




MANUAL DE CATAMARÁN




CONTENIDO DEL CURSO

Teoría:


- Nuestro catamarán (Descripción técnica)
 - El viento y los rumbos
 - Conceptos Básicos
 - Control de la embarcación
 - o Virada
 - o Trasluchada
 - o Parar el barco
 - o Desvolcar
 - Seguridad
 - Prioridades en el mar
- 

Práctica:

- Aparejar el catamarán
 - Salida sin rompientes
 - Virada y trasluchada
 - Parar la embarcación
 - Llegada a la playa sin rompientes y varada
- 

Contenido del cursillo de perfeccionamiento

(Necesario para alquilar un catamarán):

- Salida y llegada con rompientes
 - Controlar el catamarán escorado (con vientos fuertes)
 - Dominar las maniobras de manera efectiva
 - Virada en reversa
 - Desvolcar la embarcación
 - Ganar barlovento
- 

Bienvenido al curso de catamarán de la Escuela de Vela y Surf EVS

El curso es teórico y práctico y se desarrolla en tierra y en el mar.

El objetivo del curso de iniciación es que el alumno adquiera los conocimientos necesarios para montar correctamente el equipo, fijar y mantener un rumbo y cambiar de sentido de las dos maneras posibles (viradas y trasluchadas) para disfrutar de este deporte y del contacto directo con el mar.

NUESTRO CATAMARÁN

El catamarán es todo barco con dos cascos.

Las velas son las encargadas de recoger la energía del viento para impulsar el barco

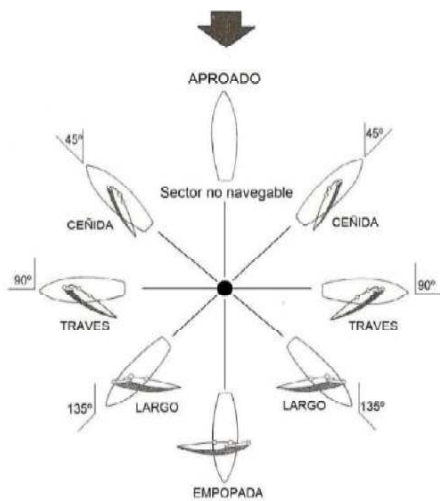


EL VIENTO Y LOS RUMBOS

Del viento nos interesa su dirección y su intensidad.

Rosa de los vientos: Asigna un nombre a cada viento en función del lugar del que viene respecto a los puntos cardinales.

Escala de Beaufort: Mide la intensidad del viento mediante observaciones de sus efectos. Tiene un equivalente en nudos. 1 nudo= 1milla/hora. 1 milla=1852m.



viento justo por la popa.

Nota: si el barco se queda proa al viento se parará dado que el viento no llega con ángulo a las velas. Esto ocurre en la zona no navegable.

El rumbo de **empopada** no se utiliza en catamarán por ser poco eficiente.

LOS RUMBOS

Aproado: Proa al viento es imposible avanzar navegando a vela.

Ceñida: Rumbo a 45° del eje del viento real. Recibimos el viento por la amura y se navega casi contra la ola. Varias ceñidas en forma de zig-zag nos ayudan a realizar un recorrido contra el viento.

Través: Rumbo a 90° del eje del viento real. Recibimos el viento por el centro del costado y se navega paralelo a la ola.

Largo: Rumbo a 135° del eje del viento real. Recibimos el viento por la aleta y navega casi en dirección de la ola.

Empopada: Rumbo a 180° del eje del viento real. Se recibe el

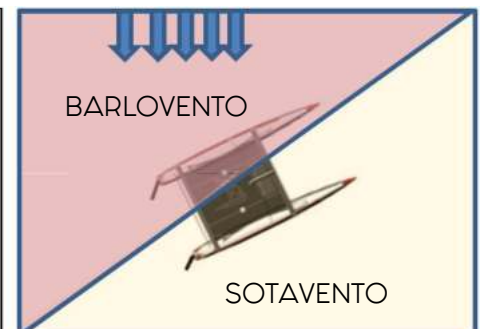
CONCEPTOS BÁSICOS

BARLOVENTO / SOTAVENTO

Éste es un concepto importante dado que significa una referencia respecto al viento que se utiliza mucho.

Barlovento es de donde viene el viento. Si navegamos hacia el viento lo hacemos hacia barlovento, la parte del barco a la que le llega antes el viento es la de barlovento.

Sotavento es hacia dónde va el viento. Las velas están en sotavento del barco y una pelota que flota se desplaza a sotavento.



ORZAR / ARRIBAR

Orzar: acercar la proa al viento.

Arribar: alejar la proa del viento.

CONTROL DE LA EMBARCACIÓN

De forma básica, podemos decir que el barco se dirige con el timón y se le regula la velocidad con las velas. A medida que mejoremos nuestra técnica veremos que todo está relacionado.

EL TIMÓN: Lo forman la pala, caña, barra de unión para unir los timones de ambos cascos y stick (alargadera en castellano, aunque poco usado). La proa de la embarcación se dirigirá al lado contrario hacia donde movamos la caña debido al agua que choca contra una de las caras de la pala. Esto hace que se desplace la popa y en consecuencia, también la proa. Es fácil entender que si el barco está parado el timón no actúa.

Si tiro del stick el catamarán tiende a arribar y si empujo del stick el catamarán tiende a orzar.

La Virada

Virada: Es la maniobra de cambiar de sentido **en contra** del viento. Navegando al través comienzo a orzar para que la embarcación inicie un giro a barlovento hasta quedar proa al viento con las velas cazadas al máximo y con velocidad suficiente para superar la zona no navegable sin el empuje de las velas, orzar suavemente, dejar que el foque se acuartele ya que necesitamos que nos ayude a salir del proa a viento, cambiar contrapeso, patrón o patrona quedarán de rodillas sobre el centro del trampolín mirando a popa, pasarán el stick al otro lado de la escota y amollará la mayor un poquito. Una vez el viento ha cambiado de lado, se cambia el foque de lado y se vuelve a cazar la vela mayor.



ATENCIÓN: estando el catamarán proa al viento podría hacer marcha atrás empujado por olas y viento. Si esto sucede deberemos cambiar la posición del timón para aprovechar la velocidad hacia atrás para terminar la virada, de lo contrario volveremos a la posición inicial.

Para cazar adecuadamente una vela, amollaremos hasta que flamee (moverse como una bandera al viento) por su lado situado más a proa y en ese momento cazar lo mínimo para que deje de flamear.

Los catavientos son unos pequeños hilos que la vela puede tener a cada lado. Nos ayudan a cazar correctamente. Deben estar rectos y pegados a la vela. Si flamea el de barlovento debemos cazar y si lo hace el de sotavento amollar. Todas las velas funcionan igual.

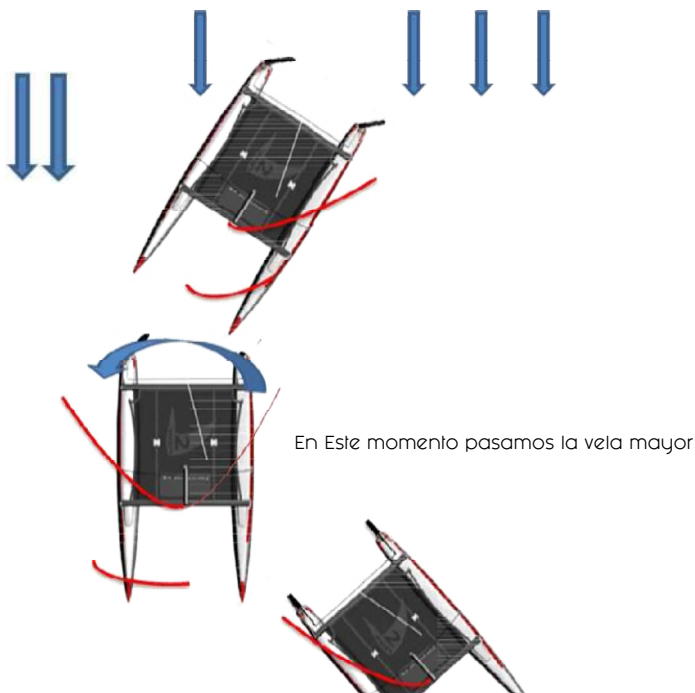


La Trasluchada

Trasluchar: Es la maniobra de cambiar de sentido **a favor** del viento. Navegando al través comienzo a arribar para que la embarcación inicie un giro a sotavento hasta quedar popa al viento con las velas algo amolladas al máximo y con velocidad suficiente.

Mientras se realiza la maniobra, patrón o patrona se situarán de rodillas sobre el trampolín, el stick lo tiraremos al agua, controlaremos el timón cogiéndolo por la barra de unión hasta terminar la maniobra y nos sentemos sobre el casco contrario del que estábamos.

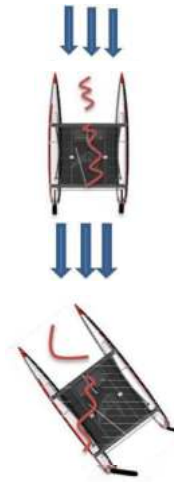
El foque lo cambiaremos cuando veamos que empieza a cambiar por sí solo.



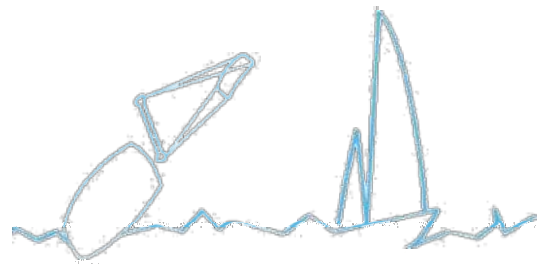
Parar el Barco

Si para que el barco se mueva debemos inflar las velas, para que pare debemos desinflarlas. Un sistema sería poner el barco proa al viento. Las velas flamean y el barco se para.

Otra posibilidad es, parar en posición neutra. El barco se sitúa en posición de ceñida, se amolla carro y escota de mayor y el foque se cambia de lado para que se infle del revés, lo que se llama acuartelado. Si el timón lo mantenemos como si quisiésemos orzar, empujándolo hacia la vela, el timón y el foque hacen fuerzas contrapuestas y el barco se para.



Tengamos en cuenta tres cosas importantes: el barco sólo se podrá parar si está proa al viento o en posición de ceñida, nunca si está de través, largo o empopada; mantener el barco parado requiere de un trabajo constante, no podemos parar y soltar el timón; cuando decimos que el barco está parado no es del todo cierto, siempre tiene un movimiento provocado por el agua. Siempre debe quedar alguien a bordo y quien se bañe debe hacerlo cogido de algún cabo.



Desvolcar un Catamarán

Como toda embarcación de vela ligera, un catamarán puede volcar.

Para desvolcar debemos contar con un cabo amarrado al mástil. Es importante comprobar que lo tenemos antes de salir a navegar. Si descubrimos que no lo tenemos podemos improvisarlo, por ejemplo, con la escota del foque.

Pasaremos dicho cabo por el casco que haya quedado elevado, nos colgaremos de él situando nuestro cuerpo bien cerca del mar y bien estirado para tener mayor palanca.



A medida que el barco desvuelque se tiene que ir subiendo por el cabo. Llegará un momento en el que nos daremos cuenta de que el barco seguirá cayendo a pesar de no contar con nuestro peso; en ese momento encogeremos nuestras rodillas con la intención de quedar entre los dos cascos, cogiendo el catamarán por la vigueta de proa para evitar que pueda volver a volcar o que pueda salir navegando sin nosotros. Nunca intentaremos salir de debajo cuando está en proceso de desvolcar ya que lo más probable es que el casco nos caiga encima.

NORMAS DE SEGURIDAD:

- Utilizad siempre chaleco salvavidas.
- Comprobad el correcto estado de la embarcación.
- Navegad siempre a barlovento del lugar al que queráis regresar.
- Utilizad ropa adecuada y llevad abrigo de sobra.
- Nunca salgáis sin avisar a alguien de tu zona de navegación y hora prevista de llegada.
- Utiliza protección solar incluso en invierno. Siempre gafas de sol incluso con nubes.
- Lleva contigo algún elemento de comunicación con tierra.
- Es aconsejable disponer de silbato, navaja, compás (brújula), luz, reloj, comida energética (barritas), agua, grilletes y mosquetones de respeto (de por si acaso).
- Infórmate de tu zona de navegación (rocas escondidas, zonas de tráfico marítimo, regatas...)
- Consulta los partes meteorológicos y observa la meteorología mientras navegas.
- Asegúrate de que tu nivel de navegación es el adecuado para la embarcación y las condiciones meteorológicas. No arriesgues.
- Conoce las normas del lugar en el que vas a navegar; zonas prohibidas, normas de puertos o playas...
- El pelo largo debe ir bien recogido.
- Evita siempre el riesgo de abordaje aunque tengas preferencia.
- Nunca abandones la embarcación. Aunque no pueda navegar te mantendrá a flote y seco.
- Utiliza el sentido común.

PRIORIDADES EN EL MAR

- 1- Una embarcación situada a sotavento tendrá preferencia sobre una a barlovento.
- 2- La embarcación que alcanza a otra es quien debe maniobrar.
- 3- Una embarcación a vela tiene preferencia sobre otra a motor salvo si esta es un pesquero, realiza un remolque o tiene algún problema para maniobra.

Y recuerda que nunca sabrás tanto como lo que te falta por aprender. Cuanto más sepas y mejor navegues lo harás de forma más segura y te divertirás más. No dudes en tomar clases de forma periódica con una persona especialista.

Desde la Escuela de Vela y Surf EVS te deseamos buen viento y buena navegación.

-