



**CENTRO INTERNACIONAL
DE NAVEGACION DE AROUSA**

**MONITORES DE VELA LIGERA
DE BOIRO - 2004**

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN: EL C.I.N.A.	1
2. LA ENSEÑANZA	1
3. LA NAVEGACIÓN	1
3.1. Vela ligera.....	2
6.1. Normas para los motores	3
7. INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD	5
8. PERÍMETROS DE NAVEGACIÓN	5
8.2. Vela Ligera	5
11. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS DE VELA LIGERA	6
11.1. Nivel 1: Iniciación a la vela.....	6
11.2. Nivel 1: Perfeccionamiento	7
11.3. Programas de los cursos de Vela Ligera.....	9
11.3.1 INICIACION: ORIENTADO A BARCOS TIPO CARAVELLE	9
11.3.2. PERFECCIONAMIENTO : ORIENTADO A BARCOS TIPO VAURIEN	14
11.4: NIVEL DE SALIDA PARA LOS ALUMNOS NIVEL I.....	18
11.5. RECOGIDA DEL MATERIAL DESPUES DE LA NAVEGACION	21



1. INTRODUCCIÓN: EL C.I.N.A.

1. El C.I.N.A. es un centro donde los que ya aprendieron a navegar, vuelven, desinteresadamente, a enseñar a los nuevos.
2. El C.I.N.A. es de todos nosotros y será lo que cada uno hagamos de él con nuestro apoyo y esfuerzo. Su buen funcionamiento dependerá, por tanto, de nosotros mismos. Desde luego, este funcionamiento no será nunca bueno sin que colaboremos eficazmente y respetemos y cuidemos su material.
3. No debe olvidarse nunca que el C.I.N.A. se propone la formación de los jóvenes por la disciplina del mar, pero su fin principal es hacer buenos navegantes a vela.

2. LA ENSEÑANZA

1. No debe haber demasiadas clases teóricas: una y una crítica (o análisis) de la navegación será suficiente a lo largo de cada jornada.
2. El segundo día debe darse una clase profunda y seria sobre la seguridad, intervención en caso de hombre al agua, vuelco en vela ligera, actuación en caso de avería, etc.
3. Debe procurarse que el monitor dé también algunas clases teóricas sobre el tema que domine mejor.
4. Todos los alumnos deben dominar el manejo de las embarcaciones a remo, por lo que se les hará practicar en ellas bogando y singando, hasta conseguir una gran soltura.
5. Los Jefes de Centro y el Monitores deben conocer muy bien el nivel técnico de cada alumno en todo momento para conseguir mejorarlo a lo largo del curso.
6. La regata debe de practicarse desde el momento en que los alumnos puedan ya manejarse solos. Debe fomentarse esta actividad que es utilísima para conseguir un buen reglaje de velas. No hay que olvidar que los alumnos que terminan, podrán enfocar su afición posteriormente hacia la regata.

3. LA NAVEGACIÓN

Debe establecerse un horario que permita el buen aprovechamiento de las horas de viento, que no son las mismas en todas las épocas.

Debe evitarse la navegación libre que es poco formativa. Siempre se navegará hacia un objetivo preestablecido y con un itinerario y un programa de ejercicios y maniobras a cumplir.



No debe perderse el tiempo en los embarques y se procurará permutar cada día a los alumnos entre sí, y también, cambiarlos de embarcación.

El que los cursos sean de iniciación o perfeccionamiento, tanto de vela ligera como de Crucero no justifica un mal reglaje de las velas: éstas deben estar siempre bien regladas y debe enseñarse a sacar el mejor partido de la embarcación con todo tiempo.

Deberán respetarse los perímetros de navegación que han sido fijados en este documento.

Las embarcaciones deben navegar juntas siempre a corta distancia, no superior al alcance de la voz, para realizar la navegación juntos y prestarse ayuda inmediatamente si fuera necesario.

Es importante, cada tarde al regresar, dejar reparada cualquier avería que se hubiera producido, de forma que **siempre** queden las embarcaciones dispuestas para navegar al día siguiente.

3.1. VELA LIGERA

Los barcos de vela ligera navegan todo el día salvo el tiempo dedicado a la comida.

La comida se realizará en la Playa de la Retorta o en la base. Excursiones para comer en playas, solo se realizará al final del curso, cuando los alumnos tengan soltura y puedan reaccionar ante una emergencia.

El **Jefe de Centro de Vela Ligera**, que no quedará nunca en tierra, debe tomar las provisiones y precauciones necesarias para que las caravelles queden siempre amarradas a sus muertos, antes de la puesta de sol, salvo que se suban a la playa. Bajo ningún concepto debe regresarse más tarde. Los vaurienes también se subirán a la playa, y a una altura superior a la de la marea.



6.1. NORMAS PARA LOS MOTORES

INSTALACION

Mediante palomillas en el espejo de popa y con la precaución adicional de fijar el motor por medio de un fuerte cabo a una pieza fija del barco, una vez el motor este a bordo y no cuando ya este colocado a popa, pues es entonces cuando podría caerse al agua.

Una vez enchufado el depósito de la gasolina, y abierto el grifo de presión que tiene dicho depósito (luego hablaremos de la mezcla), cebaremos el motor con la pera de goma que hay insertada en el tubo de unión

Con lo cual el motor quedara listo para arrancar

FUNCIONAMIENTO

La mezcla de la gasolina debe de hacerse única y exclusivamente según las especificaciones del fabricante y **no a 'ojo'** por una persona que "nos" diga que entiende. El **aceite** necesario para esta mezcla debe de ser "**Marino**" (BP OUTBOARD, u otro similar) y no cualquier aceite.

ARRANQUE:

Una vez hecho todo lo anterior y revisado, podemos proceder al arranque.

1. Colocaremos la palanca de cambio en punto muerto, 0 sea, vertical.
2. Sacaremos el botón del estárter al máximo.
3. Tiraremos de la cuerda de arranque despacio hasta que llegue a un tope existente (con lo cual sabremos que el piñón de arranque esta perfectamente encastrado en el plato magnético del motor)
4. Tiraremos fuertemente de la cuerda, de un solo tirón y el motor habrá arrancado. una vez el motor ha arrancado, lo primero que debemos de comprobar es que el motor expulsa agua (en forma de chorrito continuo que sale por un lado del motor) de su propia refrigeración. Si no saliera dicha agua debemos parar el motor inmediatamente y revisar las tomas de agua situadas en la parte baja del motor junto a la hélice, pues podrían estar obturadas por algas, u otras materias).

Si el agua de refrigeración saliera normal mente. mantendremos el motor en funcionamiento con el estárter medio abierto durante unos minutos para que el motor adquiera su normal temperatura de funcionamiento.



Seguidamente meteremos el botón del estárter a! máximo y con el motor al ralenti únicamente, procederemos a meter la marcha avante, después aceleraremos con suavidad en los primeros momentos y podremos empezar nuestros servicios de seguridad. pues para esto tenemos los motores.

MANTENIMIENTO

Lo mas importante es el que no toquemos nada del motor si no sabemos hacerlo.

Poco mas tenemos que hacer si hemos vigilado todo lo anteriormente expuesto.

Pero si hay algo importante que debemos de hacer. la Desalinización.

C. I. N. A.

El motor esta refrigerado por agua del mar, o sea cargada de sal, esta sal poco a poco se va sedimentando en los conductos de la refrigeración, hasta su total oclusión. Para evitar esto, debemos de hacer funcionar el motor en agua dulce periódicamente (una vez a la semana). Esto se puede hacer con un bidón de esos Grandes de gasolina lleno de agua dulce y con un madero arriba, donde podamos fijar el motor.

Otro problema que se nos puede plantear, es el que como consecuencia de un choque de la hélice con una roca, (cosa que debemos evitar) se rompa el pasador de seguridad que la hélice lleva. Para cambiarlo, basta extraer la Grupilla que sujeta el cono que por media de una rosca, fija la hélice y una vez sacada esta, veremos el pasador roto, la extraeremos y cambiaremos por uno nuevo procediendo a continuación a montar la hélice nuevamente.

NEUMATICA

ANTES DE USARSE, LEER ESTO, POR FAVOR

1. No arrastrarme por la arena
2. No dejarme al sol (taparme Con la lona)
3. Baldearme con agua dulce, una vez por semana Como mínimo

Si hacéis esto, me tendréis mucho tiempo.

Si po lo hacéis, me moriré dentro de un año



7. INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

1. El Jefe de Base será el responsable directo de la seguridad.
2. Nunca dará orden de salir a navegar sin haber efectuado las observaciones, previsiones meteorológicas oportunas y previas y sin haberse asegurado de que las embarcaciones están en perfecto estado, todos los pertrechos a bordo y todas las tripulaciones con sus chalecos salvavidas puestos.
3. En Vela Ligera, no saldrá ningún barco, hasta que la seguridad esté en el agua y lista para navegar.
4. Iniciada la navegación, **las embarcaciones se mantendrán a corta distancia una de otra**, no debiendo ser ésta superior a la que alcanza la voz. En todo caso se acordará un sistema de señales visuales para poder comunicar de un barco a otro.
5. Deberán respetarse los perímetros de navegación que han sido fijados en este documento.
6. Jamás se navegará con exceso de trapo, siendo el Jefe de Centro el responsable de adecuar las velas al tiempo en todo momento.

8. PERÍMETROS DE NAVEGACIÓN

8.2. VELA LIGERA

Perímetro de navegación de **Iniciación y Perfeccionamiento** a la vela ligera:

Queda limitado entre la Playa de la Retorta, la punta del Chazo al Este, la primera línea de bateas al Sur y la Illa Faos da Fora con el Picón al Oeste.

- **Horario común para todos los grupos** (diana bordé, diana general, desayuno, topó, salida a navegar, recogida, topó, cena, toque de queda)
- Horario:

8:30	Diana bordé
9:00	Diana general
9:00-9:30	Desayuno
10:00	Topós
21:30	Cena
00:00	Silencio



11. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS DE VELA LIGERA

1) Estructura general de todos los días del curso:

10:00- Topo (30 minutos aprox.)

11:00- Aparejar los barcos (reparar el material que no haya habido tiempo de arreglar el día anterior al recoger) (30').

Salir a navegar (tres horas aprox.)

14:00- Parar a comer.

16: 00- Topo (15') .

16:30- Aparejar y salir a navegar (tres horas aprox.)

20:30- Baldear y recoger los barcos, reparar y/o reponer el material que se haya estropeado durante el día (30').

2) Estructura y ejercicios de cada día

11.1. Nivel 1: Iniciación a la vela.

Este es el punto de inicio en la vela ligera, para los que nunca han tenido contacto con la vela. Se imparte sobre barcos de vela ligera colectivos (Caravelles), donde un monitor enseña simultáneamente a un grupo de cuatro o cinco alumnos.

Este curso forma parte de nuestro tronco fundamental de vela ligera . Al igual que en los demás cursos, tienen que respetarse las normas de seguridad

Objetivos.-

Conocer cómo se mantiene el equilibrio del barco

Aprender a moverse en el barco

... y a sentir el viento y orientar las velas

... y a llevar el barco donde se quiere

Aprendizaje de las maniobras básicas.

Navegación contra el viento: Ceñir.

Aprendizaje del cuidado del material.

Transcurrido este curso los alumnos han de moverse de forma segura por el barco, deben conocer la nomenclatura náutica, los rumbos, tener las nociones básicas para aparejar, virar y trasluchar, saber de donde viene en todo momento el viento y “ver” cuales serían las maniobras a ejecutar para entrar a una playa en función del viento.



Programa.

1. Aparejo y cuidados del barco

Nomenclatura
Aparejo y cuidados del barco.
Función de las partes básicas del barco
Aparejar y adujar
Nudos
Desaparejar y doblar velas

2. Rumbos.

Mantener un rumbo con el timón
Gobernar en la dirección deseada
Angulo muerto: barco aproado
Sentir el viento y la escora
Rumbos: Rosa de los vientos
Orientar las velas

3. Maniobras.

Orzar-Arribar
Virar
Trasluchar
Entradas y Salidas
Control de velocidad: Parar el barco.
Abarloamiento a zodiac.
Maniobras de capa.

4. Seguridad.

Normas básicas
Chaleco.
Perímetro.
Desvolcar.
Línea de fila.

11.2. Nivel 1: Perfeccionamiento

Este curso se centra en comenzar a dominar el barco. Mantener el equilibrio en diversas condiciones de viento, dominar entradas y salidas a playa, controlar la velocidad del barco haciendo capa, capa corrida y abarloamientos, desvuelcos y ceñir con precisión. La navegación se realiza en Vaurien con otro alumno para practicar por si mismo las enseñanzas del monitor.

Este curso forma parte de nuestro tronco fundamental de vela ligera . Al igual que en los demás cursos, tienen que respetarse las **normas de seguridad** .

**Objetivos.-**

- Cuidado del material.
- Reglaje del barco y de las velas
- Control de pesos (barco siempre plano)
- Control de maniobras

Transcurrido este curso los alumnos deben ser capaces de llevar el barco en cualquier rumbo, comenzar a conocer los efectos de los reglajes de velas y jarcia sobre la velocidad del barco, ser capaces de entrar y salir de playa autónomamente y navegar sin timón.

Programa.-**1. Aparejo y cuidados del barco.**

- Arbolar : Reglajes.
- Cunningham de mayor y pajarín.
- Trapa.
- Encasquillar.

2. Rumbos

- Ceñida fina: Gratil y lanas de foque.
- Posición y equilibrio de tripulante.
- Conceptos básicos para afrontar vientos fuertes.

3. Maniobras

- Virar y trasluchar sin timón
- Velocidad y rendimiento
- Manejo de la orza

4. Seguridad

- Chaleco.
- Perímetro.
- Desvolcar.
- Hombre al agua



11.3. PROGRAMAS DE LOS CURSOS DE VELA LIGERA

11.3.1 INICIACION: ORIENTADO A BARCOS TIPO CARAVELLE

OBJETIVOS BASICOS DEL CURSO :

- Que el alumno tome contacto con la vela
- Que aprenda que las velas (las 2) deben orientarse con el rumbo
- Iniciación en las maniobras básicas
- Aprendizaje del cuidado del material

Día 1

Objetivos:

- Iniciación al aprendizaje del cuidado del material
- Que el alumno empiece a notar las reacciones del barco al movimiento de la caña y a la posición de las velas.

TOPO MAÑANA (Introducción al curso):

Seguridad (15'): normas básicas.

Chaleco

Perímetro

Indumentaria

JUNTO AL BARCO :

Partes básicas del barco. Arbolar el barco explicando nomenclatura y mínimas nociones de arbolar (30').

Nociones básicas de aparejar (explicarlo a la vez que aparejamos los barcos) (10') (esta actividad se repetirá todos los días del curso). Enseñar a adujar y a hacer nudos básicos: lasças, cotes y as de guía.

PRACTICA MAÑANA y TARDE

Salir a navegar.

- El monitor:

- Debe procurar que a lo largo del ejercicio todos los alumnos cojan la caña (30 minutos cada alumno de forma rotativa).
- Debe ir explicando a los alumnos, de forma sencilla, el funcionamiento del barco: escotas para que sirven, velas, caña, orza.
- Realizara las viradas para que el siguiente día ya tengan una pequeña noción.
- Se navegará haciendo bordos en todos los rumbos para que el alumno note el comportamiento del barco, pero sin acompañarlo de teoría.
- Las salidas y las entradas serán realizadas por el monitor.



Al recoger el material se enseñará a los alumnos a doblar las velas (10'). Todos los alumnos doblarán al menos una vela. Se les enseñará el modo de recoger todo el material correspondiente al barco y su mantenimiento (esta actividad se repetirá todos los días del curso).

Se hará una reunión para comentar lo que se ha practicado y aprendido durante el día.

!!! OJO !!! ESTO ES IMPORTANTE. NO SE DEBE DE EXPLICAR TODO EL CONTENIDO DEL CURSO EL PRIMER DIA.

Día 2

Objetivos:

- Aprendizaje del cuidado del material
- Orientar las velas (las 2) con los distintos rumbos
- Aprendizaje de la maniobra de virada por avante

!!! ATENCION!!! Este último objetivo es muy importante ya que supone casi un 50% de la navegación.

TOPO MAÑANA (30'):

Rumbos. Topo sencilla sobre los distintos rumbos y como se navega en cada uno de ellos.
Angulo muerto.

Al aparejar los barcos se recordara a los alumnos como hacer el "as de guía".

PRACTICA MAÑANA

- La maniobra de salida la realizará el monitor explicándola a la vez.

-Hacer dos tipos de ejercicios. En uno se pedirá al alumno que se ponga de ceñida, través, popa.. y mantenga el rumbo. En el otro se le marcará una referencia para que ponga rumbo a ella (30' cada alumno a la caña).

-Realizar ejercicios con la caña arribando y orzando de forma consecutiva para que vean el efecto que produce, haciendo cambiar de rumbo.

Tratar de que todos los alumnos "prueben" la caña y la escota de mayor y la del foque, haciendo turnos (30' en cada posición).

**TOPO TARDE**

Dudas-recordatorio de rumbos, hincapié rumbo-reglaje de velas.

- Se explicará la maniobra de Virada por avante.

PRACTICA TARDE :

- La maniobra de salida la realizará un alumno con la ayuda del monitor si se cree aconsejable.

-Variar rumbos acompañado del reglaje adecuado de las velas. El monitor recalcará cuantas veces sean necesarias lo que significa cazar-largar y arribar-orzar, así como el nombre de los rumbos y su relación con el viento.

-Realizar maniobras de aproamiento para ver el efecto del ángulo muerto (procurar que todos los alumnos hagan la maniobra un par de veces).

-Se explicara a los alumnos de forma básica como se entra (10'), realizando la maniobra el monitor o bien un alumno si se cree aconsejable.

-Se harán viradas consecutivas con cada alumno. Al menos cinco viradas cada alumno llevando la caña. Entre virada y virada se volverá a poner a rumbo antes de iniciar la siguiente procurando mantener la ceñida unas cinco esloras (si hace poco viento serán suficientes unas 2 o 3 esloras) (30').

-Se pondrá especial cuidado en la recogida del material.

Día 3**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Aprendizaje de la maniobra de trasluchada

TOPO MAÑANA (30'):

Se explicará la maniobra de trasluchada y equilibrio

PRACTICA MAÑANA

-Se harán trasluchadas consecutivas con cada alumno.

Cinco trasluchadas cada uno llevando la caña. Entre una y trasluchada se procurara mantener el largo cinco esloras popa otras cinco, antes de volver a trasluchar (si hace viento serán suficientes 2 o 3 esloras) (30').

Recalcar continuamente la orientación de las velas según el rumbo que se lleve.

TOPO TARDE

Se explicará la línea de fila.

**PRACTICA TARDE**

- Se realizará línea de fila de todos los barcos, se tiene que respetar la posición en la fila, para practicar el control del barco, acercándose al barco de delante ,o parándolo para no pasarle. Se cambiará el barco de cabeza y se invertirá el sentido de navegación.

Es importante realizar esta práctica todos los días, ya que es fundamental para el día que se haga la excursión.

Día 4**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Control de velocidad
- Aprendizaje de las maniobras de entrada y salida

TOPO MAÑANA (30'):

Control de velocidad y abarloamientos.

PRACTICA MAÑANA

- Se practicarán tomas de muerto. Cada alumno llevando la caña se abarloara al menos dos veces a una boya o a la neumática.

Se considerará que se ha efectuado la maniobra de abarloamiento, desde el momento en que se haya aproado el barco y uno de los alumnos haya tocado la boya. Acto seguido se iniciará la maniobra de salida.

TOPO TARDE (30')

Entradas y salidas con distintos rumbos (a playa).

PRACTICA TARDE

Si es posible se harán las entradas a playa tanto aproándose (con viento de proa) como bajando la mayor (con viento de popa). Se recalcará la subida de la orza y el timón y la llegada con velocidad controlada (es decir parado a la playa). Como siempre repetir las maniobras el mayor numero de veces posible para cada alumno.

Día 5**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Ejercicios de seguridad

TOPO MAÑANA(30'):

Maniobra de capa y adrizamiento. (cambio de barco = Vaurien)

PRACTICA MAÑANA

Transferencia al nuevo barco de todo lo aprendido hasta ahora.
Maniobras de capa y capa corrida. Adrizamiento.

**TOPO TARDE (30')**

Rizos

PRACTICA TARDE

Ejercicios: Se tomará el primer rizo antes de salir a navegar , se soltará navegando, se tomará un segundo rizo navegando.

Línea de fila en los distintos rumbos (triangulo de regata ?)

Día 6**Objetivos:**

- Cuidado del material
- Síntesis de lo aprendido
- Posibilidad de realizar una excursión

TOPO MAÑANA(30'):

Hombre al agua

PRACTICA MAÑANA

Se realizarán ejercicios de la maniobra del hombre al agua (si es posible según las diversas modalidades que hay).

TOPO TARDE

Dudas de última hora, y reglas de derecho de paso de regata

PRACTICA TARDE

Regata

**11.3.2. PERFECCIONAMIENTO : ORIENTADO A BARCOS TIPO VAURIEN****OBJETIVOS BASICOS DEL CURSO :**

Perfeccionamiento de maniobras básicas
Cuidado del material
Reglaje del barco (palo, velas...)
Control de posición y pesos
Autonomía básica

Dia 1**Objetivos:**

- Cuidado del material
- Toma de contacto con el barco: rumbos, viradas y trasluchadas

TOPO MAÑANA (45 ')

Topo básica de palo y velas.

JUNTO AL BARCO :

-El monitor con su grupo de alumnos revisaran el estado completo del palo (jarcia, crucetas, cornamusas, roldanas, coz, obenques...). A continuación se procederá a colocar los palos.

-Açabando esto, el monitor recordara los nudos básicos diferenciando su función: agarre, tensión, unión de cabos, etc.

-Se aparejaran los barcos, explicando o recordando nociones básicas de aparejar.

PRACTICA MAÑANA

Toma de contacto. !Ojo! Vigilar las salidas con breves explicaciones

TOPO TARDE (30')

-El monitor realizara una topó-repaso de los distintos rumbos y maniobras de virada y trasluchada.

PRACTICA TARDE

-Procurando que los barcos estén lo mas cerca posible, se irán haciendo el mayor número de viradas consecutivas (es decir que hasta que el alumno de delante no vire el que va detrás no puede virar). Se realizará el mismo ejercicio para las trasluchadas.

-Entre dos boyas (si es posible), se propondrá a los alumnos que alcancen la boya de barlovento lo mas rápidamente posible (las distancias siempre deben de ser cortas para que de tiempo a repetir el ejercicio el mayor numero de veces posible) para comprobar las ceñidas.

-Cuando se termine el día de navegación, el monitor deberá tener el cuidado de recordar a los alumnos como se recoge el barco.

**Día 2****Objetivos:**

- Cuidado del material -Perfeccionar la maniobra de virada (pesos).
- Control de velocidad

TOPO MAÑANA (35')

-Explicará una breve topó del funcionamiento y significado del comportamiento del gratil y catavientos del foque en ceñida (ceñida fina).

-Seguidamente se continuará con una explicación de las posiciones de cada tripulante en cada rumbo.

PRACTICA MAÑANA

-A ser posible coger tres balizas o similares que formen un triángulo pequeño. Hacer que los alumnos lo recorran haciendo hincapié en los pesos, orientación de las velas...etc.

-Para practicar las viradas con o sin balanceo se proponen los siguientes ejercicios: primero se deja unos 10' a cada alumno a la caña para que se familiarice un poco con la maniobra y segundo, se les hace ganar barlovento con el mayor número posible de viradas (cada alumno deberá realizar al menos unas 25 viradas). Es recomendable que cada alumno lleve la cuenta de las viradas que está haciendo.

TOPO TARDE (30')

Adrizamiento, capas y abarloamientos.

PRACTICA TARDE

-Como ejercicio de control de velocidad se propone la siguiente serie de maniobras: Primero se pone el barco de ceñida, se reduce la velocidad largando velas y finalmente se aproa el barco para pararlo definitivamente (10 veces cada uno). Segundo, se repite la maniobra anterior abarloandose a una baliza (10 veces). Tercero, abarloamiento a la zodiac.

-Incorporarse a la línea de fila de los de iniciación siempre que la realicen.

Día 3**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Perfeccionamiento de entradas y salidas.
- Como y porque funcionan la orza y el timón.

TOPO MAÑANA: (30')

-El monitor explicará como se realizan las maniobras de entradas y salidas en los distintos rumbos.

**PRACTICA MAÑANA**

-Si es posible se harán las entradas a playa tanto aproandose (con viento de proa) como bajando la mayor (con viento de popa).

Se recalcará la subida de la orza y el timón y la llegada con velocidad controlada (es decir parados, sin velocidad). Como siempre repetir las maniobras el mayor numero de veces posible para cada alumno.

TOPO TARDE (30')

El monitor explicará como funciona la orza y las distintas posiciones dependiendo de los rumbos.

PRACTICA TARDE

Ejercicios: Aplicar en los distintos rumbos las posiciones de la orza. Se recomienda ejercicio de "ochos".

Línea de fila.

Día 4**Objetivos:**

- Cuidado del material
- Navegación sin timón

TOPO MANANA (30')

-El monitor explicara como se navega sin timón: el efecto del peso y de las velas.

Junto al barco:

- Se repasará el estado del barco.
- Se enseñará a reglar las velas: cunningham de mayor y pajarín.

PRACTICA MAÑANA

-Se dejará a los alumnos 15 min. para que se habitúen un poco a navegar sin timón. A continuación, como ejercicio se navegara sin timón rodeando una serie de balizas, pudiéndose hacer incluso una especie de regata.

TOPO TARDE

Aclaración de dudas y comportamiento del barco

PRACTICA TARDE

Ejercicios barlovento-sotavento y ochos sin timón (utilizando dos boyas o similar), incluso regata si se cree aconsejable.

**Día 5****Objetivos:**

- cuidado del material
- seguridad: rizos

TOPO MAÑANA (30')

-transferencia de conocimientos anteriores a otro barco (caravelle): específicamente la toma de rizos

PRACTICA MAÑANA

(cambio de barco de Vaurien a CARAVELLE)

Ejercicios: Sobre la Caravelle se tomará el primer rizo antes de salir, se soltara navegando, se tomara un segundo rizo navegando.

TOPO TARDE

Maniobras: hombre al agua y línea de fila

PRACTICA TARDE: cambio de Caravelle a Vaurien

ejercicios: aplicación de las maniobras explicadas en la topo (se hará hincapié en que se navegue lo mas agrupado posible)

Día 6

Objetivos: (excursión optativa)

- Cuidado del material
- Fijación de conceptos

TOPO MANANA (30')

- Navegación con viento duro
- Reglas de derecho de paso

PRACTICA

Regata o/y excursión.



11.4: NIVEL DE SALIDA PARA LOS ALUMNOS NIVEL I

EN TIERRA:

1. Como arbolar y aparejar por completo las embarcaciones utilizadas:
 - a) Poner el palo entre dos personas
 - b) Poner las velas'
 - c) Poner el timón y la orza
 - d) Tensión del pajarín en función del viento
 - e) Puesta a punto del palo en función del viento
 - f) Barco aproado al izar las velas
2. Opciones mas elementales de regata. Normas principales del reglamento (preferencias, salidas, derecho a orzar...)
3. Nudos.*
 - a) As de guía
 - b) Lasca
 - c) Nudo llano
 - d) Nudo del pescador
 - e) Margarita
 - f) Ballestrinque
 - g) Cote
4. Costuras de las velas.
5. Mantenimiento y conservación de una embarcación.*
6. Efecto de las velas, la orza y el timón cuando un barco navega.*
7. Nociones de meteorología
 - a) El viento
 - b) Explicar un mapa del tiempo (borrascas, frentes y anticiclones).

EN EL MAR:

1. Salidas y entradas de playa con absoluta perfección.*
2. Navegación sin timón (Imprescindible para perfeccionamiento).*
 - a) Virar par adelante
 - b) Hacer rumbos constantes



3. Colocar el timón con el barco totalmente parado
4. Virar par avante y por redondo.*
 - a) La trasluchada hasta con fuerza 3 mas.
5. Cómo colocar el peso en una embarcación.
6. Mantener todos los posibles rumbos.*
7. Como variar la velocidad en una embarcación y como pararla.*
8. Hacer la capa *
 - a) Virando y dejando el toque a la contra.
 - b) Sin virar, poniendo el toque a la contra.
9. Navegación en línea de fila.*
10. Adrizar el barco. *
11. Maniobra de hombre al agua *
11. Como abarloarse a una embarcación llegando sin velocidad.*

NOMENCLATURA

- a. Nomenclatura y terminología de las partes de una embarcación.*
- b. Expresiones y frases mas usuales en las maniobras.

NOCIONES DE SEGURIDAD Y PRIMEROS AUXILIOS

1. Nociones de seguridad en el mar.*
 - a) Perímetro de navegación.
 - b) Vigilancia.
 - c) Uso continuo en el mar del chaleco salvavidas.
2. Volcar un barco y adrizarlo (2 veces como mínimo cada alumno). Muy importante. (Imprescindible. No se hace casi nunca).*
3. Manejo de los botes de salvamento
4. Saber nadar con cierta facilidad. Desde la arilla hasta una mejillonera o boya.



5. Saber atender a una persona que presente síntomas de asfixia, congelación a contusiones (opcional a no imprescindible).

**INFLUENCIA DE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS
DURANTE EL CURSO EN LA EVALUACION DE LOS ALUMNOS**

1. Un nivel con **muy POCO VIENTO** dará alumnos con **poca experiencia**, sin embargo, habrán pasada todas las pruebas satisfactoriamente. Por la cual, **el nivel** de estos alumnos **puede ser insuficiente**, no debido a su torpeza sino a las benignas condiciones meteorológicas

2. Por el contrario, un Nivel I con una media de fuerza 3 dará unos alumnos muy bien preparados.

MUY IMPORTANTE: Este es el nivel que debe adquirir un alumno de N.I. Este nivel se somete exclusivamente al plan de N.I (realizado por el C.I.N.A.) TOPOS DE NIVEL I. **«No mas teorías personales, somos una escuela de vela, lo cual exige una unificación de criterios por parte de todos.**

No descuidemos la enseñanza teórica y no olvidemos de hacer a diario la crítica de navegación **«muy importante»**

ES MUY IMPORTANTE INSISTIR EN LOS PUNTOS MARCADOS CON ASTERISCO Y LOS QUE VAN EN NEGRITA.



11.5. RECOGIDA DEL MATERIAL DESPUES DE LA NAVEGACION

Tanto los Vaurienes las Caravelles como la lancha de seguridad deben quedar por encima de la línea de marea mas alta, tres metros. Perfectamente limpios y achicados, los imbornales abiertos, la orza y la pala de timón de canto, (al mediodía, por la noche se guardarán en el pañol), las drizas bien trincadas, las escotas adujadas. Los sables deberán estar con sus velas correspondientes en el pañol.

Si las caravelles están fondeadas, el fondeo debe estar bien firme sobre el fondo. Las velas no se dejen nunca ni en la embarcación ni sobre la playa. Se llevaran metidas en su saco o botavara al lugar designada en la módulo pañol.

La neumática con el motor y su depósito, se llevarán todos los días, por la tarde, al finalizar la navegación a la base, no se dejará en la playa de la Retorta, excepto a mediodía.

Los grilletes quedarán siempre cerrados puestos en las velas.

Nadie se sentara o se introducirá de pie en la embarcación en seco.
Estas no se arrastraran nunca para botarlas o vararlas.

Las reparaciones necesarias se harán inmediatamente después de la navegación, reponiendo si fuera necesario, la que pudiera faltar (un grillete, un sable...) para dejar las embarcaciones preparadas para el día siguiente.

Que los alumnos recojan las embarcaciones después de la navegación, las arranchen, reparen y dejen listas para que al día siguiente puedan navegar, es de responsabilidad de un Mqñitor o de una persona delegada por el Jefe de Centro.



SEGURIDAD EN EXCURSIONES

1. Nivel general. No se han de hacer pic-nic si el nivel del alumnado no es el adecuado. (Línea de fila perfecta). Se aconseja se haga la excursión a partir del 5º día.

2. Funcionamiento perfecto del Material de Seguridad:

- Chalecos
- Barcos estancos
- Embarcación a motor
- Comunicación y sincronización con el Nivel de Crucero

3. Dado que la excursión mas apetecida puede ser a la Illa de Arousa y para ello se tiene que cruzar el canal de la Ría, se tendrá siempre que ir acompañado de los Cruceros, sino es así se elegirán otras mas seguras, tales como las playas existentes junto al Chazo. De cualquier modo el sitio se ha de elegir con sumo cuidado y de acuerdo con la meteorología prevista.

SEGURIDAD A MOTOR

- Vigilancia de la totalidad de la flota. Saber cuantos barcos son y recontarlos de continuo.
- Observar las señales de los barcos.
- Cuidar del cumplimiento del perímetro de navegación y del uso del chaleco.
- Para realizar la seguridad conviene elegir un sitio a barlovento de donde esté navegando la flota, si es posible fondeado o amarrado a una mejillonera y siempre vigilando las maniobras de los barcos.

SEGURIDAD EN CARAVELLE

- Vigilancia de la totalidad de la flota. Saber cuantos barcos son y recontarlos de continuo. CUIDAR DE los VAURIENS
- Observar las señales de la neumática de seguridad.
- Cuidar del cumplimiento del perímetro de navegación y del uso del chaleco.

SEGURIDAD EN VAURIEN

- Tendrán que navegar juntos y cerca de las Caravelles y pendiente de las señales que les indiquen desde la neumática de seguridad, observando siempre las normas.