor es el lado derecho del barco cuando se está mirando hacia el frente.

Todo buque que alcanza a otra embarcación siempre debe mantenerse al margen. Los veleros siempre deben mantenerse al margen de cualquier barco que no esté bajo mando, que esté restringido en su capacidad de maniobra y/o que sean dedicados a la pesca.

Al pasar a través de un estrecho canal, la reglamentación establece que el buque debe mantenerse lo más cerca posible del borde exterior.

Los botes y barcos de motor no comerciales siempre deben dar paso a los barcos de vela. La única excepción a esta regla es si el velero supera el tamaño de la embarcación.

Hay que tener en cuenta que el reglamento de navegación en general establece que los veleros deben de tratar de mantenerse al margen de grandes buques y transbordadores, en general cualquier tipo de embarcación que tenga dificultades para cambiar de dirección o frenar con rapidez. Esto se aplica sobre todo en los canales estrechos.

En este punto cabe señalar que un barco de vela es sólo un barco de vela, cuando las velas estén izadas. Si el motor de la embarcación está encendido, se considera un barco motor y debe respetar las normas que se le apliquen a este tipo de botes.

Cuestiones de Seguridad

Cada vez que estés en el agua, operando un barco de vela es muy importante que te asegures que se cumplan las medidas de seguridad. Durante la navegación, esta puede ser una actividad recreativa, agradable y gratificante, pero también puede ser peligroso.

El observar las precauciones de seguridad te certificará que es posible disfrutar de la navegación y evitar posibles accidentes y/o lesiones.

En primer lugar, debes tener en cuenta que lo más peligroso en el barco es el auge. Por esto, es importante que te asegures de nunca cruzarte en el camino de la pluma cuando esta se encuentre en movimiento.

Siempre debes mantenerte alerta de las trasluchadas y viradas. Sobre todo porque cuando te mueves alrededor en un barco, muy peligroso, ya que existen numerosas cosas con las que puedes chocar. Además, siempre es posible que el barco se sacuda inesperadamente y este movimiento puede incluso sacarte por la borda.

La regla básica para moverse en un barco es que siempre debes de tener una mano para ti y la otra para el barco. Asegúrate de estar sosteniendo algo mientras estés en movimiento.

Existen 6 reglas de seguridad que siempre deben tomarse en cuenta cada vez que se navega a vela.

Fuego – Asegúrate de tener extintores a bordo. Además, debes conocer la ubicación de estos.

Inundaciones - Considera la posibilidad de que podría ocurrir si el barco debe llenar de agua. Asegúrate de saber cómo extraer el agua del barco, y de conocer la ubicación del cubo para disminuir el agua de la embarcación en caso de que la bomba falle.

Dispositivos de flotación - Siempre debes saber cuál es el lugar en donde se encuentran los aros salvavidas, los chalecos y cualquier otro dispositivo de flotación. Asegúrate también de tener bote salvavidas a bordo y conoce su funcionamiento.

Primeros Auxilios – Es importante que antes de empezar cualquier viaje, te asegures de que haya un botiquín de primeros auxilios a bordo y que esté bien surtido.

Linterna – Cuando se navega por las noches se requiere una linterna. Esta se puede usar para señalar otros barcos, así como para petición de ayuda. El mínimo de linternas para un barco es una, pero de preferencia ten dos a bordo.

Bengalas - En el caso de que necesites una señal de ayuda, necesitarás usar una bengala. Estas se encuentran disponibles en dos tipos básicos: de señal y de humo.

Las de señal funcionan como llamaradas solares, ya que emiten cantidades intensas de luz y calor, mientras que las llamaradas de

humo, emiten humo. Estas se utilizan principalmente para la señalización de otros buques y aeronaves para el asesoramiento de su ubicación exacta.

Las señales con bengalas están disponibles en dos colores: rojo y negro. Las bengalas rojas se conocen como bengalas de socorro, ya que sólo se debe utilizar cuando se necesita ser rescatado.

En cambio, las bengalas blancas se utilizan como espantapájaros ya que se utilizan para alertar a otros buques de tu presencia. Recuerda que las llamaradas sólo son útiles cuando ves a alguien que puede ser capaz de ayudarte.

Estas no te proporcionarán ningún beneficio o ayuda cuando no hay nadie dentro del alcance visual. Ten en cuenta una vez que hayas utilizado la bengala, siempre debes lanzarla por la borda, ya que los destellos son muy calientes.

CAPÍTULO CUATRO

SITUACIONES DE EMERGENCIA

Qué Hacer Si Alguien Cae Al agua

Que algún tripulante caiga al agua puede ser uno de los eventos más peligrosos en la navegación. En caso de que esto suceda, hay algunas cosas que debes hacer:

1. Alertar al resto de la tripulación. Decir "Hombre al agua" en voz alta.
2. El timonel debe virar de inmediato, si es posible.
3. Lánzale algo a la víctima para que pueda flotar, como un salvavidas, chalecos, cojines, etc.
4. Alguien que no es de dirección debe apuntar a la víctima para asegurarse de que no la pierdan de vista.
5. Si la persona no se puede reintegrar de inmediato, se debe navegar a sotavento de la víctima.
6. Vira hacia el viento y regresa más allá de la víctima. Asegúrese de que la víctima se mantenga en el barlovento.
7. Cuando la víctima esté cerca, vira hacia el viento y has caer la pluma. Esto desacelerará o detendrá el bote.

8. Llega hasta la víctima y trae a la persona a bordo del barco. Si tienes un motor, comienza el procedimiento a medida que el bote comienza a moverse a favor del viento, para que así te asegures de tener el mayor control posible sobre el enfoque. Asegúrate de que el motor está en punto muerto cuando se intenta llevar a la persona de vuelta a bordo del barco.

Ten en cuenta que puede ser difícil regresar a la víctima a bordo del barco de nuevo. Los barcos de vela generalmente tienen lados altos y si la persona está lesionada o inconsciente, será aún más difícil llevarla a bordo.

Si no eres capaz de hacerlo solo, todas las personas a bordo deben ayudar. Y si no son capaces de encontrar a la víctima, de inmediato haz un llamado de auxilio por radio.

Usa El Radio

La mayoría de los barcos de hoy están equipados con radios VHF. Hay varios canales en la radio entre los que puedes elegir. La emisión en general y el canal de comunicación por radio es el canal 16. Puedes ponerte en contacto con otros barcos por medio de este canal, pero debes cambiar a un canal alternativo lo más rápido posible. Las llamadas de emergencia se hacen en el Canal 16.

1. Sube el volumen aproximadamente a la mitad.
2. Gira el silenciador hasta que escuches estática y, después, vuelve poco a poco hasta que la estática se detenga.

3. Levanta el micrófono y mantenlo a unos centímetros de tu boca, después presione el botón.
4. Di lo que necesites decir.
5. Para escuchar la respuesta, suelta el botón.

Llamadas de emergencia en la radio

Existen tres tipos de llamadas de emergencia que se pueden utilizar.

Seguridad - Esta es una llamada que se utiliza para advertir a otros barcos de peligros existentes.

Pan-Pan- Este se utiliza cuando hay una emergencia a bordo, pero no hay peligro inmediato para cualquier persona o para la nave.

Mayday - Se utiliza cuando existe un peligro grave e inminente y la asistencia inmediata es necesaria. Ten en cuenta que esta llamada sólo debe utilizarse cuando realmente hay un peligro inmediato. Si utiliza esta llamada y no hay peligro inmediato, podrías ser multado.

1. Sintoniza el canal 16 en el FM1.
2. Comprueba el volumen.
3. Di la palabra clave tres veces. Por ejemplo: "Mayday Mayday-Mayday".
4. Identifica el barco tres veces. Por ejemplo: "Este es el buque de la reina Ana, la reina Ana, la reina Ana".
5. Menciona el estado de tu posición. "Estamos 300 millas al este de Nueva York."

6. Ahora el estado de emergencia "El barco se hunde." También se debe indicar el número de personas a bordo.

Si no recibes una respuesta, espera un minuto y después intenta de nuevo.

En el caso de que se escuche una llamada de auxilio en la radio, apaga el radio durante dos minutos para dar a las autoridades la oportunidad de responder. Si no responden, sigue adelante y responde ayudando.

Prepárate Para Un Huracán

Si tu área es amenazada por los vientos de alguna tormenta tropical o huracán, tendrás que hacer los preparativos con anticipación para reducir el riesgo. Debe asegurarte de obtener las actualizaciones frecuentes del Centro Nacional de Huracanes.

No esperes hasta que los vientos vayan en aumento antes de tomar las medidas adecuadas. Toma en cuenta que si no tomas las medidas adecuadas para garantizar tu barco puedes ser legalmente responsable por cualquier daño que tu barco pueda causarle a otros. Además de que puedes tener dificultades con la aseguradora.

Los pasos que se indican a continuación te ayudarán a proteger tu barco.

1. Saca el barco del agua, estará más seguro en tierra. Aunque, en algunos casos, un barco en el agua podría ser más seguro,

pero sólo si los vientos son ligeros. En los vientos de un huracán muy fuerte, si el barco se cae de las gradas tendría menos daño que si se rompe desde el banquillo o en el puerto y luego se estrella contra la costa.

2. Quita todo lo que podría dañarse. Esto incluye las velas, los generadores de viento, los cojines de los asientos, los anillos de la vida, la electrónica removible, etc. Recuerda que si dejas las velas, esto puede aumentar significativamente la cantidad de compensación de viento, así como la cantidad de tensión en las líneas de amarre. Siempre es mejor eliminar por completo las velas.
3. Todo lo que no se pueda quitar fácilmente debe estar firmemente sujeto.
4. Si la embarcación se encuentra en un puerto, asegúrate de doblar las líneas de amarre.
5. Si el barco está en un muelle utiliza tantas líneas como sea posible.
6. Asegúrate de que la bomba de achique esta en automático y que las baterías están bien cargadas.
7. Limpia cualquier cosa que pueda bloquear un desagüe, desde la cabina del piloto.
8. Asegura todos los artículos en la cabina. Revisa en los armarios y cajones los artículos que podrían romperse, derramarse o crear algún daño.
9. Fotografía de todo el equipo de barco que se instala por encima y debajo de la cubierta. Es posible que después tengas que ir con la aseguradora.

10. Usa cinta adhesiva para sellar las escotillas, y cualquier otro punto donde el viento podría causar daños o el agua se pueda infiltrar.
11. Cuando hayas hecho todo esto, baja del barco y no vuelvas a bordo.

APENDICE

Lista de control para antes del Día de salida

1. Revisa los cascos, mangueras y abrazaderas.
2. Revisa la brújula.
3. Revisa en el aparejo y las velas.
4. Revisa el torno.
5. Cambia el aceite, reemplaza los filtros de combustible y comprueba el motor.
6. Programa las fechas de mantenimiento y realiza las actividades atrasadas.
7. Revisa el inventario y compra todos los repuestos necesarios, etc.
8. Asegúrate de que todos los artículos no perecederos están a bordo.
9. Comprueba que los aparatos electrónicos funcionen correctamente.
10. Revisa todo el equipo de seguridad.
11. Rellena los tanques de propano.
12. Limpia la parte inferior del bote.
13. Asegúrate de cómo estará el clima.
14. Recarga las baterías y linternas.

15. Renueva el combustible.
16. Llenar los tanques de agua.

Lista de Verificación para el Día de Antes de la salida

1. Asegúrate que todos los productos perecederos se encuentran a bordo.
2. Quita los toldos
3. Aleja y acomoda el bote y el motor fuera de borda.
4. Comprueba las luces de navegación.
5. Carga la VHF.
6. Verifica las líneas.
7. Verifica los amarres.
8. Pon mosquetones en el armario.
9. Prepara las literas.
10. Guarda todo bajo cubierta, salvo lo que se necesitará durante la travesía.
11. Guarda las anclas de popa.
12. Revisa de las condiciones meteorológicas.

Lista de verificación para el día de salida

1. Desbloquea la balsa de emergencia.
2. Coloca los objetos de valor en un lugar seguro.
3. Revisión las condiciones climatológicas.
4. Asegúrate de que la cocina esté lista.
5. Llevar a cabo los amarres.
6. Cubre los aparatos electrónicos.
7. Desbloquear el entrepuente.
8. Verifica la brújula.

9. Compruebe el aceite del motor y el anticongelante.
10. Compruebe las sentinas.
11. Retira las cubiertas de las vela guárdalas.
12. Coloca las drizas de la vela mayor y trinqueta.
13. Cierra y asegura las escotillas.
14. Restablece el viaje GPS.
15. Comprueba la cubierta y certífcate de que todas las líneas están aseguradas.
16. Quita la bandera de cortesía y prepara una nueva.
17. Lleva a cabo el registro de la cubierta en un cuaderno de navegante.
18. Enciende el VHF y colócalo en la cabina.
19. Enciende el GPS.
20. Haz el registro de cubierta.
21. Enciende el motor.
22. Desamarra el ancla y deja el muelle
23. Guarda el ancla principal ancla.

Lista De Verificación Para Antes Del Aterrizaje

1. Revisa del plan de travesía de tocar tierra, guías de crucero y los gráficos
2. Asegúrate de que has escrito las instrucciones de navegación en el GPS.
3. Desarrolla un plan secundario para entrar en el puerto.
4. Transfiere el trabajo trazado al puerto de la costa.
5. Comprueba la radio por medio de VHF.

Lista De Verificación Para Aterrizaje

1. Comienza la rutina de navegación costera.
2. Fija los anclajes y comprueba tu entrada a tierra.
3. Izar la bandera "Q".
4. Comprueba la profundidad.
5. Amarra las líneas del aparejo.
6. Enciende el motor y comprueba la transmisión.
7. Desconecta el piloto automático.
8. Baja las velas.

Directrices Para Condiciones Con niebla

1. Nunca proponga un viaje cuando hay niebla.
2. Cuando se está en marcha y llega niebla, inmediatamente reduce la velocidad.
3. Traza tu progreso con tanta frecuencia como te sea posible, de esta manera siempre conocerás tu ubicación.
4. Enciende el radar e inmediatamente mantenlo actualizado y dale seguimiento en intervalos de tres millas o menos.
5. Enciende el motor cuando sea necesario para controlar o mantener el progreso.
6. Ponga en PFD, con correas, si el tiempo es rough.
7. Escucha el VHF para mantenerte actualizado.
8. Mantén a un vigía en la proa para que observe, escuche los sonidos de embarcaciones, ruidos de tierra e interruptores. La persona que se encuentre en la cabina también debe observar y escuchar. Usa los auriculares para comunicarte con el puesto de observación en la proa.
9. Periódicamente apaga el motor, así será más fácil escuchar cualquier sonido.
10. Realiza las señales de sonido apropiadas.

Señales De Sonido Que Se Deben Usar En La Niebla

1. Largo – Bajo sonido de poder, dando paso. (Sonido cada dos minutos)
2. Largo, Largo - Bajo, sin dar paso (sonido cada dos minutos)
3. Largo, corto, corto (de remolque, pesca, vela) sonido cada dos o tres minutos.
4. Largo, corto, corto, corto, sonido cada dos minutos.

5. Campana durante 5 segundos- En anclaje (sonido cada minuto).
6. Corto, corto, largo- Está corriendo peligro (también pueden ser 5 cortos)

Señales De Sonido Que Se Deben Usar Sin Condiciones De Niebla

1. Sonido corto para alternar el curso a estribor.
2. Sonido corto, corto para alterar el curso para poner a babor.
3. Corto, corto, corto cuando se va en reversa.
4. Largo, largo, corto, cuando te vas a adelantar a estribor.
5. Largo, largo, corto, corto cuando te vas a adelantar a babor.
6. Largo, corto, largo, corto - Estoy de acuerdo con tu adelantamiento en el lado indicado.

Señales De Socorro

Cada vez que la vida o la propiedad están en peligro inminente y se requiere de asistencia inmediata, "MayDay" debe ser utilizado.

“Pan-Pan” se debe utilizar cuando la seguridad del buque o la persona está en peligro, pero el peligro no amenaza la vida.

Señales De Socorro Automáticas En Las Bandas VHF

1. Asegúrate de que el GPS está encendido y que da una lectura de posición en las pantallas de las bandas VHF.
2. Levanta la tapa roja en señal de socorro y presiona una vez. Si usted no tienes tiempo presiona la tecla de socorro durante tres segundos adicionales.
3. Gira la perilla de abajo a la izquierda, es el selector de canales. Pulsa el botón de llamada.
4. Gira el selector de canales hacia la izquierda y selecciona el carácter adecuado de socorro. Espera la llamada/clave establecida para transmitir la señal de socorro.
5. Opciones de desastres naturales: incendios, inundaciones, abordaje, varada, naufragio, hundimiento, a la deriva, abandono del buque, piratería y hombre al agua.
6. La radio transmitirá la señal de socorro. A continuación, la alarma de socorro se emitirá.
7. La radio volverá a transmitir la señal de socorro, cada cuatro minutos, hasta que alguien la reciba.
8. Apaga la radio para cancelar una llamada de socorro.

Consejos para recibir ayuda

1. No permitas que un buque grande se acerque demasiado a tu bote o es probable que pueda dañarlo. Solicitud para ellos: lanzar un bote salvavidas y acercarse a ti.

2. Para obtener la ayuda de un helicóptero, sigue las instrucciones del piloto. Comunícate usando señales con la mano o por VHF. Asegúrate de no tocar un cable del helicóptero, no importa si estas en tierra o en la cubierta o en el agua.

3. Si tienes que abandonar el barco, asegúrate de dejar una nota en la estación de navegación con tu nombre, fecha en que abandonaste el barco y tu destino.

Mantén Un Registro De:

Hay varios elementos que debes asegurarte de incluir en tu registro. Estos elementos son:

- La fecha actual
- La lectura de las horas del motor
- Tiempo (asegúrate de usar una notación de 24 horas, como 0700, en lugar de 19:00)
- Latitud (Usa la lectura del GPS de grados y minutos)
- Longitud (Usa la lectura del GPS de grados y minutos)
- La profundidad del agua
- La temperatura del agua
- Media estimada de la brújula
- Estimación de la velocidad media
- Distancia recorrida durante el período anterior
- La lectura de la batería
- Lectura del barómetro
- Mar, periodo y altura
- La dirección del viento aparente
- La velocidad del viento aparente

- El tiempo
- Estado
- Promedio de RPM para el período anterior (si el motor está encendido)
- Notación (si el radar está encendido)
- Notación (si las luces de navegación están encendidas)
- Notación (si el piloto automático está encendido).
- Los tipos de nubes
- Porcentaje de cobertura de las nubes

Comentarios tales como cojinetes/distancia de tráfico o puntos de referencia se deben hacer. También, cuándo se hicieron cambios de vela y cuales fueron.

Los tiempos para dar vuelta en el radar, el motor, piloto automático, etc. Además de una descripción de los problemas que hubo en el barco, incidencias, etc.

También sería importante que hicieras un resumen del viaje. Esto te puede tomar un poco más de esfuerzo, pero definitivamente vale la pena, ya que puede proporcionar estadísticas esenciales con respecto a tu viaje y su rendimiento. El resumen te permitirá revisar rápidamente en dónde estabas y cuándo.

Elementos que debes incluir en un resumen de viaje:

- Día/Fecha
- De donde viajas y hacia dónde.
- Horas de camino
- Horas del motor

- Distancia viajada
- Estimación de la altura del oleaje promedio del día.
- Estimación de la dirección del oleaje promedio del día.

Pasos Para Preparar Tu Barco Para El Invierno

La preparación de tu barco para el invierno implica tanto la eliminación como protección del engranaje. Para el invierno necesitarás los sistemas de cabeza y agua.

Si no preparas estos sistemas adecuados, puedes tener graves problemas con tu bote. Por ejemplo, las tuberías pueden reventar y esto daría lugar a reparaciones muy costosas.

Comienza por comprar un suministro de anticongelante. Casi siempre puedes comprarlo en cualquier ferretería o tienda de marina. Selecciona uno que cumpla con las temperaturas de tu área (sobre todo la más baja).

Haz una lista de todas las líneas de agua y mangueras que transporten el agua en el barco, tanto de aguas residuales como de agua dulce.

Revisa y prepara cada sistema, pero uno a la vez. Recuerda revisar todas las partes y asegúrate de que no has pasado nada por alto. No pases por alto ningún paso de agua o una manguera de drenaje. Debido a que en cualquier lugar se puede acumular agua suficiente para congelar las mangueras o tuberías y hacer que revienten.

Inicia Los Tanques De Agua

Comienza por bombear toda el agua de los tanques de agua. Es posible que tengas que cerrar una válvula en un tanque, esto para asegurarte de que otro tanque pueda drenar el agua por completo una vez que la bomba empiece a succionar el aire. Trata de conseguir que todo quede lo más seco posible.

Después, vierte el anticongelante en cada tanque. Deben quedar llenos. Coloca la mayoría del anticongelante en el tanque principal. Cierra la válvula para carros de secundaria.

Si tienes un calentador de agua a bordo, drénalo por completo y después, cierra el desagüe para que el anticongelante pueda ser vaciado a través del tanque.

Abre las tomas de desagüe para permitir que el anticongelante se drene al exterior. Una salida a la vez, bombea el anticongelante a cada salida de agua caliente hasta que el agua del grifo esté del mismo color que el anticongelante.

Asegúrate de hacer esto con todas las llaves, incluyendo las regaderas, el fregadero de la cocina, etc. Corta la corriente de la bomba. Esto asegurará que no se llene el calentador de agua sin anticongelante. Desconecta la entrada al calentador de agua y abre el desagüe.

A continuación, deja correr el anticongelante de cada grifo de agua fría. Si tienes una bomba de agua dulce o una bomba de mano en la cocina, asegúrate de que sean bombeadas también. Puede ser necesario añadir anticongelante adicional al depósito de agua para poder desplazar el agua en todas estas líneas a los grifos.

Si se sondea agua dulce, bombea el agua en un recipiente hasta esta que se convierta al mismo color del anticongelante. Ahora, cierra la válvula del tanque principal y luego abre la válvula al tanque secundario. Bombea a través del grifo de agua fría hasta que el agua haya cambiado de color. En este punto, todas las líneas y las mangueras del sistema de agua dulce están debidamente acondicionadas para el invierno.

Prepara El Tanque De Cabeza Y De Retención.

Para este punto debe de tener el agua bombeada al tanque. Antes del invierno tendrás que limpiar el sistema con una solución de lejía y jabón.

Esto te ayudará a tener todo lo más limpio posible. Inicia ahora con el agua del tanque de cabeza. Si tomas esta agua del océano o del lago para el lavado, tendrás que desconectar el tubo de alimentación de tu toma del mar. Coloca el extremo de la manguera en un cubo de anticongelante y luego bombéala hasta que el agua de entrada haya cambiado de color.

En la mayoría de los casos la cabeza marinos de la bomba directamente en el tanque de almacenamiento en lugar de por la

borda. Esto es requerido por las regulaciones en los Estados Unidos. Bombeo de alrededor de un galón a través de la manguera de entrada y luego hacia el tanque de retención que el invierno esta parte del sistema.

No se olvide de la salida del tanque de retención.

Prepara Las Bombas De Achique

Esta parte puede ser fácil de olvidar, así que asegúrate de no pasarla por alto. Eléctricos y bombas de achique manual suelen tener una válvula de contraflujo que evitar que el agua fluya de nuevo en la sentina. Esto significa que es probable que haya presencia de agua en las mangueras.

Chupe la sentina tan seco como sea posible y luego vierta un poco de anticongelante. Ejecutar cada bomba hasta que el agua que se bombea al mar cambia de color.

Prepara Otras Mangueras

También puede ser fácil olvidar otras mangueras o líneas que podrían tener líquido o agua. Estas son las otras áreas que necesitas limpiar con anticongelante:

Bomba de sumidero en la Ducha

Si tienes una fuga de área de la ducha con una bomba de sumidero, es necesario echar anticongelante en el orificio del drenaje.

Heladera con Congelador

La mayoría de los refrigeradores tienen drenajes con una manguera que drena hasta una línea de desagüe del fregadero o a otro lugar. Puede que no seas capaz de determinar si hay una sección horizontal de la línea de drenaje en los gabinetes, pero aun así debes verter un poco de anticongelante en el desagüe.

Sentinas

En la mayoría de barcos de vela, el agua que entra al barco termina en la sentina. En general, puedes abrir un tapón de vaciado, pero si consideras que la sentina está completamente seca, el agua podría filtrarse hacia otras áreas de lento drenaje.

Si el agua se congela en la sentina se puede dañar la bomba de achique, mangueras u otros equipos. Así que vierte un poco de anticongelante en cualquier área en la que las sentinas pueden recoger agua.

Cabina y Cubierta Drenajes

Espera hasta antes de poner la cubierta de invierno en la embarcación y después vierte un poco de anticongelante a través de los desagües.

Para estar seguro de que se han desplazado el agua de las mangueras de desagüe, ten a alguien debajo del barco para que te ayude con una taza de plástico transparente, así esta persona podrá recoger el agua de drenaje hasta que haya cambiado de color.

Asegúrate de que todo esté cubierto

Asegúrate de echar un vistazo alrededor del barco para que te cerciores de que no has olvidado alguna línea de agua. Ten en cuenta que el agua que ha entrado en el barco en cualquier lugar durante la temporada tendrá que ser desplazada por el anticongelante, para evitar que se congele durante el invierno. No te limites a asumir que el agua se drenó por completo.

Ahora has una lista de todas las medidas adoptadas y todas las líneas de agua que han sido vaciadas. Esto hará que el próximo año sea más fácil asegurarse de que no se olvida nada.

En la primavera, bombea cualquier anticongelante restante, vuelve a llenar los tanques de agua y deje correr el agua a todos los sistemas.

Conclusión

La navegación a vela puede ser un maravilloso pasatiempo o una gran manera de disfrutar tus años dorados. Sean cuales sean tus objetivos, para la navegación es importante asegurarse de que sabes tanto como sea posible, tanto del proceso de navegación, cómo de las medidas de seguridad, de esta manera podrás avanzar en tus aventuras a vela de una manera segura.

Esta guía tiene el propósito de ofrecerte un asesoramiento en relación a los fundamentos de navegación a vela.

Siempre hay mucho que aprender sobre la navegación y una de las mejores maneras de hacerlo es salir y ¡Realmente empezar a navegar!

¡Éxito navegando a vela!