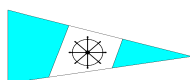




APUNTES PARA EL NIVEL ESCUELITA

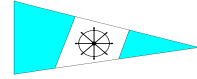
**ESTE APUNTE SE REALIZÓ CON TRANSCRIPCIONES DE OTROS
LIBROS Y ALGUNAS OPINIONES.
-SAN ISIDRO ARGENTINA-
CICLO 2009**



Camino de la Escollera 1500
C.C. 91 (1642) San Isidro
Tel.: 4743-1565

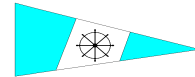


**ESCUELA DE VELA
OPTIMIST NIVEL ESCUELA.**

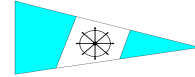


www.cvsi.org.ar

Tel. y Fax: 4732-2543

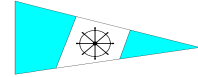


INDICE	PAGINA
A- Elementos necesarios para el curso	2
B- ¿qué es el optimist?	3
C- importancia de la clase en la Argentina	3
D- un poco de historia	3
E- ¿Cómo se llama?	4
F- Características del optimist	5
G- Armado y preparación del barco	6
H- Principios Generales	6
¿Porqué Navega Un Barco?	6
¿Cómo Sé De Donde Viene El Viento?	6
¿Cómo Se Llaman Las Partes Del Barco?	6
¿Cómo Manejo El Barco?	7
¿De Cuantos Lados Puede Venir El Viento?	7
Ceñida- Través	7
Aleta O A Un Largo. Popa Proa Al Viento	8
Hacer Bordes.	9
¿Qué Puedo Hacer Con La Vela?	10
¿Qué Puedo Hacer Yo Con Respecto Al Viento?	10
I- Recomendaciones	11
J- Mantenimiento Y Cuidado Del Barco	11
K- Tumbar	12
L- Navegación de ceñida	15
M- Navegación de través	16
N- Navegación a un largo	18
O- Navegación en popa	19
P- Posición del cuerpo, la vela y de la orza	21
Q- Nomenclatura básica	22
R- Los dos nudos principales	23
S- Datos del autor	24



Elementos que tienen que traer los chicos del curso de Optimist y recomendaciones generales

- 1- Chaleco salvavidas, con el nombre escrito con marcador, bien grande y visible.
El salvavidas es para llevarlo siempre puesto y abrochado.
Sin salvavidas los chicos no pueden navegar, no pueden estar en la lancha del entrenador, SE QUEDAN EN TIERRA Y LEJOS DEL AGUA.
- 2- Un bolso con una muda de ropa, porque seguramente nos vamos a mojar, o podemos caernos al agua, o tumbar con el barco.
- 3- Cuando hace calor, traer ropa liviana, un traje de baño, una gorra para la cabeza, protector solar, algo para tomar y comer.
- 4- En invierno, cuando hace frío, venir bien abrigados pero con ropa flexible para que podamos movernos con agilidad. No vengán con ropa apretada e inflada.
Si tienen, traigan un traje de agua.
- 5- No usen botas de caña alta de lluvia. Lo mejor son zapatillas de lonas. botitas de neoprene.
- 6- Llevar la carpeta con los apuntes los días de teoría.
- 7- Tenga siempre un cabo (1 metro) para practicar nudos.
- 8- Cada chico tendrá a su cargo un barco, al que van a cuidar. Limpiar:
Para esta tarea deben traer una esponja o cepillo suave y un frasquito con algo de detergente.
- 9- No deben alejarse de donde está el entrenador. No se retiren sin avisarle. Ni naveguen fuera de la vista del gomón.
- 10- No salgan solos de la dársena, siempre tienen que esperar el gomón del instructor.
- 11- Si tumban (darse vuelta con el barco), tienen que quedarse junto al barco, NUNCA SE ALEJEN DEL BARCO TUMBADO. Se agarran de la orza y lo adrizan o esperan que enseguida va a llegar el instructor para ayudarlos.
- 12- No olvidarse de llevar un achicador atado al barco.
- 13- Un buen navegante nunca pierde la calma. Al miedo lo dejamos en tierra. Lo único que puede pasarnos es darnos un buen chapuzón.
- 14- Los instructores siempre están atentos, mirando y cuidando a TODOS LOS CHICOS.



¿QUE ES EL OPTIMIST?

El optimist es un velero monotipo para una persona, de dimensiones muy reducidas 2,40 m de eslora (largo) y 1,15 m de manga (ancho) fabricado en fibra de vidrio, cuenta con una vela de aparejo tarquina (media cuadrada) con una superficie de 3,50 m². Esta clase es practicada por chicos entre 6 y 15 años.

IMPORTANCIA DE LA CLASE EN ARGENTINA.

La delegación Argentina que participó del Campeonato Mundial de Optimist 2001 en Quinchao, China ganó, de entre 208 barcos de 40 países, las dos medallas doradas en juego; con Lucas Calabrese en el individual (octavo título para la Argentina en esta clase), y por equipos con Mario Segers, Luciano Oggero, Manuel Bologna, Mercedes Travascio y Lucas Calabrese.

También este año Argentina en el Campeonato Norteamericano de la Clase Internacional Optimist, que se disputó en la ciudad de Kingston, Canadá, obtuvo dos medallas de oro, una de plata y una de bronce. En el Torneo por Equipos, nuestro país presentó tres conjuntos integrados por 5 timoneles cada uno: "Argentina 1" logró la medalla de oro, "Argentina 2" la de bronce y "Argentina 3" obtuvo la cuarta posición.

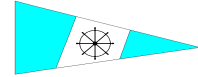
En el 2002, 2003 y 2005 volvió a obtener el campeonato mundial por equipos, logrando el cuarto título consecutivo.

UN POCO DE HISTORIA

El optimist nació en 1947 en Clearwater, USA y fue inventado por Clark Mills.

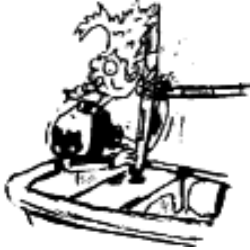
Al principio no era totalmente un velero, era más bien una caja con llantas y una vela, para "velear" sobre la calle. Algún tiempo después de que fue diseñado este "velero", se le pidió a Clark Mills diseñar un velero que sea seguro, fácil de velear y divertido. Así nació el Optimist en el sur de Florida. Poco después fue llevado a Europa por Dinamarca, el primer mundial se realizó en Inglaterra (Hamble) 1965. Hoy ya hay más de 250.000 optimist en todo el mundo.

En 1969 llegaron los dos primeros optimist, de terciado fenólico, a la Argentina, embarcados en el Yate "Fortuna" de la Armada Argentina. Desembarcado en Dársena Norte y trasladados al Yacht Club Argentino. El primer Campeonato Sudamericano se corrió en la Argentina en 1972, resultando ganador Gonzalo Campero.



ARMADO Y PREPARACIÓN DEL BARCO

Recuerda siempre revisar los flotadores.



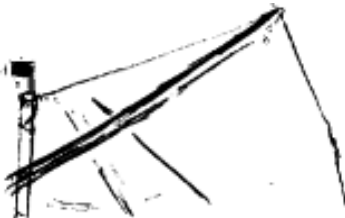
1- Pasa el palo por la fognadura hasta la carlinga

2- Coloca el pico.



3- Dale tensión al pico.

4- Observa que si el pico esta muy casado aparece una arruga paralela al palo.



Y si en cambio está demasiado filado, la arruga se verá en diagonal.

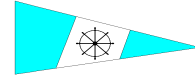
5- Verifica que los matafiones del mástil estén todos, y bien casados con la misma tensión.

6- Enganchá la escota a la pata de gallo con el ganchito y pásala por los motones. En el extremo es necesario hacerle un nudito para asegurarnos que no se va a salir.

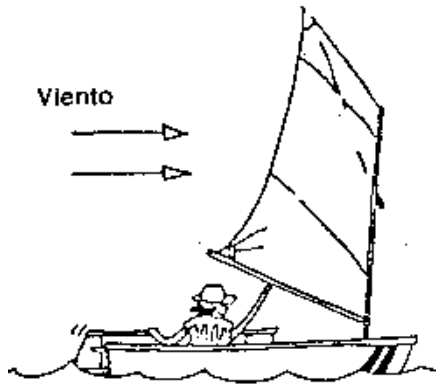
7- Una vez que el barco esté armado es conveniente dar una última revisión a todo el equipo. Controla que el achicador esté (atado), los flotadores bien inflados y el palo asegurado con el retén o seguro de palo.

8- Antes de bajar el barco al agua para navegar deberás conocer la dirección del viento. Para esto es útil mirar las banderas, otros barcos navegando como así también las olas en el agua. O fila totalmente tu vela y actuará como una bandera.





PRINCIPIOS GENERALES



¿PORQUÉ NAVEGA UN BARCO?

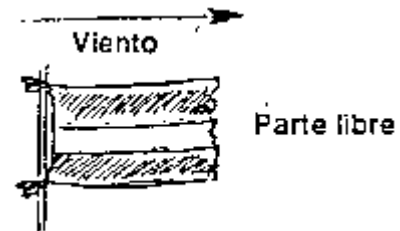
El barco se mueve por la fuerza que hace el viento sobre la vela.

Un barco a vela puede navegar en muchas direcciones, pero no puede ir contra el viento.

Con la proa hacia el viento no navega, se para e incluso puede navegar para atrás.

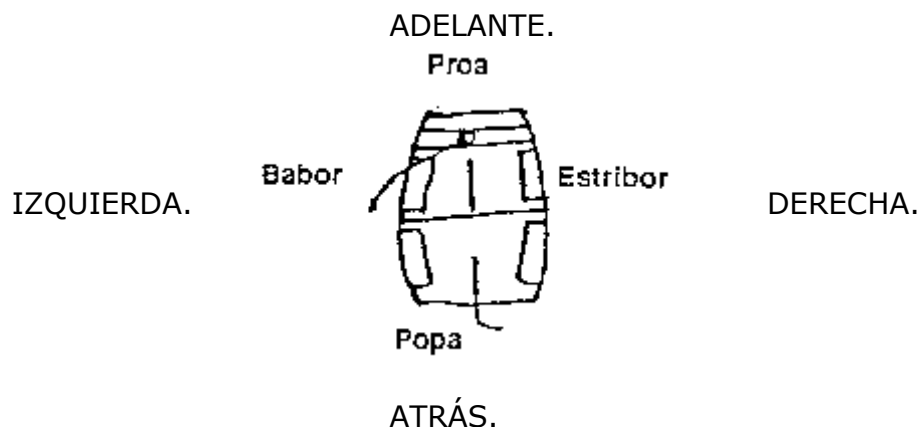
¿CÓMO SÉ DE DONDE VIENE EL VIENTO?

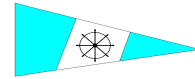
Hay varias maneras de darse cuenta de donde viene el viento. Por ahora, la más fácil es fijarse en una bandera o dejar flamear la vela. La parte libre de la bandera o la vela indica hacia donde va el viento.



¿CÓMO SE LLAMAN LAS PARTES DEL BARCO?

En el barco, así como en un auto, hay cuatro direcciones: PROA – POPA – BABOR – ESTRIBOR.





¿CÓMO MANEJO EL BARCO?

Con el timón.

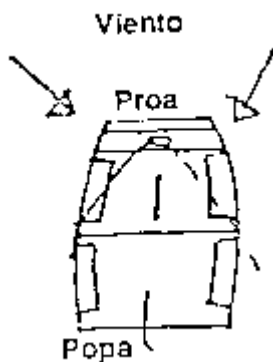
El timón es como el volante del barco de un auto. La única diferencia es que el auto cuando movés para la izquierda el auto se va para la izquierda, en el barco, si movés el timón para la derecha (estribor) el barco vira para la izquierda (babor). Como ves, el barco va para el lado contrario.

¿DE CUANTOS LADOS PUEDE VENIR EL VIENTO?

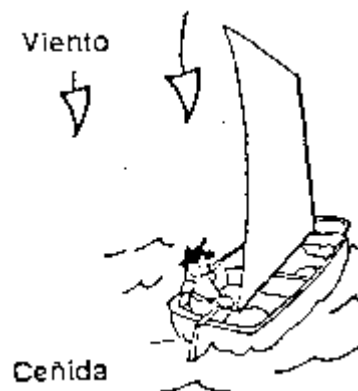
El viento puede "chocar" contra el barco en cuatro lugares distintos.

Para cada una de estas formas tengo que acomodar la vela, cazando o filando la escota.

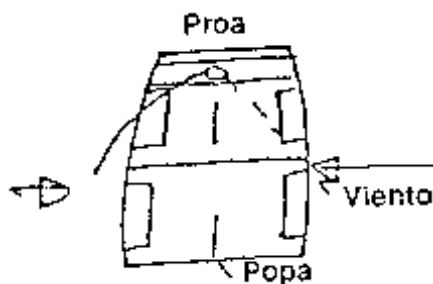
CEÑIDA



Cuando el barco recibe el viento por la proa, a 45°, estas navegando en ceñida. Casamos la vela hasta la esquina de popa (atrás).

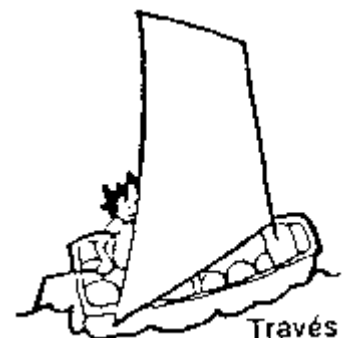


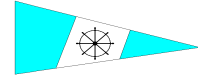
TRAVÉS



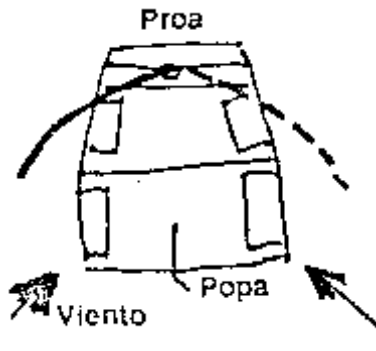
estén moviéndose hacia atrás.

Cuando el barco recibe el viento por los costados, navegamos al través. También filamos la escota, hasta que casi flamee la vela. Y las lanitas de la vela





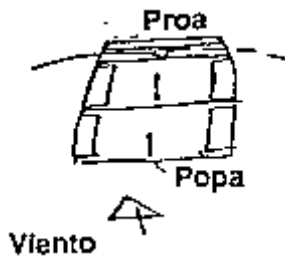
ALETA O A UN LARGO.



Cuando el barco recibe el viento a 45° de la popa (entre el través y popa). Debemos poner la vela más o menos perpendicular al viento. Como indica el dibujo.



POPA

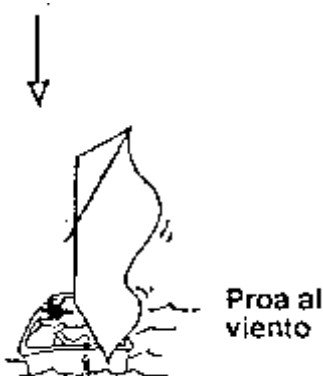


Navegamos viento en popa, cuando recibimos el viento por atrás. Hay que filar toda la vela (no olvidemos de hacer un nudito en la punta de la escota, dejando que la botavara quede perpendicular al barco -a 90° -).

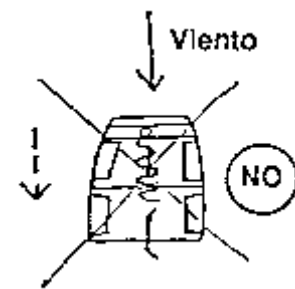


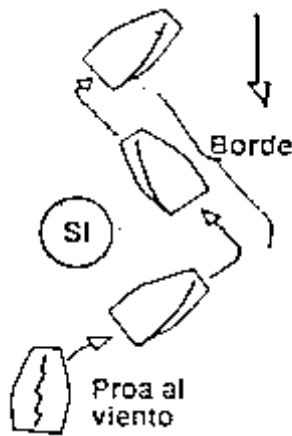
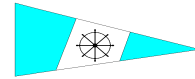
PROA AL VIENTO

Un velero no puede navegar proa al viento, es decir, en contra del viento.



Cuando pongo el barco proa al viento se para. Inclusive podemos llegar a desplazarnos para atrás, en este caso el timón responderá en sentido contrario. Tiro la caña a la derecha (estribor) y la proa virará hacia este lado.





HACER BORDES.

Si queremos ir a una boya que esté de donde viene el viento, la única manera de llegar a ella es navegando de ceñida en zig-zag. Haciendo bordes.

¿QUÉ PUEDO HACER CON LA VELA?. Puedo hacer dos cosas: CAZARLA O FILARLA.

¿CON QUE CAZO O FILO LA VELA?. La cazo o filo con la escota. La escota es el cabo que une el barco con la vela.

¿QUÉ ES CAZAR?. Cazar es tirar de la escota, acercando la vela al centro del barco.

¿QUÉ ES FILAR?. Filar es soltar la escota, alejándola del centro del barco.

¿QUÉ PUEDO HACER YO CON RESPECTO AL VIENTO?.

Puedo acercarme o alejarme del viento.

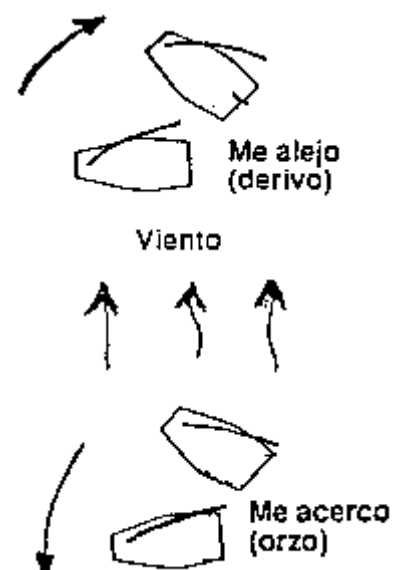
¿QUÉ ACERCO O ALEJO DEL VIENTO?.

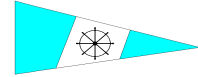
Acerco o alejo la proa del viento.

¿CÓMO SE DICE, ALEJAR Y ACERCAR?.

Cuando acerco la proa al viento estoy orzando. Si orzo mucho me quedo proa al viento o inclusive puedo llegar a virar.

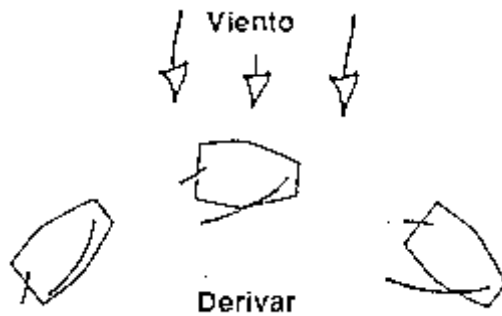
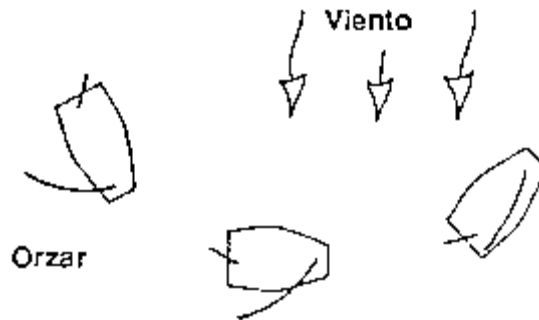
Cuando alejo la proa del viento, estoy derivando. Es lo contrario de orzar. Si derivas mucho navegarás de popa o inclusive la vela puede pasar al otro lado.





¿QUÉ HAGO CON LA VELA CUANDO ORZO?

Cuando me acerco al viento, siempre debo *cazar* la vela.



¿CUÁNDO DERIVO?

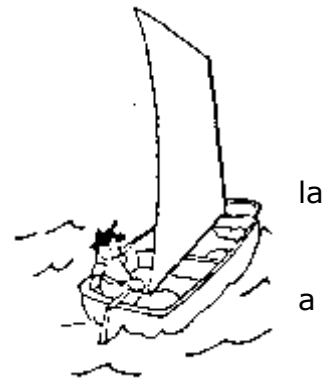
Cuando alejo la proa del viento, debo *filar* la vela.

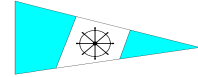
¿QUÉ ES EL RUMBO?

El rumbo es la dirección que sigue el barco.

¿CÓMO MANTENGO UN RUMBO?

En teoría, para mantener el rumbo deberías llevar caña del timón recta, pero en la práctica no ocurre así. El barco, por la forma de su casco, tu posición a bordo y el casado de la escota, tiende veces a caer hacia una u otra banda. Esta tendencia la deberás corregir constantemente, sin agresividad (muy suave).





RECOMENDACIONES.

- Siempre debo ir sentado del lado contrario al que está la vela.
- El optimist, y ningún velero navega proa al viento. Debo hacer bordes.
- No tengo que mover mucho el timón porque el barco se frena. Una vez que decido para donde voy, mantengo el rumbo sin "palear".
- Siempre debo mantener la calma, y nunca tener miedo. Un buen navegante nunca se desespera.
- Nunca navegues sin salvavidas.
- Estar atentos a 4 cosas.
 - Que mi barco este en condiciones de navegar.
 - El rumbo que llevo.
 - La vela que no flamee y funcionen los catavientos.
 - Los demás barcos u obstáculos que estén en nuestro camino.

MANTENIMIENTO Y CUIDADO DEL BARCO

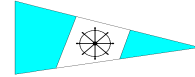
Es muy importante que prestemos atención al cuidado de nuestro barco, ya que dependemos de él y de todos sus elementos que lo componen (timón, orza, vela, cabos, herrajes, etc.) para nuestra seguridad mientras estemos navegando.

Cuando comencemos a correr regatas el cuidado del barco influirá en nuestra velocidad y lo más importante, en si llegamos o no esa regata.



Trata de mantener limpio, libre de gracidud y arena el casco; timón y orza. Esto influye mucho en el desplazamiento sobre el agua; para eso deberás lavarlos cada vez que vuelvas de navegar con agua para quitarle la arena, igual que a todos los herrajes y cabos.

Cada vez que tengas una competencia importante deberás lijar con una lija muy fina, el casco, timón y orza. Siempre moviendo la mano en el mismo sentido como lo hace el agua sobre esa superficie.



REVISAR PERIÓDICAMENTE:

- LO MÁS IMPORTANTE es revisar los flotadores que estén bien inflados (los tres) o que no estén pinchados.
- Los cabos, principalmente el cabo del pico y del vang que no estén muy gastados donde se amordazan (no esperes a que se corten para cambiarlos).
- Comprobar que los herrajes no estén flojos (mal atornillados), si hay mucho viento es importante que los herrajes estén bien ajustados.
- Los grilletes, las chavetas. Sobre todo las del arraigo de la mayor y el vang.
- Los herrajes del timón (que no tengan ninguna fisura).
- Que tengamos siempre a bordo un cabo flotante para usar de boza, de 8 metros.
- Tener dos achicadores, uno pequeño que se adapte al ángulo del barco y otro grande en caso de que entre demasiada agua.
- Siempre lleva uno o más achicadores, atados con un cabito al casco.

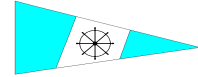
TUMBAR

Tumbar no es ningún accidente, sino que se puede considerar como una maniobra más en la navegación.

Mucha gente cree que un Optimist, al tumbar, ya no puede seguir

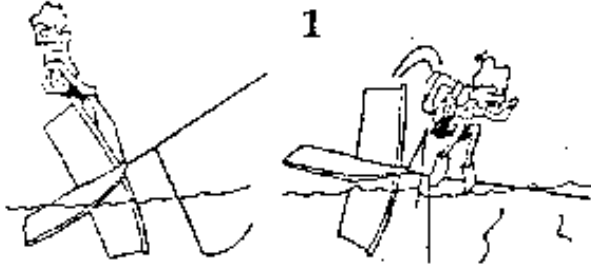
Navegando a menos que sea ayudado por una lancha de auxilio. NO ES ASÍ. Si llevas los flotadores bien inflados, la tumbada será un juego divertido.





SIGUE ESTOS PASOS Y PODRÁS ADRIZAR EL OPTIMIST SIN PROBLEMAS.

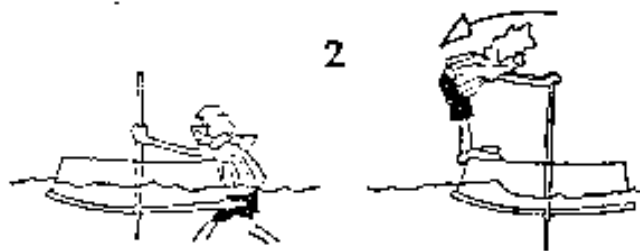
TUMBAR



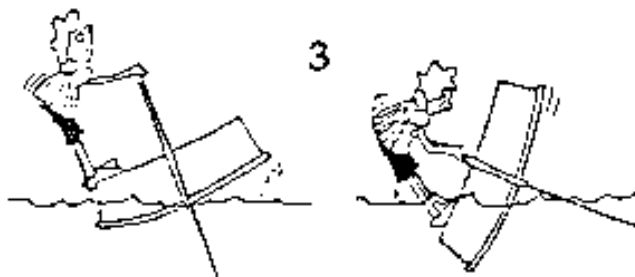
Cuando veas que no hay solución tirate al agua sin miedo. Y sal hacia popa (donde está el timón)

Cuando el barco esté boca abajo, sube por el lado contrario de donde se cayó la vela ayudándote con la orza

Agarra la orza y tira de ella hacia ti con fuerza. Con los brazos bien estirados.

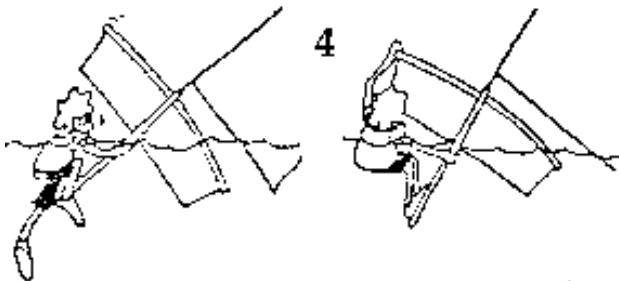
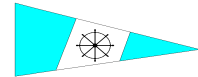


Si no puedes hacer un pequeño balanceo, yendo primero hacia adelante y después te tiras para atrás.



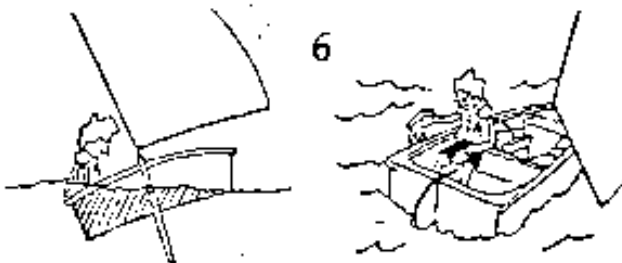
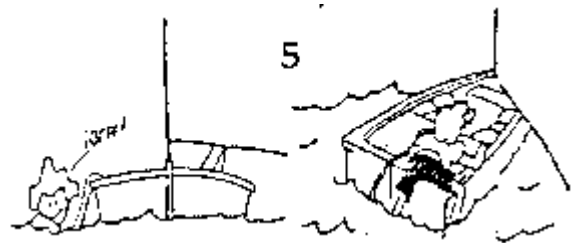
El barco empezará a levantarse.

No te sueltes de la orza hasta que esté más adrizado



Intenta subirte a la orza.
Agárrate de la borda cuando
la alcances.

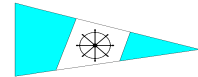
Cuando esté ya en posición vertical, no te precipites para subir. Sin soltar el barco, ve hacia la popa y sube sin escorar el barco o si hay muchas olas achica el barco desde el agua para no undirlo.



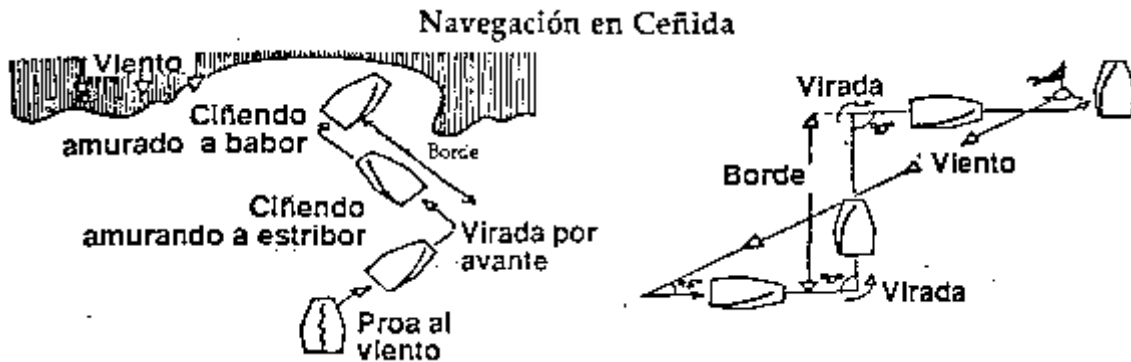
Una vez a bordo, verás que hay mucha agua. Si lo dejas escorar, te entrará mucha más. Siéntate en el centro del barco y empieza a achicar.

Sigue estos consejos.

- Debes llevar siempre el achicador atado al barco.
- Mientras achicas verifica que todo el borde del barco este fuera del agua.
- No te pongas nervioso ni te asustes. Actúa con serenidad y sigue los pasos que se indican en los dibujitos.
- Nunca abandones el barco cuando tumbes. Sino lo podés adrizar, tené paciencia y esperá a que vengan a buscarte tu entrenador. No intentes llegar a la orilla nadando.



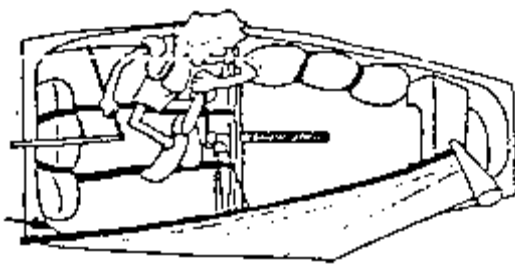
NAVEGACIÓN EN CEÑIDA



Como vos ya sabes, no se puede navegar proa al viento. Pero sí se puede llegar a un lugar que esté situado contra el viento. Para eso hay que navegar en ceñida y hacer bordes.

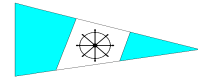
Navegamos formando un ángulo de aproximadamente 45° con la dirección del viento.

Ceñir correctamente es navegar formando el menor ángulo posible con la dirección del viento, sin que el barco se pare. Ósea que la vela no gualdrapee.



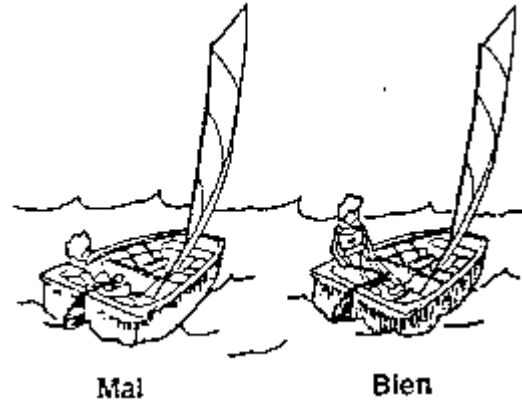
Hay que llevar la vela cazada. Vamos a cazar la escota, hasta que la botavara llegue al ángulo que forman la popa con el costado del barco.

Cuando navegas en ceñida, tenés que sentarte a barlovento (de donde viene el viento), junto al mamparo, como se ve en la figurita de la derecha, la que dice "BIEN".

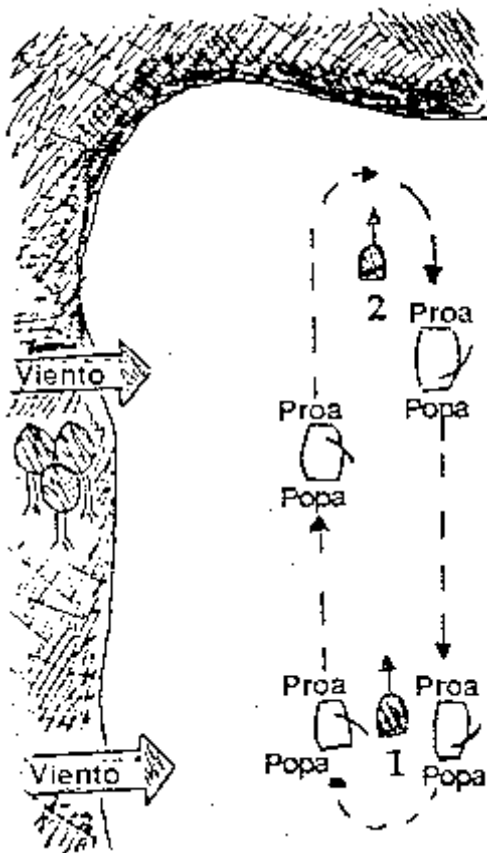


Te sentás sobre la borda, y con el peso de tu cuerpo tratas de mantener al barco derecho (adrizado). Para eso a lo mejor te tenés que "colgar", tirate para atrás, engançando los pies en las lingas.

EL BARCO NAVEGA MÁS RÁPIDO CUANDO ESTÁ ADRIZADO (DERECHO), SOBRETUDO CUANDO HAY MUCHO VIENTO. POR LO TANTO EN CEÑIDA INTENTÁ QUE NO SE ESCORE.



NAVEGACIÓN DE TRAVÉS

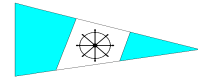


Cuando navego con el viento de través (el viento entra por el costado del barco), la vela se queda del lado contrario al de donde viene el viento, y la llevo algo más filada que cuando voy en ceñida.

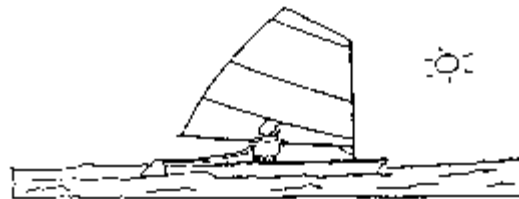
Cuando voy de la boya N° 1 a la N°2, estoy navegando de través.

Al llegar a las boyas y dar la vuelta, la vela cambia de lado, pero la deajo igual filada.

Cuando navego de través, me siento del lado contrario al que está la vela, y en el medio del barco, como se ve en la figura.



La posición de la vela muy importante para ir rápido. Si la tengo muy cazada o filada, el barco va lento, y se puede llegar a parar.

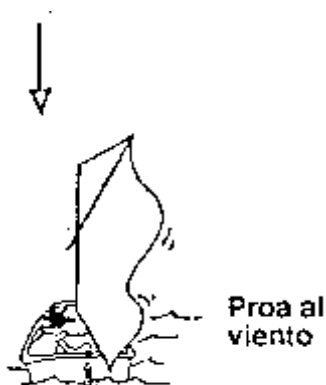


es

Para saber hasta donde tenemos que filar la vela, nos fijamos en el gratil (borde de la vela que se ata al palo).

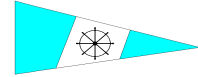


Tenemos que ir filando la vela y mirando el gratil, cuando la vela empieza a flamear, quiere decir que hemos filado demasiado. Entonces cazamos un poquito hasta que el gratil no flamea más. Lo mas preciso es mirar las lanitas e intentar que se muevan hacia atrás. Si una no funciona en través llevo la vela para el lado que esta la lanita que no funciona. En ceñida llevo el timón para el lado que esta la lanita que no funciona.



Cuando navegamos de través podemos ir directamente al lugar al que queremos llegar, no hace falta hacer bordes.

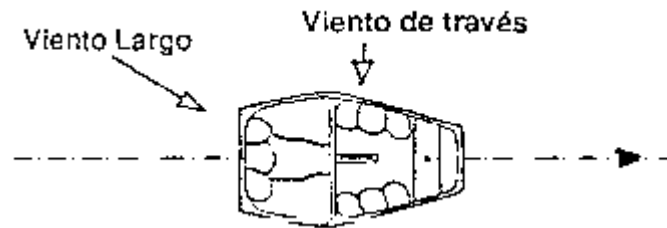
Como el viento puede ir cambiando, y lo que queremos hacer es mantener el rumbo fijo, vamos modificando un poquito la posición de la vela (filando y cazando) si hace falta. Y mantener fijo el rumbo.



NAVEGACIÓN A UN LARGO

La navegación a un largo es muy parecida a la navegación de través.

Navegando a un largo el viento se recibe por la aleta (entre la popa y el través), como indica el dibujo.



Al recibir el viento algo más a popa que cuando navegamos al través, el barco puede llegar a planear. Para ir rápido tenés que aprovechar esto.

La vela debe ir filada, un poco más que la posición de navegación en través, lo más suelta posible pero sin que llegue a flamear.

Cuando flamea la tenés que cazar un poquito.

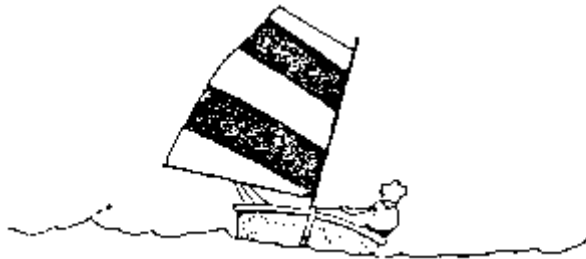
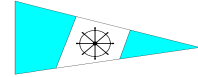
Cuando tengas un poco de práctica podés llevar la orza algo levantada, un poco más que la altura de la botavara.

El barco tiene que ir algo escorado a barlovento (hacia el lado contrario de donde está la vela)

Con práctica tienes que llegar a escorarlo hasta que el agua casi toque el borde del barco.

Si hay poco viento debes inclinar menos el barco para que no se te venga la botavara.

Si tienes que mover el timón hazlo siempre con mucha suavidad.



Trata que el barco no hunda la proa ni la popa.

Para esto vas a tener que mover tu cuerpo para atrás si hundes la proa o para adelante si estas hundiendo la popa. Cuando ves que se hunde la proa, te inclinas para atrás, y cuando lo que se hunde es la popa, te inclinas para adelante.

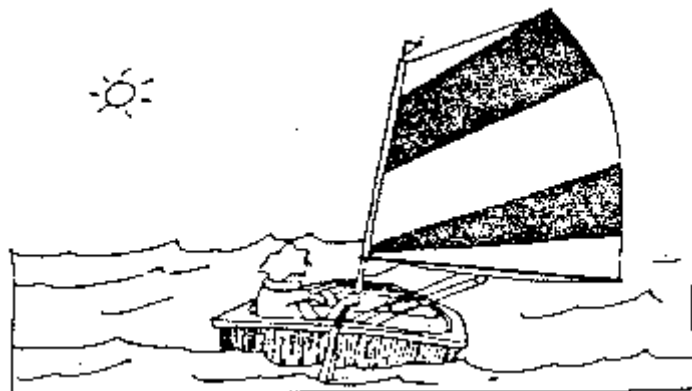
La navegación a un largo es directa de un punto a otro, no hay que hacer bordes.

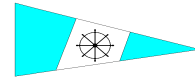
Esto significa que el rumbo es fijo, y que si el viento se modifica, lo que tenés que modificar es la posición de la vela, filando o cazando un poquito para que no flamee. Lo mas filada posible sin que flamee.

NAVEGACIÓN EN POPA

Cuando navegamos en popa, el viento "entra" al barco por la popa, lo empuja por atrás. El barco se mueve fácilmente, y a veces parece que el viento soplara poquito.

Navegación en popa





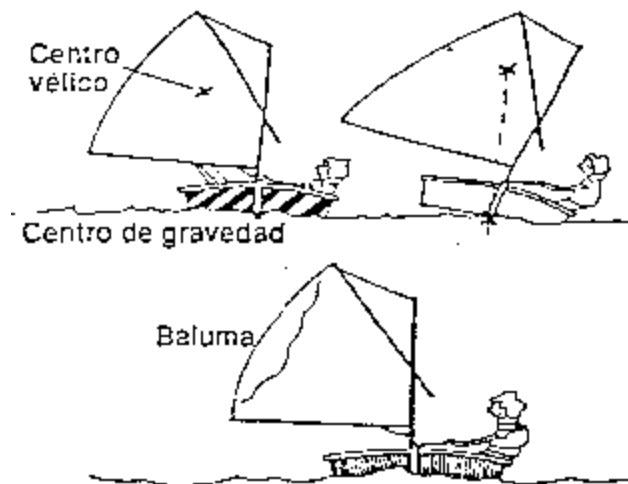
Pero tenés que estar muy atento, porque si te desvías del rumbo la vela puede cambiar de banda bruscamente y la botavara pegarte en la cabeza.

A esto se lo llama trabuchar. Y pasa cuando empiezas a cambiar el rumbo para el lado que está la vela.

Te tenés que sentar sobre la borda, y llevar el barco un poco escorado a barlovento. Como la navegación a un largo.

Cuando el barco esta así inclinado, despega gran parte de la superficie del casco y puede llegar a planear. Por lo tanto irá más rápido que adrizado.

Si el viento es muy fuerte, se puede hundir la proa. Para evitar esto te tenés que sentar bien a popa.



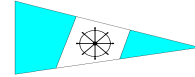
La vela debe ir bien filada, hasta que la botavara quede perpendicular con el eje del barco.

Para que la botavara no se levante, tenés que cazar el vang.

La orza va bien levantada. Hasta la altura del primer matafión, con viento fuerte la puedes tener un poco mas abajo para tener mas control del barco.

En esta navegación el rumbo es fijo, por lo tanto si vemos que la vela flamea, la cazamos y siempre mantenemos el rumbo directo a la boya.





POSICIÓN DEL CUERPO, LA VELA Y DE LA ORZA.

Navegación en ceñida

⊕ Me siento lo más a proa posible, cerca del mamparo, sobre la banda del barco. Si el barco escora, me cuelgo para atrás para adrizarlo.

⊕ La escota va bien cazada. La punta de la botavara debe estar apuntando al vértice del espejo de popa.

⊕ La orza debe estar totalmente baja. Tratamos de ceñir al máximo, sin que se pare el barco. Entonces tenemos que modificar el rumbo cuando notamos que alguna lanita no funciona bien, osea que no está apuntando hacia atrás.

Ceñida _____ **escota fija** _____ **rumbo variable**

Con el timón regulo que las lanitas de la vela funcionen correctamente, tirando el timón para el lado que está la lanita que no funciona.

Navegación de través

⊕ Me siento junto al mamparo, en la parte media del barco y sobre la banda o abajo en cuclillas si hay poco viento. Barco plano.

⊕ La vela va un poco filada, sin flamear. Si flamea la cazo un poquito.

⊕ La orza va un poco levantada. Hasta la botavara.

⊕ Cuando se navega de través, a un largo o en popa, se puede ir directamente al lugar elegido. Por lo tanto el rumbo es fijo, y lo que modificamos para que funcionene las lanitas es la vela, tirandola para el lado que este la lanita que no funciona.

Nav. De través _____ **escota variable** _____ **rumbo fijo**

Navegación a un largo

⊕ Me siento a barlovento, cerca de la popa si se me hunde la popa.

⊕ La vela va filada, lo más suelta posible sin que llegue a flamear.

⊕ La orza va un poco levantada, más que en la navegación de través.

⊕ Esta navegación también es directa de un punto a otro, por lo tanto el rumbo es fijo y el cazado de la vela se modifica cuando se nota algún cambio en el viento.

Nav. A un largo _____ **escota variable** _____ **rumbo fijo**

Navegación en popa

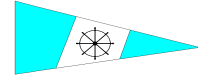
⊕ Me siento cerca de la popa si hay mucho viento y con las rodillas juntas pegadas a la banda (borde) mirando hacia adelante.

La vela va filada. La botavara tiene que quedar perpendicular al barco. Si hay poco viento la abro un poco mas y si hay mucho, la cierro mas que 90°.

La orza va bien levantada. Hasta la altura del primer matafion.

También ésta es una navegación directa.

Nav. En popa _____ **escota variable** _____ **rumbo fijo.**



NOMENCLATURA BÁSICA.

ABATIMIENTO: Desplazamiento lateral del barco sobre el agua.

ACHICADOR: Instrumento para sacar agua del barco.

ACHICAR: Sacar el agua del barco.

ADRIZAR: Enderezar un barco a su posición normal que estaba escorado o tumbado.

ADUJAR: Ordenar los cabos de manera que no se enreden, permitiendo su rápido desplazamiento cuando se los utilice.

ALETA: Punto intermedio entre el través y la popa.

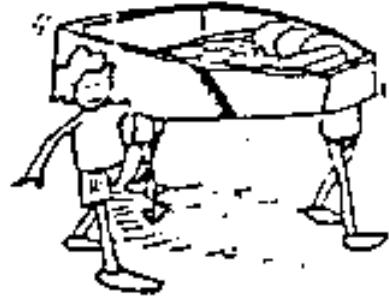
AMARRAR: Asegurar con un cabo el barco para que pueda permanecer durante un tiempo determinado en un muelle

AMURA: Punto intermedio entre la proa y el través.

AMURADO A ESTRIBOR: Barco que recibe el viento por la banda de estribor.

AMURADO A BABOR: Barco que recibe el viento por la banda de babor.

APAREJO: Conjunto de velas, mástiles, botavara, etc.



necesarios para el funcionamiento del barco.

ATRACAR: Maniobra o conjunto de maniobras efectuadas por un barco para acercarse a la costa o a un muelle.

BABOR: Costado izquierdo del barco, visto de popa hacia proa.

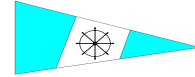
BARLOVENTO: Lado de donde viene el viento.

BORDE: Camino que hace el barco entre dos bordadas.

BORDEJEAR (DAR BORDADAS): Navegar ciñendo alternativamente de una y otra banda, ganando camino hacia barlovento.

BOZA: Cabo (preferentemente flotante) que sirve para amarrar al barco.

CABECEO: Oscilación de un barco a causa del movimiento de las olas.



CABO: Todas las cuerdas o sogas que se usan a bordo.

CALMA: Carencia total de viento.

CALMA CHICHA: Cuando la superficie de la laguna está completamente quieta.

COLGARSE: Consiste en llevar el cuerpo todo lo posible hacia barlovento, sujetándose los pies con las lingas, para así poder mantener la embarcación derecha.

ESCORA: Inclinación del barco hacia una banda.

ESCOTA: Cabo que se utiliza para maniobrar las velas.

ESLORA: Largo de la embarcación

ESTRIBOR: Costado derecho del barco, visto de popa hacia proa.

FLAMEAR: Movimiento de las velas, al quedar orientadas al viento.

MANGA: Ancho del barco.

MORDAZA: Dispositivo que sirve para retener un cabo.

MOTÓN: Roldana por donde pasan los cabos.

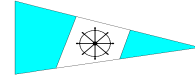
OLLAO: Orificio con los bordes reforzados practicado en las velas.

PORTAR: Cuando una vela está hinchada por efecto del viento, sin flamear.

RACHA: Fuerte golpe del viento. (Arrachado) : Viento que experimenta frecuentes e imprevistas variaciones de intensidad.

SOTAVENTO: Lado por donde se va el viento.

VIRAR: Cambiar de amura pasando la proa por el viento.



LOS DOS NUDOS PRINCIPALES

1- LLANO

Este nudo es el básico para el optimist. Lo utilizarás para anudar dos cabos del mismo grosor.

Ej. Para atar: los matafiones del mástil y la botavara.
 El puño de boca, como su reten.
 Los demás puños, escota, amura, etc.

2- AS DE GUIA

Utiliza este nudo para hacer una *gaza* que no corra.

Ej. para atar: La escota al motón de la botavara.
 El vang a la botavara.
 El repique del pico, La Boza, etc.

3- OCHO O LASCA

Nudo fácil y útil. Su función es evitar que el cabo se escape de un montón de pasteca, normalmente se lo emplea en el chicote (extremo de un cabo) de las escotas, repique de pico, vang, etc.