

CURSO INICIACIÓN CATAMARÁN



Kanela.net
Sailing School

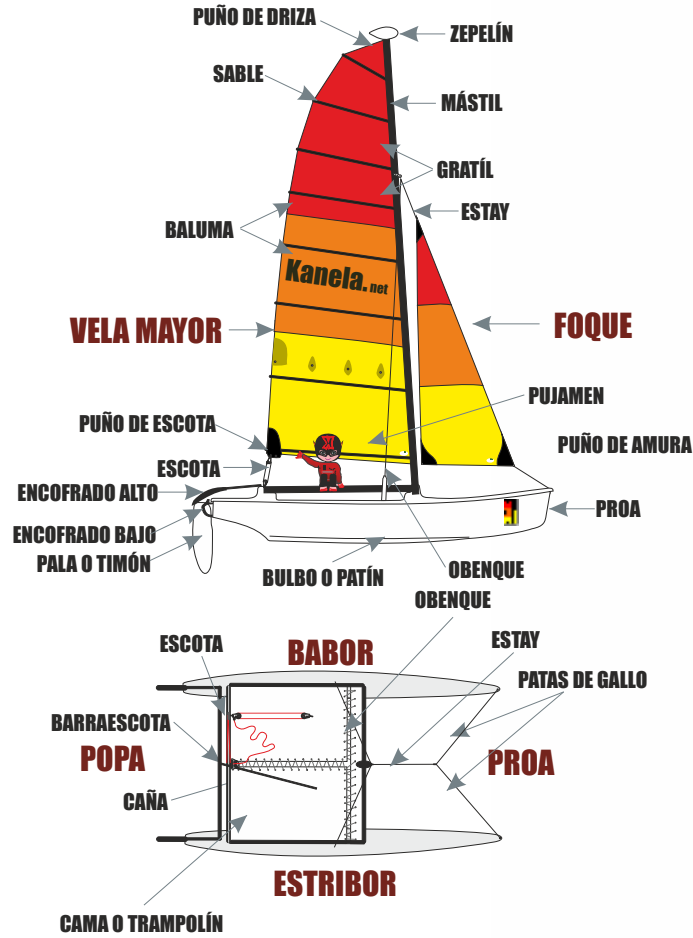
673418222 Isla Canela
673415110 Punta del Moral
KANELA@KANELA.NET



ACCEDER A NUESTRO CANAL DE YOUTUBE Y ENCONTRARÁS MUCHOS TUTORIALES DE TU UTILIDAD. NO OLVIDES SUSCRIBIRTE Y DARLE A LIKE PARA AYUDARNOS A PROMOCIONARNOS



1. PARTES DEL EQUIPO



2. LOS RUMBOS.



***EMPOPADA:** ENTRE 170°-180° respecto al viento, hay que navegar con las velas muy abiertas. En los catamaranes no es un rumbo muy útil, ya que al largo se avanza más a favor de viento. Es un rumbo muy útil si sube demasiado el viento y queremos regresar tranquilos.

***LARGO:** entre 100°-135° respecto al viento. Es un rumbo intermedio entre través y empopada y es el que usaremos habitualmente para avanzar a favor de viento. Es el rumbo más rápido y cómodo.

***TRAVÉS:** 90° respecto al viento. Las velas van a media apertura, es el rumbo en el que el barco va más estable.

***CEÑIDA:** ENTRE 30° y 45° respecto al viento. Es el rumbo usaremos para ganar terreno al viento. Las velas deben ir muy cazadas de escota y barraescota.

***APROADOS.** entre 0° y 30° respecto al viento. El barco no puede avanzar tan cerrados al viento y tiende a pararse o a andar marcha atrás si no cambiamos el rumbo.

Recuerda cambiar la posición de las velas y los tripulantes cuando cambies el rumbo. Cada rumbo de navegación tiene una orientación óptima de la vela, que se gradúa con la escota y barraescota.

***El viento siempre debe entrar por el mástil y salir por la baluma.**

PARTES DE LAS VELAS

GRATIL: Parte delantera pegada al mástil.

BALUMA: Parte trasera más alejada del mástil.

PUJAMEN: Parte baja de la vela pegada al casco.

PUÑO: Extremos reforzados de esquina de la vela.

PUÑO DE DRIZA: esquina superior de la vela donde se fija la driza, que es el cabo que permite izarla.

PUÑO DE ESCOTA: Esquina inferior trasera de la vela donde se fija la escota, que controla su orientación al viento.

PUÑO DE AMURA: Es la esquina inferior delantera de la vela donde se sujeta a la embarcación, generalmente al mástil o al estay de proa.

SABLE: Varilla de fibra de vidrio insertada en bolsillos de la vela para darle rigidez y estabilidad.

JARCAS: Conjunto de cables que sostienen el aparejo.

OBEQUE: Cable de acero cuya función principal es sujetar y reforzar los mástiles evitando que se muevan lateralmente.

STAY: Cable de acero cuya función es sujetar y reforzar el mástil en dirección proa-popa.

PATAS DE GALLO: Conjunto de dos cables de acero que ayudan a distribuir la tensión del estay entre los dos cascos.

MÁSTIL: Palo vertical cuya función es soportar las velas y transmitir la fuerza del viento a la embarcación.

ESCOTA: Cabo que se utiliza para ajustar la vela respecto al viento.

BARRAESCOTA: Barra transversal donde se desliza el carro de la escota de la vela mayor y permite desplazar el punto de tiro.

PARTES DEL CASCO

PROA: Parte delantera del barco.

POPA: Parte trasera del barco.

ESTRIBOR: Parte derecha del barco vista desde la popa.

BABOR: Parte izquierda del barco vista desde la popa.

OBRA VIVA: Parte del casco que queda sumergida cuando el barco está en su flotación normal.

OBRA MUERTA: Parte del casco que queda fuera del agua cuando el barco está en su flotación normal.

GRILLETE: Pieza metálica en forma de "U" que está atravesada por un perno.

CORNAMUSA: Pieza en forma de "T" que sirve para afianzar las drizas y los cabos del barco.

DRIZA: Cabos que se utilizan para subir las velas.

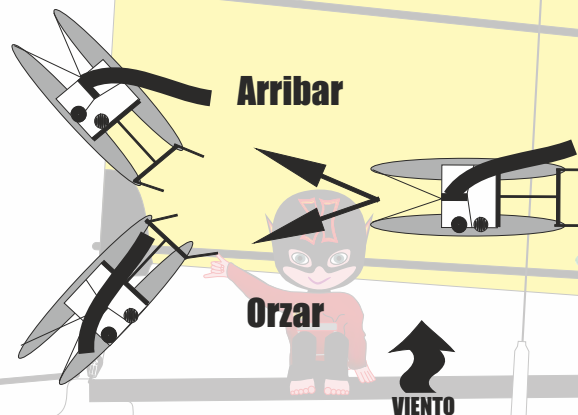
CUNNINGHAM: Cabo que se utiliza para tensar el grátil en las velas. Se sitúa en el puño de amura. Con viento fuerte se tensa para aplanar la vela.

ALGUNOS CONCEPTOS NÁUTICOS

ARBOLAR: izar las velas.

FLAMEAR: Movimiento de las velas cuando están indebidamente cazadas.

3. CAMBIOS DE RUMBO.



***ORZAR:** Consiste en variar el rumbo hacia la dirección de donde viene el viento.

***ARRIBAR:** Consiste en variar el rumbo hacia la dirección donde va el viento.

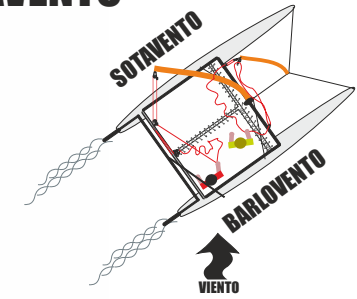
***Cuando se orza o arriba hay que desplazar las velas y modificar la posición de los tripulantes.**

4. CONCEPTO DE BARLOVENTO/SOTAVENTO

***Barlovento.** De donde viene el viento.

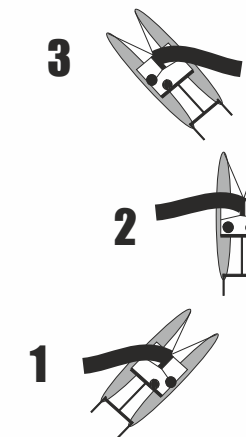
***Sotavento.** Hacia donde va el viento.

***Nunca escupas a barlovento, marinero...**

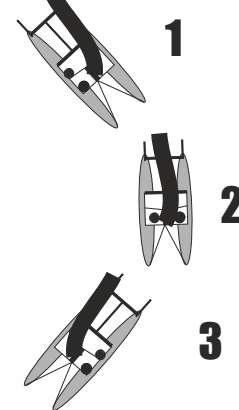


5. VIRADAS

VIRADA POR REDONDO o TRANSLUCHADA



VIRADA POR AVANTE



***La virada por redondo o transluchada** consiste en arribar hasta que el viento nos entra por la popa, en este momento la vela translucha. El siguiente paso consiste en orzar. En condiciones de viento fuerte debemos retrasar el peso hacia la popa para evitar que vuelque durante la maniobra.

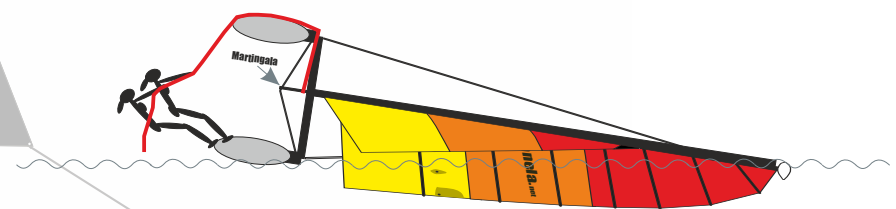
***La virada por avance** consiste en orzar hasta que la embarcación queda aproada. El siguiente paso consistiría en arribar hasta que encontremos el nuevo rumbo deseado. Para realizar de forma efectiva el cambio debemos entrar con velocidad, ya que si el barco se para en el momento que está aproado los timones dejarán de funcionar, ya que necesitan que el barco esté en movimiento. Una vez que el barco se encuentra aproado y se para, es importante mantener el foque acuartelado (cazado de la amura contraria) hasta que claramente hayamos cambiado de amura. Esto nos ayudará a que el barco gire en su momento más complicado que es cuando se queda aproado y los timones apenas responden. Una vez que está aproado también es importante soltar mayor para ayudar a que el barco arribe una vez cambiemos la amura.

***Con la virada por avance** ganamos terreno al viento. Con la virada por redondo perdemos terreno al viento.

***Si vamos de una ceñida y pretendemos pasar a otra ceñida lo más efectivo es realizar una virada por avance.**

***Si vamos a un largo y pretendemos pasar a otro largo lo más efectivo es realizar una virada por redondo.**

6. DESVOLCAR UN CATAMARÁN



***Lo primero que haremos al volcar** es soltar y desenganchar la escota de la mayor y soltar completamente la escota del foque.

***Lo segundo** será pasar el cabo de adrizamiento por detrás de los obenques, y por encima del bulbo que se queda arriba para que el peso esté centrado.

***Una vez que tengamos el cabo de desvuelque bien colocado** empezaremos a tirar los dos tripulantes, lo habitual es que conforme subamos un poco el mástil la vela se coloque a sotavento y el casco a barlovento y esto nos ayudará a adrizarlo.

***Cuando veamos que el catamarán empiece a enderezarse,** encoger las piernas para quedarnos entre los dos bulbos. Una vez que veamos que ya empieza a desvolcar, pasaremos de agarrarnos en la driza de desvuelque a los cabos centrales que trenzan el trampoline. Especialmente si el viento está fuerte hay que agarrarse bien por si el barco sale navegando, para evitar que se nos escape.

***Una vez que haya desvolcado,** nos subiremos lo antes posible. Si navega algo girar los timones antes de subirnos para que se quede aproado.

***Ya encima del barco,** conectaremos la vela de la mayor, recogeremos la driza de desvuelque y a navegar.

***Mucho ojo con la martingala!!!!, Mantener la cabeza alejada,** ya que con la inercia del desvuelque puede tocar el agua.

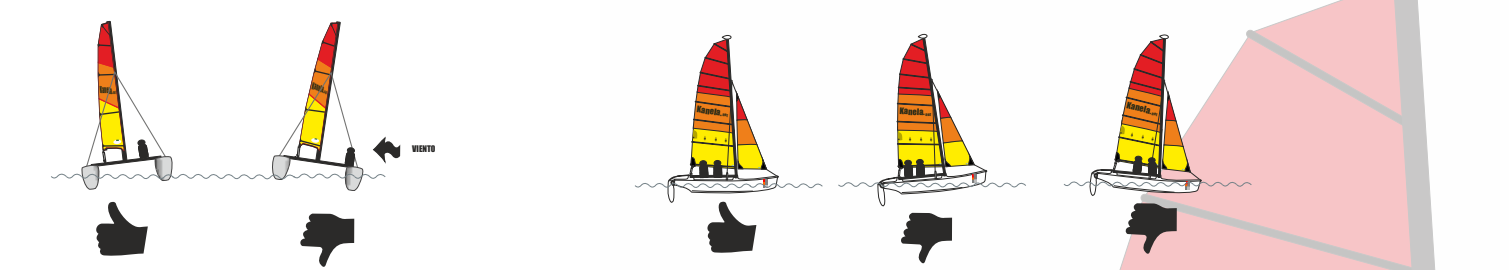
***Volcar es parte de la navegación en catamarán.** Nunca alarmarse.

***Siempre debemos evitar el volcar,** ya que siempre existe algo de riesgo, especialmente para el material.

***Controlar antes de salir que la embarcación posea cabo de adrizamiento.**

7. POSICIONAMIENTO DE LOS TRIPULANTES EN EL BARCO

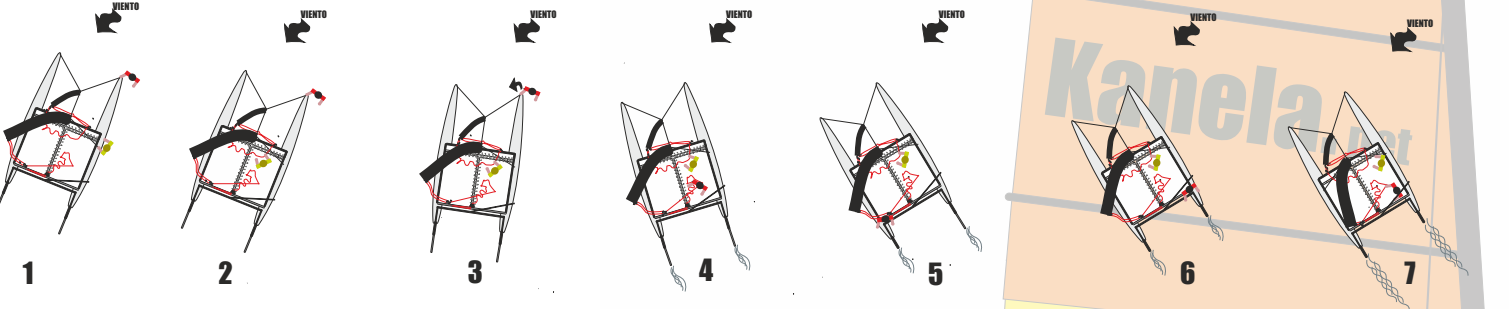
Un buen posicionamiento en el barco es fundamental para hacer que el barco navegue correctamente. No existe un sitio concreto, ya que este varía en función de las condiciones de viento y ola, así como del peso de los tripulantes.



Respecto a la banda de barlovento y sotavento , debemos mantener el barco sutilmente inclinado hacia sotavento. En condiciones de viento flojo el peso deberá ir mas cercano al centro. En condiciones de una brisa mínima, incluso deberá ir un tripulante a cada banda. Conforme suba el viento deberemos colocarnos hacia el lado de sotavento. Llego un momento que aunque nos coloquemos en el borde del barco a brlovento el barco tiende a escorar, entonces nos tocará salir al trapecio o soltar vela para evitar que vuelque.

Respecto a Proa-popa igualmente debemos llevar el barco equilibrado para llevar el casco lo más horizontal posible. El posicionamiento va a variar según el rumbo en relación a la fuerza del viento. Con viento flojo llevaremos el peso centrado y no variará apenas conforme cambie el rumbo. Con viento fuerte es distinto, en rumbos abiertos (Largo) debemos retrasar el peso para mantener el barco horizontal. Mientras más suba el viento comprobaremos que debemos llevar el peso más retrasado para evitar meter la proa y volcar frontalmente. En rumbos cerrados (ceñida) ocurre lo contrario, debemos adelantar todo lo posible el peso para evitar llevar la proa levantada.

8. COMO SALIR A NAVEGAR EN CONDICIONES DE VIENTO ON SHORE



A continuación los pasos para salir con viento cruzado. Siguiendo estos pasos podrás salir aunque las condiciones estén muy fuertes, por lo que te animamos a que te acostumbres a seguirlos siempre aunque las condiciones sean fáciles para que cuando se compliquen lo tengas entrenado.

- 1.Una vez que tenemos el barco arbolado dejaremos el foque cazado en la amura en la que vamos a salir navegando y la vela mayor completamente suelta. Posteriormente lo introduciremos en el mar con los timones subidos. Una vez que se encuentra flotando el patron lo cogerá por la proa de barlovento, comprobará que el barco se queda aproado y que lo puede aguantar de forma segura .
2. El siguiente paso es que se suban los tripulantes y se posicionen manteniendo el barco equilibrado y dejando espacio en la popa para el patrón.
- 3 A continuación el patrón empujará suavemente la proa hacia sotavento. Entonces el foque cargará viento y el barco tenderá a navegar de forma suave en dirección al largo.
- 4Posteriormente el patrón procederá a subirse al barco y permanecerá en la popa. Se aconseja que se agarre al obenque para evitar que se caiga y se le escape el barco. Por el momento no tocará las velas .Mientras mantenga el foque cazado y la vela mayor suelta el rumbo natural que tomará el barco sin necesidad de tocar los timones es el largo y además lo hará despacio y sin escorar, por lo que le resultará sencillo el siguiente paso que es bajar y dejar encajados perfectamente los timones.
- 5 Ahora procederemos a bajar los timones . Antes nos aseguraremos que no tenemos a nadie por proa. Os recomendamos que bajéis primero el de sotavento. Es importante que el proel o los tripulantes se mantengan en proa, ya que el patrón va a tener que estar completamente pegado en la popa y de esta manera llevaremos el barco equilibrado.
- 6 Posteriormente bajaremos el de barlovento. Asegurate de que los timones se quedan bien bajados, si no se quedan bien tirará mucho la caña y tenderemos una navegación incomoda.
- 7 Ya con los timones bajados nos posicionamos y cazamos la vela mayor y A NAVEGAR !!!

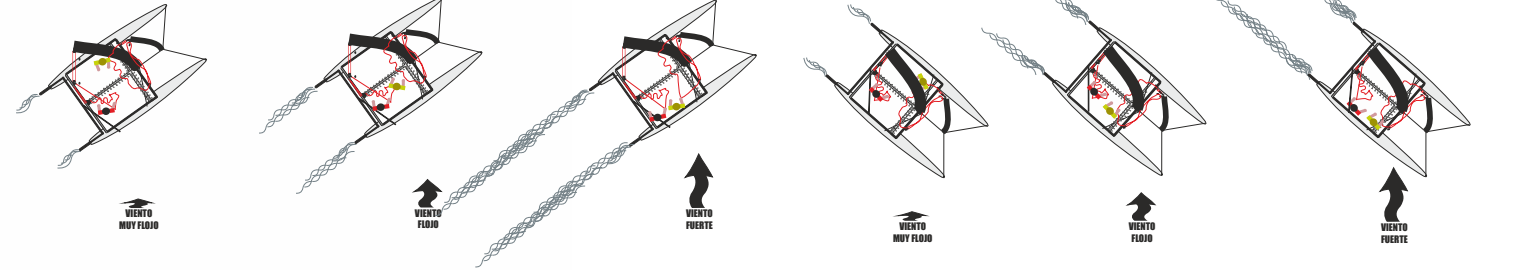
10. COMO SALIR DEL MAR HACIA LA PLAYA

Salir a tierra es mucho más sencillo. En condiciones off shore la salida es muy sencilla ya que iremos pegando bordos de ceñida hasta llegar a tierra firme. La salida se complica especialmente en caso de que haya olas. Con olas sin viento, hay que salir completamente perpendicular a tierra, hay que tener especial atención en desplazar el peso completamente hacia la popa en caso de que veamos que nos va a romper la ola, para evitar meter la proa en el agua. Lo más importante de todo es intentar mantener siempre el rumbo perpendicular , para evitar cruzar el barco y que se rompa, y no parar hasta que el barco se quede parado en la orilla. Es muy interesante quedarse esperando tras el rompeolas y salir justo en cuanto rompa una serie. En caso de que haya olas y viento, intentaremos ir con la vela cazada , y al igual que en el otro caso lo más perpendicular a tierra posible, sin parar hasta que el barco toque tierra.

11. ROL DE PATRON Y TRIPULANTES

En el barco es importante que exista el rol del patrón y tripulante. Durante el curso en un primero momento el patrón será el instructor , pero posteriormente los alumnos deben ir practicando actuar como patrón. El patrón en el caso de los barcos de vela ligera como nuestro caso , controla las maniobras como salida y llegada del barco, viradas.... Controla el timón decidiendo el rumbo y trimado de las velas y vela por la seguridad del barco. En caso de no ponerse de acuerdo con la tripulación debe prevalecer la decisión del patrón , ya que es el responsable del barco y la propia tripulación.

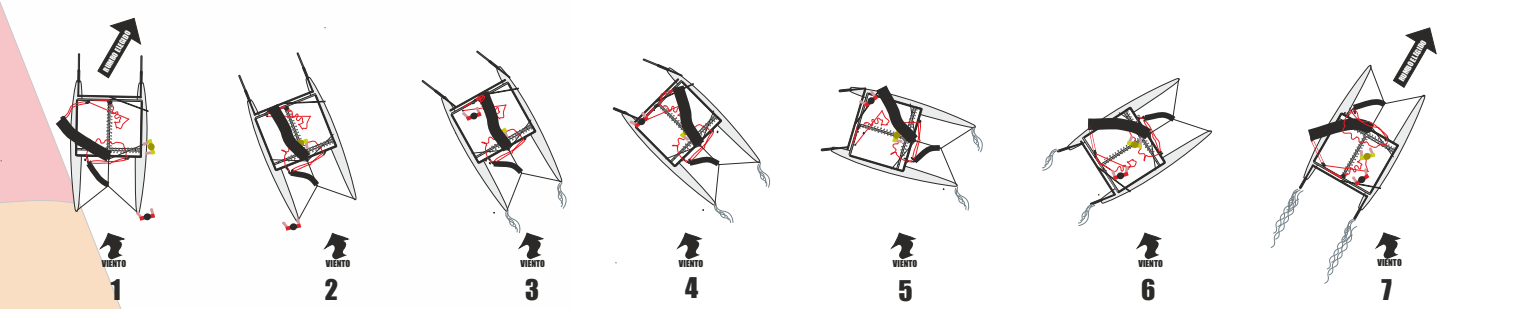
673418222
673415110
Isla Canela
Punta del Moral
KANELA@KANELA.NET



En rumbos abiertos el posicionamiento de los tripulantes en el barco aproximadamente es tal como se muestra en los gráficos. Es pecialmente el proel es el encargado de asegurarse que el barco va equilibrado. Un buen lugar de referencia para irnos fijando es la proa de sotavento. Si vemos que esta va levantada adelantaremos el peso hacia la proa y hacia sotavento. Si por el contrario vemos que la proa va muy hundida , deberemos retrasar el peso y dirigirnos a barlovento para asegurarnos que el barco queda equilibrado.

En rumbos cerrados , igualmente para sacar rendimiento al barcos deberemos estar pendiente para llevar el barco equilibrado. Con viento muy flojo, al igual que en rumbos abiertos el peso irá centrado , e incluso puede ir un tripulante en cada banda para mantener el barco sutilmente escorado. Conforme suba el viento , los dos tripulantes deben pasar a la banda de barlovento, manteniendo el barco sutilmente escorado. Con viento fuerte los dos tripulantes pasarán al borde del trampolín por el lado de barlovento. A diferencia de los rumbos abiertos se adelantará el peso para evitar que lleve la proa levantada. Especialmente con viento fuerte hay que estar muy atento y llevar el barco equilibrado. Generalmente el proel es la persona encargada de hacer pequeños movimientos para llevar el barco compensado. En caso de que el viento se ponga muy fuerte toca o salir al trapecio o soltar vela para no volcar.

9. COMO SALIR A NAVEGAR EN CONDICIONES OFF SHORE



A continuación te vamos a explicar como salir con condiciones off shore paso a paso. Si el viento está flojo , se puede salir en empopada directamente, pero si lo hacemos así cuando el viento esté fuerte corremos el riesgo de que se nos escape el barco cuando lo ponemos en empopada o que en el paso del intentar ponerlo en empopada antes de bajar bien los timones se nos salga el barco del balizamiento y le demos un golpe a alguien.

- 1.Antes de salir , dejaremos la vela mayor completamente suelta y el foque cazado del lado contrario al rumbo que hayamos pensado salir, lo que se llama foque acuartelado. Introduciremos el barco aproado , y una vez que esté flotando el patrón lo aguantará en primer lugar por la proa del patín que va a quedar a sotavento una vez salgamos.
- 2 Lo siguiente sería que el patrón cambia de bulbo y el proel se sube y se posiciona de en el centro del barco y lo más a proa posible.
3. Posteriormente el patrón se sube al barco dándole un primer impulso no muy fuerte, ayudando que el barco comience a andar marcha atrás, permitiendo que el foque acuartelado empiece a cargar viento y facilite que el barco ande marcha atrás y facilite el giro hacia el rumbo que queremos buscar. En este momento el patrón se acercará a los timones y aunque todavía no estén bajado los mantendrá girados al contrario del giro que realmente quiere dar , ya que al estar andando marcha atrás los timones funcionarán al revés.
- 4 Una vez que hemos cogido suficiente profundidad bajaremos el timón de barlovento primero . Nos tendremos que asegurar que tenemos suficiente profundidad, ya que si el timón toca el fondo dando marcha atrás es posible que se rompa.
5. El siguiente paso es bajar el timón de sotavento. En este paso todavía estamos andando marcha atrás, comprobarás que una vez que los timones estén bajados el barco pivotará en seguida .
6. Una vez que veamos el barco empieza a andar hacia adelanté, rápidamente soltaremos el foque y lo cazaremos por sotavento. Invertiremos el giro de los timones para facilitar que el barco arribe y alcancemos el rumbo deseado.
7. Ya con las velas cargadas, el barco acelerará su velocidad y ambos tripulantes buscarán la posición adecuada para que el barco vaya equilibrado cazarán las velas según el viento y el rumbo.

12. CONSEJO ÚTILES Y SEGURIDAD

*En las entradas y salidas estar atentos a los bañistas, aunque estemos en la zona de entrada y salida.
*Protegete del sol, aunque recuerda que las cremas provocan deslizamientos en el trampolín.
*Asegurate de estar hidratado antes de entrar en el agua. No bebas alcohol antes de navegar, ni durante.
* Sigue siempre las instrucciones de tu monitor, aunque pienses que no tiene la decisión correcta, piensa que el tiene mayor experiencia que tu. Hazle caso.
* El mayor aliado de la seguridad es la Prudencia.
* No te arriesgues días de viento fuerte hasta que no sepas navegar con soltura.
*Llevar siempre como mínimo el siguiente material de seguridad:
Teléfono Móvil con funda estanca comprobada y con más de media carga de batería
Espejo para señales
Silbato
Salvavidas para todos los tripulantes
Si te vas a alejar: Neopreno, agua, gorra, alguna barra energética.