

BANCO DE PREGUNTAS DE NÁUTICA Y MANIOBRAS BAHÍA

1.- El viento aparente es el viento que sentimos cuando: a. Cuando estamos detenidos. b. Cuando estamos en movimiento c. Ninguna es correcta d. a. y b. Son correctas **Respuesta correcta:** d.- a. y b. Son correctas **Explicación:** El viento aparente es la resultante vectorial (la suma matemática) del viento verdadero, que es el que sopla en la naturaleza, y el viento inducido, que es el generado por el movimiento de tu propia embarcación. Por lo tanto, este fenómeno lo experimentamos de ambas formas: estando completamente detenidos en el agua (donde el aparente es exactamente igual al verdadero) y cuando estamos en movimiento navegando. **Pista:** Imagina andar en bicicleta: si te detienes sientes la brisa natural; si pedaleas rápido, sientes más viento en tu cara debido a tu propia velocidad. Ambos son el "viento que sientes".

2.- Si el viento Verdadero es de 6 nudos y viene directamente por la popa y su embarcación navega a 4 nudos. ¿Cuánto es el viento Aparente? a.- 3 Nudos b.- 10 Nudos c.- 2 Nudos d.- Ninguna alternativa es correcta **Respuesta correcta:** c.- 2 Nudos **Explicación:** Cuando navegas recibiendo el viento verdadero exactamente por la sección de popa (viento de cola), el viento inducido por tu velocidad avanza en dirección contraria hacia tu cara. Físicamente, debes restar la velocidad de avance de tu casco (4 nudos) a la velocidad del viento verdadero que te empuja por detrás (6 nudos). Esta resta matemática directa nos da como resultado final 2 nudos. **Pista:** Si el viento te empuja por la espalda a 6 km/h y tú corres en esa misma dirección a 4 km/h, el viento solo te "alcanza" con una diferencia de 2 km/h.

3.- Barlovento es: a.- Por donde viene el viento b.- Hacia donde sale el Viento c.- Se refiere a viento real solamente d.- Es un cataviento **Respuesta correcta:** a.- Por donde viene el viento **Explicación:** En el lenguaje náutico internacional, barlovento se define estrictamente como la dirección o el sector desde el cual sopla el viento hacia nuestra posición o hacia la embarcación. Es el lado de la embarcación que primero recibe el impacto del flujo de aire antes de que este pase sobre la cubierta y las velas. Es un concepto crucial para determinar las preferencias de paso y el derecho a vía. **Pista:** Recuerda la frase "Barlovento, el viento entra adentro". Es el origen de la brisa.

4.- Orzar es la acción de: a. Alejar la Proa de la dirección del Viento b. Acercar la Popa al Viento c. Acercar la Proa al viento d. Es pasar la Proa por la dirección del viento **Respuesta correcta:** c.- Acercar la Proa al viento **Explicación:** Orzar es la maniobra direccional mediante la cual el timonel utiliza la caña o rueda del timón para hacer que la embarcación gire, dirigiendo la proa progresivamente más hacia la dirección exacta desde donde está soplando el viento. Al realizar esto, las velas comenzarán a recibir el viento por un ángulo más cerrado, lo que se utiliza habitualmente para ganar barlovento o para prepararse para una virada por avante. **Pista:** Piensa en "O" de "Orejones hacia el viento". Orzar es mirar hacia el viento.

5.- Arribar es la acción de: a.- Alejar la Proa de la dirección del Viento b.- Acercar la Popa al Viento c.- Acercar la Proa al viento d.- Es pasar la Popa por la dirección del viento **Respuesta correcta:** a.- Alejar la Proa de la dirección del Viento **Explicación:** Arribar (también conocido como caer en algunas regiones) es la maniobra exactamente opuesta a

orzar. Consiste en gobernar el timón de tal manera que la proa de la embarcación se aleje gradualmente del punto o dirección desde donde proviene el viento. Al arribar, recibes el viento más hacia la popa (por el través, aleta o popa cerrada), lo que generalmente requiere soltar o "filar" las escotas para mantener el empuje óptimo en las velas. **Pista:** Arribar rima con "alejar" (la proa del viento).

6.- Virar por Redondo es: a.- Acercar la proa al viento b.- Acercar la popa al viento c.- Pasar la proa por la dirección del viento d.- Pasar la popa por la dirección del viento **Respuesta correcta:** d.- Pasar la popa por la dirección del viento **Explicación:** Esta es una maniobra de cambio de amura que se realiza cuando navegamos con rumbos portantes (vientos de popa). Consiste en cambiar la banda por la que recibimos el viento, haciendo que sea la popa de la embarcación la que cruce la línea imaginaria de la dirección del viento. Es una maniobra que requiere mucha coordinación, ya que la botavara y la vela mayor cambian de lado con una fuerza considerable al ser empujadas por detrás. **Pista:** "Redondo" implica dar un giro amplio por detrás (la popa). También se le conoce como trasluchar.

7.- Al virar por redondo hay que tener precaución con: a.- La botavara que pasa rápidamente a la otra banda. b.- Con enredarse con el estay Proel c.- Con el repique del puño de Escota (Outhaul) d.- Con el foque **Respuesta correcta:** a.- La botavara que pasa rápidamente a la otra banda. **Explicación:** Durante una virada por redondo o trasluchada, el viento cruza por la popa, lo que provoca que la vela mayor pase de un lado (una banda) hacia el otro. Debido a que el viento está empujando directamente, la pesada botavara de aluminio o madera cruza la bañera a gran velocidad y con muchísima fuerza. Si la tripulación no está agachada y atenta, puede causar lesiones muy graves en la cabeza o arrojar a alguien al agua. **Pista:** ¡Cuidado con la cabeza! El palo horizontal (botavara) es el mayor peligro en esta maniobra.

8.- La vela que se enverga en el estay proel se llama: a.- Foque b.- Escandalosa c.- Mayor d.- Velacho **Respuesta correcta:** a.- Foque **Explicación:** El foque es la vela triangular de proa más tradicional y común en embarcaciones menores. Se afirma o "enverga" en el estay proel (el cable de acero que sostiene el mástil desde la proa) mediante unos ganchos llamados garruchos o mediante una relinga especial si cuenta con un enrollador. Su función es canalizar el flujo del viento hacia la parte trasera (sotavento) de la vela mayor, generando un efecto aerodinámico que impulsa la embarcación. **Pista:** Foque rima con "toque", es la primera vela que "toca" el viento en la proa.

9.- Los vértices de una vela mayor se llaman: a.- Puño de Amura, Puño de Escota y Puño de Driza b.- Relinga de caída, Relinga de Pujamen y Relinga de envergue c.- Puño de estopa d.- Relinga de Caída, Gratil, Envergue **Respuesta correcta:** a.- Puño de Amura, Puño de Escota y Puño de Driza **Explicación:** En la terminología náutica, las esquinas o vértices de cualquier vela triangular se denominan "puños". El superior, por donde se iza, es el puño de driza. El inferior delantero, que se afirma a la botavara cerca del mástil, es el puño de amura. El inferior trasero, desde donde se tira para darle tensión horizontal, es el puño de escota. Es vital conocerlos para armar correctamente el aparejo antes de zarpar. **Pista:** Amura (Abajo Adelante), Escota (Abajo Atrás), Driza (Arriba). AED.

10.- La jarcia fija se usa para: a.- Orientar las velas con respecto al viento b.- Afirmar los mástiles c.- Izar la velas d.- Amarra una embarcación a un aboya. **Respuesta correcta:** b.-

Afirmar los mástiles **Explicación:** La jarcia fija está compuesta por todo el conjunto de cables, generalmente de acero inoxidable de alta resistencia, que tienen la función estructural y estática de sostener y mantener firme el mástil en su posición vertical. Esto incluye elementos como los estayes (que previenen la caída hacia proa o popa) y los obenques (que previenen la caída hacia las bandas o lados). Como su nombre lo indica, no se manipula durante la navegación regular. **Pista:** Es "fija" porque no se mueve; su único trabajo es que el palo (mástil) no se caiga.

11.- El Estay Proel se usa: a.- Envergar el Foque b.- Afirmar el mástil en sentido Proa – Popa c.- Afirmar el mástil hacia las bandas d.- Las alternativas a.- y b.- son correctas

Respuesta correcta: d.- Las alternativas a.- y b.- son correctas **Explicación:** El estay proel o estay de proa cumple una doble función estructural y de maniobra. Primero, como parte de la jarcia fija, evita que el mástil caiga hacia atrás (hacia la popa), manteniéndolo firme en el eje proa-popa. Segundo, sirve como el soporte físico sobre el cual se asegura el borde delantero (gratil) de la vela de proa, conocida como foque o génova, permitiendo izarla y arriarla con seguridad en la cubierta. **Pista:** Es un cable que hace doble trabajo: sujeta el palo por delante y sirve de riel para la vela delantera.

12.- Las Crucetas de un mástil son para: a.- Hacer firme los cabos b.- Amarrar la embarcación a tierra c.- Separar los obenques d.- Separar los estayes **Respuesta correcta:** c.- Separar los obenques **Explicación:** Las crucetas son estructuras o brazos horizontales, normalmente metálicos, que sobresalen de los laterales del mástil hacia babor y estribor. Su función principal en la física del barco es separar los obenques (los cables que sujetan el palo lateralmente) del mástil, aumentando así el ángulo con el que estos cables llegan a la cubierta. Este mayor ángulo proporciona un soporte estructural mucho más sólido y evita que el mástil pandee o se quiebre. **Pista:** Forman una "cruz" con el mástil para abrir los cables como si fueran brazos sujetándolo.

13.- Los garruchos son para: a.- Envergar el foque b.- Afirmar las escotas c.- Afirmar las Drizas d.- Izar la vela Mayor **Respuesta correcta:** a.- Envergar el foque **Explicación:** Los garruchos son pequeñas piezas de metal, bronce o plástico de alta resistencia, que funcionan como mosquetones o clips. Se encuentran cosidos a lo largo del gratil (borde delantero) del foque o vela de proa. Su propósito exclusivo es engancharse o "envergarse" al cable del estay proel. Esto asegura que la vela se mantenga pegada al cable mientras se iza con la driza, deslizándose fácilmente hacia arriba y hacia abajo sin desprenderse. **Pista:** Son como los "ganchitos" de una cortina de baño, pero para mantener la vela pegada al cable frontal.

14.- Las Escotas del Foque son para: a.- Orientar el foque con respecto al rumbo y viento b.- Permiten izar el foque c.- Amarrarse a una boya d.- Ser remolcados **Respuesta correcta:** a.- Orientar el foque con respecto al rumbo y viento **Explicación:** Las escotas son los cabos (cuerdas) fundamentales de la jarcia de labor que se atan al puño de escota (el vértice trasero inferior) del foque. Se utilizan activamente para cazar (tirar) o filar (soltar) la vela. Al hacer esto, la tripulación ajusta el ángulo de ataque de la vela de proa respecto a la dirección de donde proviene el viento en ese momento, logrando la forma aerodinámica perfecta para generar la máxima propulsión de la embarcación. **Pista:** Escota viene de la misma raíz que "escuchar", tú ajustas la vela para "escuchar" bien de dónde viene el viento.

15.- Virar por avante es: a.- Acercar la proa al viento b.- Acercar la popa al viento c.- Pasar la proa por la dirección del viento d.- Pasar la popa por la dirección del viento **Respuesta correcta:** c.- Pasar la proa por la dirección del viento **Explicación:** Virar por avante es la maniobra náutica táctica mediante la cual una embarcación a vela cambia de amura (de la banda por la que recibe el viento) cruzando la proa a través del origen del viento. Durante esta maniobra, las velas flamearán en el centro (momento de aproarse) y luego se llenarán de viento por el lado opuesto, permitiendo que el barco siga navegando en zigzag contra la dirección del viento (ceñir). **Pista:** "Avante" significa hacia adelante. Tu proa va hacia adelante, cruzando por donde viene el viento.

16.- Navegar a un Largo es cuando: a.- Se navega recibiendo el viento por sotavento b.- Se navega recibiendo el viento aparente por la amura c.- Se navega recibiendo el viento por la proa d.- Se navega recibiendo el viento por la Aleta **Respuesta correcta:** d.- Se navega recibiendo el viento por la Aleta **Explicación:** En la rosa de los vientos de los rumbos de navegación, "a un largo" es un rumbo portante muy rápido y cómodo. Ocurre cuando la embarcación recibe el viento por el sector de la aleta, que es la zona comprendida entre el través (costado a 90 grados) y la popa cerrada. En este rumbo, las velas van bastante sueltas o "filadas" y el empuje es excelente, haciendo que la lancha o el velero avancen con muchísima fluidez y mínima escora. **Pista:** A un largo, el viento entra "de larguito" por la parte de atrás del barco (la aleta), empujándote rápido.

17.- Las Drizas son para: a.- Izar, arriar y mantener izado una Vela b.- Izar una Vela c.- Maniobrar las Velas d.- Se llaman a toda la jarcia de labor de una embarcación a Vela **Respuesta correcta:** a.- Izar, arriar y mantener izado una Vela **Explicación:** Las drizas son cabos (cuerdas) específicos que forman parte de la jarcia de labor, diseñados exclusivamente para el izado y arriado (subir y bajar) de las diferentes velas, banderas o señales en una embarcación. Se atan al puño de driza en la parte superior de la vela, pasan por una polea o roldana en lo alto del mástil y regresan a la cubierta, donde se tensan y aseguran para mantener la vela firme y en su punto más alto durante la navegación. **Pista:** Driza sirve para Dirigir hacia arriba. Sube la vela y la mantiene ahí.

18.- Aproarse es: a.- Recibir el viento por la proa b.- Recibir el viento por la amura c.- Recibir el viento por la Aleta d.- Recibir el viento por la popa **Respuesta correcta:** a.- Recibir el viento por la proa **Explicación:** Aproarse es la condición náutica en la que la embarcación se alinea de forma que su proa apunte directamente hacia la dirección exacta desde donde sopla el viento verdadero. En esta posición, las velas no pueden retener el flujo de aire, por lo que pierden su perfil aerodinámico, comienzan a flamear violentamente y la embarcación pierde propulsión y eventualmente su velocidad (viada). Es el paso intermedio al virar por avante. **Pista:** Proa + viento = Aproarse. La proa mira directo al ojo del viento.

19.- Cuando una embarcación se aproa, se debe: a.- Soltar las velas b.- Si es una embarcación pequeña, un tripulante a cada banda c.- Cazar Bien las velas d.- Las alternativas a.- y b.- son correctas **Respuesta correcta:** a.- Soltar las velas **Explicación:** Si te aproas de manera involuntaria, las velas comenzarán a flamear. Si las mantienes cazadas (tensas) y el barco es empujado hacia atrás o el viento rota repentinamente, el viento podría golpear la vela por el lado contrario, provocando una escora brusca o incluso volcar. Soltar o filar las escotas asegura que las velas pierdan potencia de inmediato,

dándote tiempo seguro para usar el timón y la inercia (viada) para salir de esa posición crítica. **Pista:** Barco sin rumbo + viento en contra = peligro de volcar. Soltar las cuerdas quita el poder a la vela.

20.- Para Virar por Avante debe: a.- El timonel lleva la caña a Barlovento b.- El timonel lleva la caña a Sotavento c.- El timonel Cazar las velas d.- Ninguna alternativa es correcta

Respuesta correcta: b.- El timonel lleva la caña a Sotavento **Explicación:** La mecánica del timón funciona de manera inversa a la caña. Si el timonel empuja el brazo de la caña hacia sotavento (el lado hacia donde va el viento), la pala sumergida del timón se mueve en la dirección contraria, es decir, hacia barlovento. Esta resistencia hidrodinámica bajo el agua fuerza a la popa a desplazarse a sotavento, causando invariablemente que la proa gire rápidamente hacia barlovento, cruzando la línea del viento para completar la virada. **Pista:** Caña a sotavento empuja la nariz del barco hacia barlovento (hacia el viento), que es exactamente lo que necesitas para virar.

21.-El nudo As de Guía tiene las siguientes características: a.- Es corredizo b.- Difícil de desanudar c.- No se apreta, fácil de desanudar y no es corredizo d.- Todas son correctas

Respuesta correcta: c.- No se apreta, fácil de desanudar y no es corredizo **Explicación:** El As de Guía es considerado el "rey de los nudos náuticos". Forma una gaza (un lazo) fija en el extremo de un cabo que jamás se desliza para convertirse en un nudo corredizo, sin importar cuánta tensión soporte. Además de ser excepcionalmente seguro bajo cargas pesadas, su diseño mágico permite que, una vez que se quita la tensión, pueda aflojarse y desanudarse con suma facilidad empujando su seno posterior, sin requerir herramientas. **Pista:** "El lago, el árbol y el conejo que entra y sale". Es un lazo que nunca ahorca y siempre se suelta fácil.

22.- El Boomvang o repique de la Botavara es para: a.- Mantener horizontal la botavara b.- Afirmar la vela Mayor c.- Estirar la religa de pujamen d.- Estirar la Relinga de gratil o Envergue

Respuesta correcta: a.- Mantener horizontal la botavara **Explicación:** El boomvang, también llamado contra o retenida, es un sistema de poleas y cabos que conecta la parte inferior del mástil con la sección inferior de la botavara. Su objetivo biomecánico es tirar de la botavara hacia abajo. Esto es vital cuando navegamos con vientos portantes (viento de popa o largo), ya que evita que la botavara se levante descontroladamente hacia el cielo, permitiendo controlar la tensión de la baluma (borde trasero) de la vela mayor. **Pista:** Tira de la botavara hacia la cubierta, obligándola a quedarse bajita y horizontal.

23.- El Cunningham es para: a.- Mantener horizontal la botavara b.- Afirmar la vela Mayor c.- Estirar la relinga de pujamen d.- Estirar la relinga de gratil o Envergue

Respuesta correcta: d.- Estirar la relinga de gratil o Envergue **Explicación:** Inventado por el regatista Briggs Cunningham, este aparejo menor es un ollao (agujero reforzado) situado un poco por encima del puño de amura en la vela mayor, con un cabo que tira hacia abajo. Su función técnica es aplicar tensión extra sobre el gratil (el borde delantero de la vela que va junto al mástil). Al tirar del Cunningham, la bolsa o profundidad máxima del perfil aerodinámico de la vela se mueve hacia adelante, ideal para aplanar la vela con vientos fuertes. **Pista:** Suena a un apellido inglés muy técnico. Sirve para ajustar con precisión quirúrgica el borde frontal de la vela (gratil).

24.- El Outhaul es para: a.- Mantener horizontal la botavara b.- Afirmar la vela Mayor c.- Estirar la relinga de pujamen d.- Estirar la relinga de gratil o Envergue **Respuesta correcta:** c.- Estirar la relinga de pujamen **Explicación:** El outhaul, conocido en español como el amante del pajaril, es el cabo que se fija al puño de escota de la vela mayor y tira de él horizontalmente hacia el extremo trasero de la botavara. Su propósito directo es tensar o aflojar el pujamen (el borde inferior de la vela). Al tensarlo a fondo, la vela se aplana, reduciendo su potencia (ideal para viento fuerte); al soltarlo, la vela se embalsa, generando más empuje (ideal para vientos suaves). **Pista:** "Out" (fuera) + "haul" (tirar). Tira de la parte de abajo de la vela hacia afuera.

25.- Para amarrarse a una boya se debe llegar: a.- A Barlovento de la boya y a un largo b.- A proa de la boya y sólo con la viada c.- Con mucha velocidad d.- Todas son correctas **Respuesta correcta:** b.- A proa de la boya y sólo con la viada **Explicación:** Acercarse a una boya para hacer firme una amarra requiere muchísima precisión y control. La técnica marinera correcta y segura exige planificar la trayectoria de modo que la embarcación quede a proa (con la proa enfrentando directamente al viento o a la corriente predominante) justo al llegar al objetivo. Se deben filar o bajar velas y apagar motores (o dejarlos en neutro), utilizando únicamente la inercia del peso del barco (la viada) para detenerse suavemente junto a la boya. **Pista:** Llegas contra el viento (para que funcione como freno natural) y sin acelerar, solo deslizando.

26.- Para amarrarse al cazonete de una boya debo hacer el nudo a.- Lasca u Ocho b.- Vuelta de escota c.- As de Guía d.- Vuelta de boya **Respuesta correcta:** c.- As de Guía **Explicación:** El cazonete o argolla superior de una boya de fondeo es el punto donde la embarcación asegurará su permanencia frente a tirones constantes de olas y viento. El nudo As de Guía es obligatorio en esta situación porque proporciona un lazo increíblemente fuerte y seguro que nunca se deslizará bajo tensión constante y repentina. Además, cuando llegue el momento de zarpar, será muy fácil de desanudar, incluso si el cabo se mojó y sufrió toneladas de presión. **Pista:** El rey de los nudos ataca de nuevo. Se usa para amarrarse firme a casi cualquier cosa sólida sin que se trabe para siempre.

27.- Antes de zarpar de una Marina o Club de yates debo: a.- Anotarme en el Bitácora del Club b.- Pedir la venia c.- Conocer las condiciones meteorológicas d.- Todas son correctas **Respuesta correcta:** d.- Todas son correctas **Explicación:** La seguridad marítima comienza horas antes de que el barco toque el agua libre. Anotarse en la bitácora o libro de zarpes garantiza que las autoridades sepan quién salió y cuándo deben esperarlos. Pedir la venia (autorización de la capitanía) es un requisito legal portuario. Por último, y críticamente vital, conocer los reportes de las condiciones meteorológicas (viento, marejadas, neblina) permite saber si el viaje planificado no es un riesgo mortal. **Pista:** Es una regla de oro de supervivencia. Avisa dónde vas, pide permiso y mira al cielo antes de salir.

28.- Dos Veleros navegan recibiendo el viento por distinta banda, CEDE el paso el que: a.- Recibe el Viento por Barlovento b.- Recibe el Viento por babor c.- Recibe el Viento por Sotavento d.- Recibe el Viento por estribor **Respuesta correcta:** b.- Recibe el Viento por babor **Explicación:** De acuerdo con el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), cuando dos embarcaciones de propulsión exclusiva a vela se acercan con riesgo de colisión y tienen amuras opuestas, existe una regla clara e inquebrantable. El velero que recibe el viento por la banda de babor (es decir, amurado a babor) está obligado a ceder el

paso, apartarse de la trayectoria y no estorbar al velero que navega amurado a estribor.

Pista: Estribor manda sobre babor en los cruces de veleros. El de babor se quita del medio.

29.- Dos Veleros navegan recibiendo el viento por la misma banda, CEDE el paso el que: a.- Recibe el Viento por Barlovento b.- El que se encuentra a Barlovento del otro c.- Recibe el Viento por Sotavento d.- El que se encuentra a Sotavento del otro **Respuesta correcta:** b.- El que se encuentra a Barlovento del otro (*Nota de corrección: las opciones a y b significan lo mismo, escogemos la formulación b*) **Explicación:** Según el RIPA, si ambos veleros están navegando con la misma amura (por ejemplo, ambos reciben el viento por estribor), el barco que se encuentra en la posición de barlovento (más cerca de donde viene el viento) debe mantenerse apartado de la derrota del barco que está a sotavento. La razón técnica es que el barco de sotavento tiene menos maniobrabilidad debido al desvío del viento provocado por las velas del barco a barlovento. **Pista:** El que tiene el viento limpio primero (Barlovento) tiene más agilidad, por eso él debe ceder.

30.- Un Velero va alcanzando a otro y con riesgo de colisión. ¿Cuál GOBIERNA? a.- El que es alcanzado b.- El que Alcanza c.- Ambos d.- El que se encuentra a sotavento **Respuesta correcta:** a.- El que es alcanzado **Explicación:** En la normativa marítima (RIPA), "gobernar" en el contexto de derecho a vía significa tener la obligación de mantener el rumbo y la velocidad constantes para no confundir al otro barco. Todo buque que alcance a otro (sin importar si es a vela o a motor) debe ceder el paso a la embarcación alcanzada. Por lo tanto, el velero que va adelante tranquilamente es el buque "que gobierna" y el velero más rápido que viene desde atrás debe maniobrar para apartarse. **Pista:** El de atrás siempre tiene la culpa y debe esquivar. El de adelante "gobierna" (sigue su camino derecho).

31.- Cuando se lleva la caña a Sotavento, la embarcación caerá a: a.- Sotavento b.- A babor c.- A Estribor d.- A Barlovento **Respuesta correcta:** d.- A Barlovento **Explicación:** La mecánica de la caña del timón funciona de manera inversa a la dirección en la que se empuja. Si el timonel mueve el brazo de la caña hacia sotavento (la zona donde no hay viento), la pala sumergida bajo el agua se inclina hacia barlovento. Esta fuerza hidrodinámica bajo el agua empuja la popa hacia sotavento, lo que inevitablemente hace que la proa gire en la dirección opuesta, es decir, enfrentándose directamente hacia barlovento. **Pista:** La proa siempre va en el sentido opuesto hacia donde empujas la caña.

32.- Ud navega con viento fuerte, en ceñida con mucha escora. Está a punto de darse vuelta. ¿Qué Hace?: a.- Arribo y los tripulantes van uno a cada lado b.- Hago contrapeso, suelto las velas y lo arribo c.- Hago contrapeso, cazo las velas y lo orzo d.- Hago contrapeso, suelto las velas y lo orzo **Respuesta correcta:** d.- Hago contrapeso, suelto las velas y lo orzo **Explicación:** En esta situación crítica de exceso de escora, debes realizar una acción triple y simultánea para evitar volcar el velero. Primero, usar el peso de tu cuerpo inclinándote hacia barlovento (hacer contrapeso); segundo, filar o soltar drásticamente las escotas para que el viento escape y las velas pierdan potencia aerodinámica; y tercero, orzar ligeramente (llevar la proa hacia el viento) para que la vela flamee de inmediato y la embarcación se adrice (recupere la horizontalidad) rápidamente. **Pista:** Peso afuera, suelta las cuerdas para quitar fuerza al trapo y apunta la nariz directo al viento.

33.- Cuando se navega "A un Largo" en un velero pequeño (Vagabundo). ¿Dónde van los Tripulantes? a.- Ambos a Barlovento b.- Ambos a Sotavento c.- Ambos en línea de crujía d.- Uno a cada banda **Respuesta correcta:** d.- Uno a cada banda **Explicación:** En rumbos portantes muy abiertos como "a un largo", la fuerza aerodinámica del viento ya no genera una escora lateral pronunciada y peligrosa hacia sotavento como ocurre ciñendo. Al contrario, el barco tiende a deslizarse velozmente y a balancearse rítmicamente. Para mantener el casco en su plano óptimo y estabilizar la hidrodinámica, lo más seguro y eficiente es repartir los pesos de la tripulación equitativamente, situando a un navegante en barlovento y al otro en sotavento. **Pista:** Como en un balancín infantil, uno en cada lado para que el barco vaya bien parejito y estable.

34.- Cual es el uso del nudo Ocho o Lazca. a.- Afirmary las Drizas en la cornamusa b.- Afirmary las Escotas en las mordazas c.- Hacer firme la pala a la caña d.- Para que los Cabos no pasen por las guías, roldanas u otro elemento. **Respuesta correcta:** d.- Para que los Cabos no pasen por las guías, roldanas u otro elemento. **Explicación:** El nudo en ocho (también conocido históricamente como nudo lazca) es universalmente reconocido en la marinería internacional como el principal "nudo de tope". Gracias a su volumen naturalmente abultado y su estructura geométrica simétrica que impide que se azóque (se bloquee permanentemente por la tensión), es ideal para rematar el extremo final (chicote) de cabos de maniobra, evitando así que se escapen o deslicen accidentalmente por el interior de las poleas, mordazas o guías de cubierta. **Pista:** Es el freno gordito en la punta de la cuerda para evitar que se escape por los agujeritos de las poleas.

35.- La Drizas se hacen firme en: a.- El puño de Amura de una vela b.- En el puño de Escota de una vela c.- En la Relinga de envergure de una vela d.- En el puño de Driza de una vela **Respuesta correcta:** d.- En el puño de Driza de una vela **Explicación:** Toda la nomenclatura técnica de los vértices (esquinas) de una vela triangular está basada directamente en los cabos de maniobra que se conectan a ellos. La driza es el cabo exclusivo y dedicado encargado de izar (subir) la tela hasta lo más alto del mástil. Por lógica estructural indiscutible, el extremo final de esta driza debe asegurarse invariablemente al ángulo superior máximo de la vela, el cual recibe, para facilitar enormemente su identificación, el nombre homónimo de "puño de driza". **Pista:** La cuerda que sube la vela (Driza) se amarra en el vértice de más arriba de todos (puño de Driza).

36.- La Escota del Foque se hace firme en:: a.- Puño es Amura b.- Puño de Driza c.- Relinga de envergure d.- Puño de Escota **Respuesta correcta:** d.- Puño de Escota **Explicación:** Siguiendo exactamente el mismo patrón lógico, deductivo y marinero de la pregunta anterior, las escotas son aquellas vitales cuerdas que usamos activamente para cazar o soltar la vela, regulando así su ángulo de incidencia respecto al viento. Se fijan en el vértice inferior trasero de la vela de proa (el foque). A este rincón específico e inferior de la tela se le denomina técnicamente "puño de escota" porque su única misión y diseño es ser el punto de unión y tracción para estas líneas. **Pista:** Escota va atada inevitablemente al puño de Escota. ¡La náutica es muy literal en estas reglas!

37.- La caja de orza es para: a.- Se siente el proel b.- Da firmeza al casco c.- Introducir la Orza d.- Ninguna es correcta **Respuesta correcta:** c.- Introducir la Orza **Explicación:** En las ágiles embarcaciones de vela ligera que carecen por diseño de una quilla pesada de plomo fija en el fondo del casco (como ocurre en los botes Optimist o Laser), existe una

estructura vertical estanca integrada en el piso o cubierta de la bañera. Esta particular ranura o compartimento es la famosa "caja de orza". Su propósito exclusivo y funcional es permitir a la tripulación alojar, introducir, subir o bajar una pieza plana extraíble llamada "orza", todo sin que el mar inunde el interior del bote. **Pista:** Es el estuche, ranura o alcancía en medio del bote por donde metes la tabla de la orza.

38.- Hacer Contrapeso es la acción para: a.- Contrarrestar la fuerza lateral que produce la acción del viento sobre una vela. b.- Evitar la deriva producida por el viento c.- Aprovechar en mejor forma el impulso del viento sobre la vela d.- Para navegar a un largo **Respuesta correcta:** a.- Contrarrestar la fuerza lateral que produce la acción del viento sobre una vela. **Explicación:** Cuando el viento golpea e impacta con intensidad sobre la gran superficie de las velas, ejerce una poderosa palanca lateral aerodinámica que tiende a inclinar o escorar fuertemente la embarcación hacia la banda de sotavento. "Hacer contrapeso" es la técnica física fundamental de supervivencia y velocidad donde la tripulación se sienta en el borde opuesto de barlovento, utilizando el propio peso de la masa corporal humana como un lastre móvil dinámico para nivelar (adrizar) el barco y contrarrestar esa fuerza. **Pista:** Usar tu cuerpo colgando y empujando al otro lado para ganarle el gallito a la enorme fuerza del viento.

39.- La orza es una pieza de madera o metálica que sirve para: a.- Ayuda a contrarrestar las fuerzas laterales producidas por el viento b.- Ayuda a darle estabilidad y evita la deriva c.- Es la acción de alejar la proa del viento d.- Las alternativas a.- y b.- son correctas **Respuesta correcta:** d.- Las alternativas a.- y b.- son correctas **Explicación:** La orza es un apéndice hidrodinámico plano, vertical y extraíble que se proyecta debajo del casco en los pequeños veleros que no poseen quilla fija. Funciona exactamente como un ala de avión bajo el agua: su superficie sumergida crea la enorme resistencia lateral necesaria para contrarrestar la inmensa fuerza del viento (a). Al hacer esto, otorga gran estabilidad al velero y evita el abatimiento o deriva, es decir, impide que el barco resbale de lado por el mar (b), forzándolo a avanzar siempre de frente. **Pista:** Es la "aleta" bajo el casco del barco que te obliga a ir en línea recta hacia adelante.

40.- ¿Qué es la escora? a.- La inclinación que puede tener la embarcación hacia babor o estribor. b.- El largo de una embarcación. c.- La inclinación que puede tener la embarcación hacia proa o popa. d.- Una brújula que indica el Norte magnético. **Respuesta correcta:** a.- La inclinación que puede tener la embarcación hacia babor o estribor. **Explicación:** La escora es el término técnico, oficial y estandarizado de la marinería internacional para describir la inclinación lateral que experimenta el casco del buque sobre su propio eje longitudinal, ya sea tumbándose hacia su lado izquierdo (babor) o hacia su lado derecho (estribor). En la apasionante navegación de los veleros, una escora moderada es un efecto natural producto de la presión aerodinámica del viento sobre las velas, muy distinta al "cabeceo", que sería la inclinación de adelante hacia atrás por las olas. **Pista:** El barco se va "de lado". Escorar significa simplemente navegar inclinado hacia una de las bandas.

41.-¿Qué es ceñir? a.- Navegar hacia la dirección de donde viene el viento b.- Navegar hacia la dirección para donde va el viento. c.- Girar la embarcación para recibir el viento por la otra banda. d.- Bajar todas las velas. **Respuesta correcta:** a.- Navegar hacia la dirección de donde viene el viento **Explicación:** Ceñir es el rumbo de navegación a vela de mayor exigencia técnica, en el cual el barco avanza formando el ángulo más agudo y cerrado

posible contra la dirección exacta de donde proviene el viento, todo ello sin llegar a aproarse por completo y detenerse. Se logra cazando fuertemente las escotas y permite de forma milagrosa que la embarcación remonte el viento trazando líneas diagonales o zigzags (virando continuamente de un lado a otro), logrando así progresar físicamente contra la corriente de aire natural. **Pista:** Navegar "apretado", al límite y en zigzag contra el viento. Es la única forma de avanzar contra la brisa en un velero.

42.- ¿Qué es arribar? a.- Acción de izar las velas b.- Girar en torno a una boya. c.- Mediante el timón, llevar la proa hacia el viento. d.- Mediante el timón, alejar la proa desde la dirección de donde viene el viento. **Respuesta correcta:** d.- Mediante el timón, alejar la proa desde la dirección de donde viene el viento. **Explicación:** Arribar, término también conocido comúnmente en algunas regiones como "caer", es la acción táctica y deliberada sobre los mandos del timón con el claro objetivo de modificar el rumbo de la nave, alejando progresiva y suavemente su línea de proa respecto al punto de origen del viento verdadero. Al ejecutar con maestría esta maniobra, el velero pasa inmediatamente a navegar en rumbos mucho más abiertos y relajados, pasando de una ceñida apretada a un través, luego a un largo y, finalmente, a una empopada de descanso. **Pista:** Alejar intencionalmente la nariz del barco de la dirección frontal por donde entra el viento.

43.- ¿Qué es la roda? a.- La punta del palo. b.- La parte donde se toma un remo para bogar. c.- La parte aguda o afilada de la proa de la embarcación, desde la cubierta hasta su quilla. d.- Dispositivo metálico empleado en los aparejos. **Respuesta correcta:** c.- La parte aguda o afilada de la proa de la embarcación, desde la cubierta hasta su quilla. **Explicación:** La roda es el majestuoso componente estructural y arquitectónico clave que prolonga la gruesa quilla del barco hacia la parte delantera, ascendiendo de forma vertical, curva o en ángulo inclinado para conformar, rematar y cerrar definitivamente el extremo delantero de la proa. Es esencial y físicamente el "filo" delantero del casco, la primera pieza firme de carpintería o fibra encargada de chocar, separar y cortar físicamente la enorme resistencia del agua y las olas frontales cuando el buque avanza con velocidad hacia adelante. **Pista:** Es la "cuchilla" o "hacha" frontal del barco, la punta de lanza que va cortando el mar.

44.- ¿Qué son las chumaceras? a.- Refuerzos que llevan las velas en sus puños. b.- Dispositivos que permiten mantener tesa la jarcia fija de alambre. c.- Agujeros que permiten la salida de agua que pueda haber entrado en la embarcación. d.- Dispositivos destinados a afirmar los remos a la embarcación mientras se boga. **Respuesta correcta:** d.- Dispositivos destinados a afirmar los remos a la embarcación mientras se boga. **Explicación:** Las chumaceras son importantísimos puntos de apoyo mecánicos y metálicos, o de bronce, plástico o madera fuerte, que se instalan, atornillan y fijan firmemente en las regalas (los bordes superiores paralelos) de los botes a remo. Tienen forma de horquilla abierta, anillo cerrado o perno vertical, y su función ineludible es servir como punto de pivote seguro y constante. Esto permite que el remero apoye el cuerpo central del remo y haga palanca de tracción contra el agua para impulsar la embarcación sin que el remo resbale. **Pista:** Son las horquillas clásicas con forma de "U" en el borde del bote de madera donde tú enganchas los remos.

45.- ¿Que es orzar? a.- Mediante el timón, llevar la proa hacia el viento. b.- Mediante el timón, alejar la proa desde la dirección de donde viene el viento. c.- Remar hacia atrás. d.-

Utilizar una quilla móvil para evitar el abatimiento. **Respuesta correcta:** a.- Mediante el timón, llevar la proa hacia el viento. **Explicación:** Orzar es la vital maniobra constante de gobierno y dirección en la cual utilizamos la palanca del timón para enfilarse, girar y dirigir la proa del barco de manera que apunte progresivamente de manera mucho más cercana o cerrada hacia el origen o eje desde donde el viento está soplando en ese instante. A medida que orzamos ganando barlovento, las velas de nuestra embarcación necesitarán imperiosamente ser cazadas (tensadas) cada vez más para mantener el flujo de aire aerodinámico limpio y eficiente. **Pista:** Girar el timón hábilmente para que la nariz del bote apunte directamente hacia el rincón de donde viene el viento.

46.- ¿Qué significa navegar a un largo? a.- Navegar por largo tiempo hacia una misma dirección. b.- Navegar con todas las velas desplegadas. c.- Navegar con el viento por una de las aletas. d.- Navegar con el viento justo por la popa. **Respuesta correcta:** c.- Navegar con el viento por una de las aletas. **Explicación:** En la rosa tradicional de rumbos de navegación y maniobras, "a un largo" es aquel rumbo magnífico en el cual el piloto de nuestra lancha o velero permite que el viento verdadero impacte la nave de forma fluida y diagonal por la sección posterior, zona anatómica conocida como la "aleta" (el sector curvo del casco situado entre el través lateral y la popa plana posterior). Es considerado unánimemente uno de los rumbos más equilibrados, relajantes, placenteros y notablemente rápidos al navegar a vela en altamar. **Pista:** El viento te entra empujando por atrás y un poquito de lado (la aleta), impulsándote cómodamente a muy buena velocidad sostenida.

47.- ¿Qué sector de la embarcación es la obra viva? a.- Aquel destinado a la habitabilidad de sus tripulantes. b.- Todo lo que se encuentra sobre la línea de flotación. c.- La parte del casco que se encuentra bajo la línea de flotación. d.- Donde se almacenan salvavidas y elementos de seguridad. **Respuesta correcta:** c.- La parte del casco que se encuentra bajo la línea de flotación. **Explicación:** En la ciencia de la construcción naval y la arquitectura de astilleros marinos, la obra viva (a menudo también llamada carena) se refiere de manera inconfundible a todo el enorme volumen exterior e inferior del casco del buque que permanece constante y permanentemente sumergido bajo el agua, esto es, por debajo del nivel de la línea de flotación. Se le denomina pintorescamente "viva" por una razón biológica: es precisamente la superficie expuesta y sometida a la continua y latosa adherencia de organismos marinos vivos. **Pista:** Es la zona "viva" del barco porque allí abajo, sin que tú lo veas, viven pegados los caracoles, lapas y plantitas marinas.

48.- ¿Qué sector de la embarcación es la obra muerta? a.- La parte del casco que se encuentra bajo la línea de flotación. b.- La parte del casco que se encuentra sobre la línea de flotación. c.- La parte interior de la proa, de muy difícil acceso. d.- Toda la jarcia de alambre que afirma el palo. **Respuesta correcta:** b.- La parte del casco que se encuentra sobre la línea de flotación. **Explicación:** Contrastando directa y lógicamente con la obra viva recién definida, la obra muerta hace estricta e innegable alusión a todo el visible volumen de la carrocería del barco que emerge con orgullo y queda de manera permanente por encima de la superficie del agua (sobre la limitante línea de flotación pintada). Comprende entonces los vistosos laterales visibles, la cubierta de trabajo y toda la superestructura de cabinas. Se le llama "muerta" porque no interactúa biológicamente con la flora de profundidad ni se llena de incrustaciones submarinas vivas. **Pista:** Es la parte superior seca del casco expuesta al aire y al sol, aquella donde va la pintura decorativa limpia.

(Nota: Aquí aparece el número repetido en tu listado original) **48.- ¿Qué es una amura?** a.- Una pronunciada y momentánea escora de la embarcación. b.- Uno de los sectores comprendidos entre la cuadra y la proa. c.- Uno de los sectores comprendidos entre la popa y la cuadra. d.- Un enredo producido en un cabo. **Respuesta correcta:** b.- Uno de los sectores comprendidos entre la cuadra y la proa. **Explicación:** Las amuras representan con precisión geométrica en la anatomía exterior de la embarcación aquellas dos vitales regiones (una de babor y otra de estribor) donde los largos costados del buque comienzan a estrecharse drásticamente y curvarse de manera aerodinámica para terminar formando finalmente la roda frontal de la proa. Abarcan en toda su extensión desde la zona más ancha de la embarcación (llamada cuadra, través o sección media) hasta el mismísimo extremo delantero y afilado de la nave. Es el sector que rompe las olas. **Pista:** Son como los fornidos "hombros" delanteros del barco antes de llegar al cuello o nariz.

49.- ¿Qué es la eslora? a.- El largo de una embarcación o su dimensión desde su proa hasta su popa. b.- La parte más alta del palo. c.- El ancho de una embarcación. d.- La distancia desde la línea de flotación hasta la parte más profunda de la embarcación. **Respuesta correcta:** a.- El largo de una embarcación o su dimensión desde su proa hasta su popa. **Explicación:** La eslora es indiscutiblemente la principal y más famosa métrica de la ingeniería y registro legal naval que dictamina con total precisión el tamaño oficial y longitud total de cualquier nave en el mundo. Mide la distancia ininterrumpida máxima del buque trazada a lo largo de su eje o plano imaginario de crujía longitudinal. Dicho de otro modo, es la distancia física y rectilínea medida de extremo a extremo, desde el punto más prominente y saliente de la estructura de proa hasta la saliente más retrasada de la estructura de popa. **Pista:** Eslora significa de manera muy sencilla y directa el largo total del buque de punta a punta.

50.- ¿Qué es la manga? a.- El largo de una embarcación o su dimensión desde su proa hasta su popa. b.- Sector bajo de la vela mayor, que tiene una pequeña forma de bolsa. c.- El ancho de una embarcación. d.- Funda de las velas usada para guardarlas protegidas. **Respuesta correcta:** c.- El ancho de una embarcación. **Explicación:** La manga es la vital e importantísima segunda medida volumétrica transversal por excelencia en la disciplina de la arquitectura naval y el diseño de cascos. Define, de manera inequívoca y absoluta, la máxima anchura total de nuestro barco de lado a lado. Esta medida crítica suele calcularse y tomarse rigurosamente en la zona de la cuadra maestra, es decir, en aquel preciso sector central donde los costados externos entre babor y estribor alcanzan su mayor separación máxima. A mayor manga, un barco suele presentar muchísima mayor estabilidad inicial para no volcar. **Pista:** Imagina a una persona abriendo sus brazos y extendiendo las "mangas" de su chaqueta de lado a lado. Es el ancho máximo de la nave.

51.- ¿Qué es el calado? a.- El largo de una embarcación o su dimensión desde su proa hasta su popa. b.- Sacado de la cubierta que permite el paso del palo. c.- La profundidad del mar desde su superficie hasta el fondo marino. d.- La distancia desde la línea de flotación hasta la parte más profunda de la embarcación. **Respuesta correcta:** d.- La distancia desde la línea de flotación hasta la parte más profunda de la embarcación. **Explicación:** El calado es un concepto operacional y de seguridad absolutamente fundamental para garantizar la supervivencia y navegación segura del buque en zonas de aguas someras, bancos de arena o bajamares. Especifica verticalmente y con centímetros de precisión cuánta profundidad de agua profunda demanda como mínimo innegociable esa nave en

particular para navegar y flotar libremente sin encallar o despedazar su casco contra el fondo rocoso marino. Se mide de forma impecable trazando una línea vertical y recta desde el límite superficial del agua (línea superior de flotación) hasta la placa o punto más bajo y profundo del apéndice sumergido de la nave. **Pista:** Del verbo "Calar" hondo. Es la medida de cuánta agua requieres tú por debajo de la barriga del bote para no raspar o chocar con el piso de arena.

52.- ¿Qué parte de una embarcación es la aleta? a.- Todo lo que sobresale desde la cubierta hacia arriba. b.- Una pieza metálica ubicada bajo la quilla. c.- El sector comprendido entre la cuadra y la popa. d.- La parte del timón que se sumerge en el agua.

Respuesta correcta: c.- El sector comprendido entre la cuadra y la popa. **Explicación:** Las aletas náuticas conforman esas amplias y vitales porciones y superficies laterales redondeadas o en ángulo del casco, que se ubican anatómica e indiscutiblemente en el tercio posterior o trasero del buque. Corresponden de manera muy específica a todo ese prolongado espacio de transición geométrica donde la gran anchura máxima central del barco (el través maestro o cuadra) comienza paulatinamente a comprimirse, cerrarse hacia adentro y reducir su tamaño transversal para lograr conformar con éxito la sólida estructura posterior y terminación de la popa. **Pista:** En la anatomía humana, serían las "caderas" o glúteos de la parte trasera del barco, ese sector curvo justo antes de llegar al final o cola (la popa).

53.- ¿Qué significa cobrar un cabo? a.- La acción de recoger la parte en banda sin hacer esfuerzo sobre él. b.- La acción de ordenarlo en cubierta. c.- Hacer una costura especial en su chicote para evitar que se descolche. d.- La acción de entregarle para evitar que trabaje.

Respuesta correcta: a.- La acción de recoger la parte en banda sin hacer esfuerzo sobre él. **Explicación:** El lenguaje especializado y el léxico marino de las faenas náuticas en cubierta es inmensamente preciso en cuanto a fuerzas y tensiones se refiere para evitar gravísimos accidentes con poleas. Mientras que el verbo "cazar" implica de lleno jalar activamente un cabo soportando en las manos y músculos gran tensión, peso aerodinámico o roce, "cobrar" se define como el simple y preventivo acto metódico de atrapar, tirar velozmente y recuperar hacia tu regazo todo aquel exceso largo de cabo o línea libre que se encuentre suelto o colgando flojo ("en banda"). Todo esto se realiza sin llegar a someter a la línea a un esfuerzo o trabajo pesado aún. **Pista:** "Cobrar" es simplemente la tarea de recoger rápido y ordenadamente todo lo que te sobra de cuerda suelta antes de que se vuelva a tensar del todo por culpa del viento.

54.- ¿Con qué nudo hace firme la driza al puño de la vela? a.- As de guía. b.- Ballestrinque. c.- Cote doble. d.- Cote y Rosa simple. **Respuesta correcta:** a.- As de guía.

Explicación: En la práctica frecuente ausencia de costosos o ruidosos grilletes y mosquetones metálicos automáticos que podrían golpear el mástil, la forma internacionalmente más segura, tradicional y probadamente marinera a lo largo de los siglos para encapillar (unir indisolublemente) la punta de la driza de halado al gran ollao metálico del puño de driza en lo más alto de la vela mayor es usando nuestro fiel y salvador nudo as de guía. La gigantesca y abismal ventaja de usar esta gaza es que crea con destreza un lazo y ojal inquebrantable que soporta cargas dinámicas brutales durante infinitas horas de navegación intensa bajo temporal, pero al mismo tiempo y por diseño, nunca jamás se azoca o aprieta, siendo ridículamente fácil de deshacer después con solo empujarlo. **Pista:** El nudo rey hace su majestuosa aparición de nuevo. Se usa innegablemente para todas las

uniones de fuerza más críticas de alta responsabilidad que debas soportar sin que el nudo se te trabe y atranque para siempre a la hora de bajar la vela.

55.- Si Ud. tuviera que amarrar el bichero, para recuperarlo en caso que caiga al agua:

¿ Con qué nudo lo haría? a.- As de guía. b.- Ballestrinque. c.- Vuelta de boya. d.-

Margarita simple. **Respuesta correcta:** b.- Ballestrinque. **Explicación:** Un bichero marino convencional (el famoso palo largo, usualmente de madera, aluminio o fibra, terminado por astucia en un gancho en un extremo y que usamos constantemente para maniobras de atraque a puertos) tiene por completo una superficie y forma circular y totalmente cilíndrica. El milenario nudo ballestrinque es la opción lógica, absoluta e indiscutible para afrontar este trabajo de amarre rápido. Este nudo brillante consiste en dos cruces o vueltas consecutivas superpuestas magistralmente que ahorcan, muerden y se ajustan de manera perfecta al escurridizo contorno de barras o varas tubulares, proporcionando una constricción de fricción inmensa que evita que el sumamente útil palo del bichero resbale, se escape de las manos y se pierda tristemente flotando o hundiéndose en el profundo y oscuro mar. **Pista:** El viejo ballestrinque es el amo y señor, el nudo super especializado de la escuela de grumetes utilizado en todo el mundo para abrazar palos largos, cañerías, tubos, pasamanos y todo tipo de estructuras cilíndricas lisas de madera.

56.- ¿Qué nudo utilizaría para unir dos cabos de similar mena? a.- Llano b.- As de guía.

c.- Cote. d.- Lasca u ocho. **Respuesta correcta:** a.- Llano **Explicación:** El simétrico nudo llano (también llamado en muchísimos textos tradicionales como nudo cuadrado o nudo de rizo) es por excelencia la elección marinera histórica más plana, simple, bella y estéticamente simétrica que haya sido concebida exclusivamente para entrelazar con gran firmeza y suma limpieza visual a dos cabos independientes o chicotes que posean de manera indiscutible exactamente el mismo diámetro, textura y calibre (lo que los marinos denominan como similar mena o grosor idéntico). Es crítico y vital que lo memorices: si por error o urgencia las cuerdas o cabos fuesen de diferentes texturas o distintos grosores, este hermoso nudo fallaría, se volcaría y resbalaría fatídicamente; en ese caso particular y peligroso usaríamos siempre sin pensar el seguro nudo "vuelta de escota". **Pista:** Es el nudo súper clásico y plano de los cordones de las zapatillas de colegio. Se arma repitiendo como un mantra: "Derecha sobre izquierda, izquierda sobre derecha", y es exclusivo y exigente, solo funciona impecablemente para atar cuerdas hermanas que sean perfectamente iguales en su grosor y material.

57.- ¿Qué entiende por trasluchar? a.- Cambiar de rumbo de la embarcación. b.- Hacer una virada por avante. c.- Hacer una virada por redondo. d.- Frenar la viada de la

embarcación. **Respuesta correcta:** c.- Hacer una virada por redondo. **Explicación:** En el exquisito léxico y la rápida jerga deportiva de altísimo nivel de las competiciones, campeonatos y regatas de velocidad, el dinámico y ágil verbo "trasluchar" es exactamente el concepto sinónimo oficial para referirse sin equivocaciones a la exigente ejecución técnica y física de una dramática virada marina "por redondo". Es aquella espectacular y muchas veces atemorizante maniobra que se efectúa exclusivamente cuando navegamos a veloces rumbos portantes (es decir, llevando el viento empujándonos fuerte por la popa), forzando intencionalmente con el gobierno a que nuestra popa cruce el eje central del viento verdadero, lo que provoca inevitablemente que la pesada y contundente botavara y toda la gran vela mayor se inflen y pasen violenta y velozmente como un látigo de una banda lateral del barco hacia la otra. ¡A agachar las cabezas! **Pista:** Trasluchar es en jerga náutica

deportiva el giro explosivo trasero, cambiando bruscamente el viento de lado al obligarlo a pasar por detrás, por la cola del barco (virar por redondo).

58.- Las embarcaciones tipo OPTIMIST: a.- Son especiales para navegar con fuertes vientos y realizar audaces acrobacias. b.- Son especiales para niños y escuelas de navegación. c.- Son especiales para paseo. d.- Tienen casco redondeado y muy hidrodinámico. **Respuesta correcta:** b.- Son especiales para niños y escuelas de navegación. **Explicación:** El pequeño y ya internacionalmente legendario y tierno velerito clase Optimist, poseedor de un simpático y sumamente característico diseño cuadrado en fibra que lo hace similar a un pequeño cajón o bañera de jabón con la proa truncada chata y provisto de una sola velita sencilla, es, por absoluta y probada excelencia formativa mundial, el peldaño inicial dorado de la navegación infantil. Constituye la gran plataforma amable de escuela primaria donde la inmensa y avasalladora mayoría de los pequeños niños y futuros campeones olímpicos inician su aprendizaje global, entendiendo desde los 6 o 7 años la física del balance del peso en el agua, el trimado básico de las escotas, los nudos primordiales y la respuesta direccional mágica del timón, forjando carácter sin miedos profundos. **Pista:** Su amigable nombre que suena a la palabra "optimista" evoca total juventud y esperanza. Es el hiper clásico barquito cuadradito e inundable para que aprendan los más chicos en las escuelitas de bahía los fines de semana.

59.- ¿Qué entiende por viada? a.- Embarcación detenida. b.- Embarcación aproada al viento. c.- Deslizamiento lateral de una embarcación. d.- Inercia avante o atrás de una embarcación. **Respuesta correcta:** d.- Inercia avante o atrás de una embarcación. **Explicación:** En las implacables leyes de la física que dominan y gobiernan el mar, una gran y pesada masa flotante en movimiento y velocidad posee una enorme cantidad de energía cinética viva que, debido a la fricción húmeda, tarda larguísimo segundos en disiparse para detenerse. La histórica y marinera palabra "viada" describe poética y técnicamente esta misma y exacta inercia, energía o impulso de deslizamiento libre por el agua turquesa. Se refiere puntualmente y sin equívocos a ese impulso y empuje residual físico que prolonga mágicamente el avance y silencioso movimiento constante del voluminoso casco del buque (ya sea que este resbale hacia adelante o vaya marchando hacia atrás) justo después de haber apagado o cortado completamente la fuente original y primaria de su ruidosa propulsión, como puede ser apagar por completo un potente motor fuera de borda o filar drástica y simultáneamente todo el velamen impulsado al llegar a la boya muerta. **Pista:** "Ir con viada" o "llegar a pura viada" es ir mágicamente impulsado por la pura masa. Es patinar libremente y en silencio por la superficie del agua tras desconectar o apagar las ruidosas fuentes de energía (motores o velas ruidosas).

60.- ¿Cual de las definiciones de timón y caña correcta? a.- El timón es una rueda que al girarla mueve la caña. b.- La caña es una aleta móvil que va sumergida en el agua y el timón es un mango que permite mover el timón. c.- El timón es una aleta móvil que va sumergida en el agua y la caña es el mango que permite mover el timón. d.- Ninguna diferencia, es lo mismo. **Respuesta correcta:** c.- El timón es una aleta móvil que va sumergida en el agua y la caña es el mango que permite mover el timón. **Explicación:** Para desmitificar todas y cada una de las normales confusiones terrestres de los principiantes (acostumbrados toda su vida a manejar el clásico "volante" de un automóvil en el duro pavimento), la estricta náutica separa anatómica y mecánicamente las diferentes y vitales funciones de los mecanismos de dirección y gobierno de los buques. El denominado "timón"

verdadero y puro engloba de forma exclusiva e irreductible a la gran e hidrodinámica pala, aleta maestra o superficie plana que opera, sufre y trabaja silenciosamente sumergida bajo la presión del agua helada para desviar y alterar brutalmente los flujos de fluido bajo la popa. Entretanto, y para que quede claro para el examen, la famosa "caña" es estricta y únicamente la palanca física de fuerza, el robusto brazo articulador mecánico o el alargado mango exterior (ya sea fabricado en hermosa madera barnizada, aluminio de aviación o frío metal) posicionado allí arriba en la cubierta, el cual el concentrado piloto sujeta fuertemente y empuja o tira de lado a lado con sus propias manos sudadas para lograr mover, torcer y controlar ese pesado timón oculto e invisible. **Pista:** El timón es siempre la plana tabla mojada que da verdaderamente la dirección bajo el oscuro mar; la caña, en cambio, es simplemente el manubrio o palanca seca de mando y control que tú mismo agarras firme allá arriba en la cubierta para dar órdenes.

