

NÁUTICA Y MANIOBRAS DE BAHÍA

Patrón Deportivo de Bahía · Banco completo con respuestas y explicaciones (60 preguntas)

Pregunta 1 de 60

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 combinación del viento real (verdadero) y el viento generado por el movimiento de la embarcación. Cuando estamos detenidos, el viento aparente es igual al viento real (no hay movimiento propio). Cuando nos movemos, el viento aparente resulta de sumar vectorialmente el viento real con el viento de movimiento (siempre opuesto a la dirección de marcha). Por eso ambas situaciones producen viento aparente: en reposo coincide con el real, y en movimiento se modifica en dirección e intensidad.

Pista: Viento aparente = lo que sientes. Parado = igual al real. En movimiento = suma vectorial del real + movimiento.

Pregunta 2 de 60

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 el viento viene exactamente por la popa y la embarcación avanza en la misma dirección del viento, el viento aparente es la diferencia entre ambas velocidades. El barco 'huye' del viento: viento real = 6 nudos (desde popa), velocidad del barco = 4 nudos (en el mismo sentido). El barco se aleja del viento a 4 nudos, por lo que solo recibe $6 - 4 = 2$ nudos de viento aparente. Si el barco navegara a 6 nudos, el viento aparente sería 0 (van igual de rápido).

Pista: Viento en popa = resta. Viento de frente = suma. $6 - 4 = 2$ nudos de viento aparente.

Pregunta 3 de 60

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:**

Barlovento es el lado o la dirección de donde proviene el viento. Si el viento viene del norte, el norte es barlovento. El concepto es fundamental en vela: navegar 'hacia barlovento' significa ir en dirección al origen del viento (ceñir); 'venir de barlovento' significa tener el viento a favor. Sotavento es el lado opuesto: hacia donde va el viento. Las embarcaciones abandonadas se 'deriva a sotavento' porque el viento las empuja en esa dirección.

Pista: BARlovento = de donde BARRE el viento. Sotavento = hacia donde va el viento.

Pregunta 4 de 60

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 de girar la proa hacia barlovento, es decir, acercarla al origen del viento. Al orzar, el ángulo entre el eje del barco y el viento disminuye. En vela, orzar equivale a 'subir hacia el viento'. La maniobra contraria es arribar (alejar la proa del viento). Si se orza demasiado, las velas empiezan a flamear (se 'flamea' el grátil) indicando que se está en la zona de viento de proa donde no hay propulsión efectiva.

Pista: Orzar = proa al viento. Arribar = proa se aleja del viento. Son los dos movimientos angulares del barco.

Pregunta 5 de 60

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 es la maniobra de girar la proa hacia sotavento, alejándola del origen del viento. Al arribar, el ángulo entre el barco y el viento aumenta y se pasa de ceñida hacia través, largo y finalmente viento en popa. La opción a y la opción b describen el mismo movimiento desde distintos puntos de vista (alejarse de la proa del viento = acercarse de la popa al viento), pero a es la definición más precisa y aceptada. La opción d describe la virada por redondo, no el arribar.

Pista: ARRibar = proa se ALEja del viento. Contrario de orzar. Implica cambiar a un rumbo más 'abierto'.

Pregunta 6 de 60

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:

Virar por redondo (también llamado jibing en inglés o trasluchar) es la maniobra en la que la embarcación cambia de amura haciendo pasar la POPA por el ojo del viento. La vela mayor pasa bruscamente de una banda a la otra (cangrejada), lo que es peligroso si no se controla. Es la virada 'hacia sotavento'. La maniobra contraria es virar por avante (pasar la PROA por el ojo del viento), que es más segura y controlada.

Pista: Redondo = la POPA pasa por el viento. Avante = la PROA pasa por el viento.

Pregunta 7 de 60

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:

Al virar por redondo (la popa pasa por el ojo del viento), la vela mayor y la botavara pasan violentamente de una banda a la otra en lo que se llama 'cangrejada'. La botavara puede golpear a los tripulantes que estén en cubierta con fuerza suficiente para causar lesiones graves o incluso derribarlos al agua. Por esta razón, antes de virar por redondo todos los tripulantes deben agacharse, avisar con voz en cuello y controlar el pase de la botavara con el kicker/vang.

Pista: Virar por redondo = botavara cruza de golpe. ¡Todos agacharse! Es el mayor peligro de esta maniobra.

Pregunta 8 de 60

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 delantera que se enverga (se sujeta) al estay de proa (estay proel), el cable que va desde el tope del mástil hasta la proa. El foque trabaja junto a la vela mayor para crear propulsión. La vela mayor se enverga al mástil y la botavara. La escandalosa es una vela pequeña triangular que se iza en algunos barcos sobre la mayor para aprovechar más el viento. El velacho es una vela cuadra de embarcaciones antiguas.

Pista: Foque = vela delantera en el estay de proa. Mayor = vela grande en el mástil y botavara.

Pregunta 9 de 60

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 envergüe.
- c. Puño de estopa.
- d. Relinga de Caída, Gratil, Envergüe.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

a. Puño de Amura, Puño de Escota y Puño de Driza.

■ EXPLICACIÓN:

Una vela mayor triangular tiene tres vértices o puños: el Puño de Amura (esquina inferior delantera, próxima al mástil), el Puño de Escota (esquina inferior trasera, en el extremo de la botavara) y el Puño de Driza (esquina superior, donde se iza). Las relingas son los bordes de la vela (no los vértices): relinga de envergüe/gratil (borde delantero que va al mástil), relinga de caída (borde trasero) y relinga de pujamen (borde inferior).

Pista: 3 puños = Amura (mástil abajo) + Escota (botavara) + Driza (arriba). Las relingas son los bordes, no los vértices.

Pregunta 10 de 60

La jarcia fija se usa para:

- a. Orientar las velas con respecto al viento.
- b. Afirmer los mástiles.
- c. Izar las velas.
- d. Amarrar una embarcación a una boya.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

b. Afirmer los mástiles.

■ EXPLICACIÓN:

La jarcia fija (o jarcia de firme) es el conjunto de cables y elementos permanentes que soportan y afirman el mástil: obenques (cables laterales), estay de proa, estay de popa, etc. No se mueve ni ajusta durante la navegación normal. Su función es mantener el mástil erguido y en su posición correcta resistiendo las fuerzas del viento sobre las velas. La jarcia de labor (o de maniobra) es la que sí se ajusta: drizas, escotas, cunningham, etc.

Pista: Jarcia FIJA = sujeta el mástil, no se mueve. Jarcia de LABOR = orienta las velas, se maneja.

Pregunta 11 de 60

El Estay Proel se usa:

- a. Envergar el Foque.
- b. Afirnar el mástil en sentido Proa–Popa.
- c. Afirnar 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 dos funciones simultáneas: es el cable de jarcia fija que va desde el tope del mástil hasta la proa de la embarcación, lo que lo convierte en el soporte que impide que el mástil caiga hacia atrás (afirma en sentido proa-popa); y al mismo tiempo sirve como guía donde se enverga (se coloca) el foque mediante los garruchos o mediante un riel de laminillas. Las dos opciones a y b son correctas y complementarias.

Pista: Estay proel = sujeta el mástil hacia adelante + es donde va enganchado el foque. Dos funciones.

Pregunta 12 de 60

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 (o burdas) son pequeñas piezas horizontales situadas a media altura del mástil, perpendiculares al eje del barco. Su función es separar (dar mayor ángulo a) los obenques, que son los cables laterales de la jarcia fija. Al separar los obenques de su punto de fijación en el mástil, aumentan el ángulo de sujeción y hacen mucho más eficiente el soporte lateral del mástil. Sin crucetas, los obenques irían casi verticales y serían muy poco eficaces para resistir los esfuerzos laterales.

Pista: Crucetas = salen horizontalmente del mástil para darle mayor ángulo a los obenques laterales.

Pregunta 13 de 60

Los garruchos son para:

- a. Envergar el foque.
- b. Afirnar las escotas.
- c. Afirnar las drizas.
- d. Izar la vela Mayor.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

a. Envergar el foque.

■ EXPLICACIÓN:

Los garruchos son pequeños ganchos o anillas (antiguamente de madera, hoy de acero inoxidable o plástico) que se colocan a lo largo de la relinga de envergue del foque para engancharlo al estay de proa. Cada garrucho abraza el estay y permite que el foque suba y baje deslizándose por él, manteniéndolo pegado al cable. En embarcaciones modernas los garruchos son sustituidos por laminillas que se deslizan por un riel integrado en el estay, pero el principio es el mismo.

Pista: Garruchos = ganchos que unen el foque al estay de proa para que pueda izarse y arriarse.

Pregunta 14 de 60

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 del foque son los cabos que se sujetan al puño de escota del foque (esquina inferior trasera) y permiten al tripulante orientar el foque hacia barlovento o sotavento, cazándolo (tensando) o largándolo (soltando) según el punto de vela. Normalmente hay dos escotas de foque (una por banda) y se usa la de sotavento, cambiando al virar. No son para izar (eso lo hacen las drizas) ni para amarrar.

Pista: Escotas = los cabos que controlan el ángulo de la vela. Driza = lo que iza. Escota = lo que orienta.

Pregunta 15 de 60

Virar por delante 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 delante (tacking en inglés) es la maniobra en la que la embarcación cambia de amura haciendo pasar la PROA por el ojo del viento, pasando de ceñida por una banda a ceñida por la otra. Es la virada más común y segura: se iza el cañón del foque hacia barlovento, la proa cruza por el ojo del viento, las velas flamean brevemente y se cazan en la nueva amura. No hay riesgo de cangrejada pues la botavara pasa suavemente.

Pista: Avante = la PROA pasa por el viento. Redondo = la POPA pasa por el viento. Avante es más seguro.

Pregunta 16 de 60

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:

Navegar 'a un largo' significa recibir el viento por la aleta, que es el sector comprendido entre la cuadra (90° del eje del barco) y la popa. Es un punto de vela entre el través y el viento en popa, aproximadamente entre 135° y 160° respecto al viento. Las velas van bastante largas (cazadas levemente). Es generalmente el punto de vela más veloz en muchos diseños de embarcaciones. No confundir con 'navegar por largo tiempo': aquí 'largo' es el nombre del punto de vela.

Pista: Largo = viento por la ALETA (entre cuadra y popa). El punto de vela más rápido en muchos barcos.

Pregunta 17 de 60

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 los cabos de la jarcia de labor que sirven para izar las velas (subirlas), arriarlas (bajarlas) y mantenerlas en la posición izada bajo tensión. Hay drizas de mayor y drizas de foque. No son solo para izar (como dice la opción b), sino también para arriar y mantener. Las escotas 'maniobran' la orientación de las velas, pero no las suben ni bajan. La jarcia de labor incluye drizas, escotas, cunningham, outhaul y otros cabos.

Pista: DRIZA = sube, baja y mantiene la vela en alto. ESCOTA = orienta la vela al viento.

Pregunta 18 de 60

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 (o ponerse al paio / en facha) es orientar la embarcación de modo que reciba el viento directamente por la proa, con la popa en dirección al viento. En esta posición las velas flamean y no generan propulsión. Se usa para detenerse en el agua, esperar a alguien, realizar reparaciones o como maniobra de seguridad ante mal tiempo. La embarcación queda prácticamente parada (con mínima viada) aunque el viento sigue soplando.

Pista: Aproarse = proa al viento. Las velas flamean, el barco casi se para. Posición de espera o seguridad.

Pregunta 19 de 60

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:

d. Las alternativas a y b son correctas.

■ EXPLICACIÓN:

Cuando se aproa una embarcación pequeña (tipo Optimist, Laser o Vagabundo), se deben realizar dos acciones simultáneas: soltar las escotas de las velas para que flameen sin ejercer fuerza y no vuelquen el barco (ya que el viento viene de proa), y distribuir el peso de los tripulantes con uno a cada banda para mantener el equilibrio y evitar una escora brusca. Cazar las velas (tensarlas) al aproarse causaría el efecto contrario: las velas ejercerían fuerza lateral y podrían volcar el barco.

Pista: Aproarse = largar las velas + un tripulante a cada banda. No cazar nunca con el viento de frente.

Pregunta 20 de 60

Para Virar por Avante debe:

- a. El timonel lleva la caña a Barlovento.
- b. El timonel lleva la caña a Sotavento.
- c. El timonel caza las velas.
- d. Ninguna alternativa es correcta.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

a. El timonel lleva la caña a Barlovento.

■ EXPLICACIÓN:

Para virar por avante (pasar la proa por el ojo del viento), el timonel debe llevar la caña HACIA BARLOVENTO. Recordar que en una embarcación a vela con caña, mover la caña a barlovento hace que la popa vaya a barlovento y la proa caiga hacia barlovento también (orzando). Al continuar la maniobra, la proa cruza el ojo del viento y el barco queda en la nueva amura. La orden clásica es 'caña a barlovento, vira por avante'.

Pista: Virar por avante = caña a BARLOVENTO. La popa va al mismo lado de la caña, la proa al contrario.

Pregunta 21 de 60

El nudo As de Guía tiene las siguientes características:

- a. Es corredizo.
- b. Difícil de desanudar.
- c. No se aprieta, fácil de desanudar y no es corredizo.
- d. Todas son correctas.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

c. No se aprieta, fácil de desanudar y no es corredizo.

■ EXPLICACIÓN:

El As de Guía (bowline) es uno de los nudos más importantes de la marinería por sus tres cualidades únicas: no se aprieta bajo carga (mantiene la lazada siempre del mismo tamaño), es fácil de desanudar incluso después de haber estado sometido a tensión (basta con doblar la parte trasera del nudo), y no es corredizo (no se cierra ni se abre solo). Se usa para hacer lazadas fijas en el extremo de un cabo, para amarrar a una boya o a un arganel.

Pista: As de guía = lazada que no se aprieta, no corre y se suelta fácil. El nudo de supervivencia más útil.

Pregunta 22 de 60

El Boomvang o repique de la Botavara es para:

- a. Mantener horizontal la botavara.
- b. Afirnar la vela Mayor.
- c. Estirar la relinga de pujamen.
- d. Estirar la relinga de gratil o Envergue.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

a. Mantener horizontal la botavara.

■ EXPLICACIÓN:

El boomvang o 'kicker' es un sistema de poleas o palanca rígida que va desde la base del mástil hasta la botavara, ejerciendo una fuerza hacia abajo que impide que la botavara se levante con el viento. Su función principal es mantener la botavara horizontal o con la inclinación adecuada, lo que a su vez controla la tensión de la relinga de caída de la mayor y la forma del perfil de la vela. Sin boomvang, la botavara sube y la vela pierde forma y eficiencia.

Pista: Boomvang/Kicker = baja y mantiene la botavara en su posición. Controla la forma de la vela mayor.

Pregunta 23 de 60

El Cunningham es para:

- a. Mantener horizontal la botavara.
- b. Afirnar 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:

El cunningham es un sistema de regulación que actúa sobre la relinga de gratil (o de envergue), que es el borde delantero de la vela mayor que va pegado al mástil. Al tirar del cunningham se estira hacia abajo esa relinga, moviendo el punto de máxima curvatura de la vela hacia adelante. Se usa con viento fuerte para aplanar la vela y reducir su potencia. Su nombre viene del marinero Briggs Cunningham que lo popularizó en los años 50.

Pista: Cunningham = estira la relinga DELANTERA de la mayor (gratil/envergue). Aplana la vela con viento fuerte.

Pregunta 24 de 60

El Outhaul es para:

- a. Mantener horizontal la botavara.
- b. Afirnar 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 (o 'puño de escota' en algunos textos) es el cabo o sistema que tensiona el puño de escota de la mayor, estirando hacia afuera la relinga de pujamen (el borde inferior de la vela que va sobre la botavara). Al tensar el outhaul se aplanar la parte baja de la vela, reduciendo su panza. Con viento flojo se deja algo suelto para dar más cuerpo a la vela y aumentar la propulsión. Los tres controles de forma son: boomvang (botavara), cunningham (gratil) y outhaul (pujamen).

Pista: Outhaul = estira la relinga de PUJAMEN (borde inferior). Controla la panza baja de la mayor.

Pregunta 25 de 60

Para amarrarse a una boya se debe llegar:

- a. A Barlovento de la boya y a un largo.
- b. A proado a la boya y sólo con la viada.
- c. Con mucha velocidad.
- d. Todas son correctas.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

b. A proado a la boya y sólo con la viada.

■ EXPLICACIÓN:

Para amarrarse a una boya de forma segura, se debe aproximarse con la proa orientada hacia la boya (aproado) y utilizando solo la inercia (viada) del barco, sin viento ni motor activo que empujen. Esto permite controlar la velocidad de aproximación y detenerse junto a la boya. Si se llega con demasiada viada, el barco chocará contra la boya o la pasará de largo. La aproximación final se hace siempre 'contra el viento o la corriente' para facilitar el frenado natural.

Pista: Boya = aproado + solo con la viada. Sin motor ni viento activo. El barco frena solo al llegar.

Pregunta 26 de 60

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:

d. Vuelta de boya.

■ EXPLICACIÓN:

La vuelta de boya (también llamada ballestrinque en algunas tradiciones) es el nudo específico para amarrar un cabo al cazonete (argolla) de una boya u objeto similar. Es fácil de dar y soltar rápidamente, lo que es importante en maniobras de amarre y desatraque. El as de guía también puede usarse haciendo pasar la lazada por el cazonete, pero la vuelta de boya es la técnica más específica y rápida para este propósito.

Pista: Vuelta de boya = nudo para amarrar al cazonete de una boya. Rápido de dar y de soltar.

Pregunta 27 de 60

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:

Antes de zarpar de un club náutico o marina se deben cumplir los tres procedimientos: anotar el zarpe en la bitácora del club (registro del movimiento para control y seguridad), pedir la 'venia de zarpe' al Alcalde de Mar del club (autorización formal que también sirve como registro), y verificar las condiciones meteorológicas actuales y el pronóstico para el área de navegación. Estos tres pasos son parte del protocolo de seguridad estándar para cualquier salida náutica.

Pista: Zarpe del club = bitácora + venia + meteorología. Los tres son obligatorios por seguridad.

Pregunta 28 de 60

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:

Cuando dos veleros navegan con el viento por distinta banda (diferente amura), el que recibe el viento por babor (amura de babor) debe ceder el paso al que lo recibe por estribor (amura de estribor). Esta es la Regla 12 del COLREG: amura de estribor tiene prioridad sobre amura de babor. La razón mnemotécnica: el babor tiene la luz roja (de peligro/stop), el estribor tiene la luz verde (pase). El que cede es el de amura de babor.

Pista: Diferente banda = babor cede a estribor. Rojo para (babor), verde pasa (estribor).

Pregunta 29 de 60

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.

■ EXPLICACIÓN:

Cuando dos veleros navegan con el viento por la misma banda (mismo amura), el que está a barlovento (más cerca del origen del viento) debe ceder el paso y maniobrar para apartarse del velero que está a sotavento. El velero de sotavento tiene menos posibilidades de maniobra pues si orzara choca con el otro, y el de barlovento podría echarle su sombra de viento. Esta es la Regla 12b del COLREG: mismo amura → barlovento cede a sotavento.

Pista: Misma banda = el de barlovento cede al de sotavento. El de 'arriba' cuida al de 'abajo'.

Pregunta 30 de 60

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:

Según la Regla 13 del COLREG, cuando una embarcación alcanza a otra (viene desde un sector de 67,5° a cada lado de la popa de la alcanzada), la que alcanza debe siempre ceder el paso y maniobrar para apartarse. La que es alcanzada tiene derecho de paso (gobierna) y debe mantener su rumbo y velocidad para que la que alcanza pueda prever su trayectoria. Esta regla se aplica independientemente del tipo de propulsión (vela o motor).

Pista: El que alcanza (viene desde atrás) = CEDE. El que es alcanzado = GOBIERNA. Siempre.

Pregunta 31 de 60

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 que se empuja. Si el timonel mueve el brazo de la caña hacia sotavento, la pala sumergida bajo el agua se inclina hacia barlovento. Esta fuerza hidrodinámica empuja la popa hacia sotavento, lo que inevitablemente hace que la proa gire en la dirección opuesta, es decir, hacia barlovento. Por eso: caña a sotavento → proa a barlovento (orza). Caña a barlovento → proa a sotavento (arriba).

Pista: Caña a sotavento = proa sube a barlovento (orza). Caña a barlovento = proa baja a sotavento (arriba).

Pregunta 32 de 60

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:

Ante una escora peligrosa en ceñida, la secuencia correcta de acciones es: 1) Hacer contrapeso (tripulantes se inclinan al máximo sobre barlovento para contrarrestar el vuelco), 2) Soltar las escotas (largar las velas para que flameen y dejen de ejercer la fuerza lateral que causa la escora), 3) Orzar (llevar la proa más hacia el viento para reducir el ángulo de incidencia). Arribar (alejarse del viento) con las velas cazadas aumentaría la fuerza lateral y empeoraría la situación.

Pista: Vuelco inminente = contrapeso + largar velas + orzar. NUNCA arribar con velas cazadas.

Pregunta 33 de 60

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:

Al navegar 'a un largo' (viento por la aleta), el velero experimenta fuerzas laterales moderadas que tienden a escorarlo hacia sotavento. En embarcaciones pequeñas como el Vagabundo, para mantener el barco derecho y equilibrado, los dos tripulantes se distribuyen uno en cada banda: el de barlovento hace contrapeso para evitar la escora, y el de sotavento equilibra el peso total. A diferencia de la ceñida (donde ambos van a barlovento), en el largo el equilibrio es la prioridad.

Pista: Largo en velero pequeño = uno a cada banda para equilibrar. No todos juntos a barlovento.

Pregunta 34 de 60

¿Cuál es el uso del nudo Ocho o Lasca?

- a. Afirar las Drizas en la cornamusa.
- b. Afirar 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 ocho (o lasca) es un nudo de tope que se hace al final (chicote) de un cabo para impedir que este pase a través de una guía, una roldana, un bloque o cualquier orificio. Es el 'tapón' del cabo: si accidentalmente se suelta una driza o escota y se corre toda, el nudo ocho al final impide que el cabo pase completamente por la guía y quede fuera de alcance. Sin este nudo, recuperar un cabo escapado puede ser muy difícil.

Pista: Nudo ocho = tope al final del cabo. Evita que el cabo escape por la guía o bloque.

Pregunta 35 de 60

La Driza se hace firme en:

- a. El puño de Amura de una vela.
- b. En el puño de Escota de una vela.
- c. En la Relinga de envergue de una vela.
- d. En el puño de Driza de una vela.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

d. En el puño de Driza de una vela.

■ EXPLICACIÓN:

La driza (cabo para izar la vela) se hace firme al puño de Driza, que es el vértice superior de la vela (también llamado pico o tope). Desde ahí, al tirar de la driza desde cubierta, se eleva la vela hasta su posición izada. El puño de Amura es el vértice inferior delantero (donde se engancha al mástil), el puño de Escota es el vértice inferior trasero (donde van las escotas), y la relinga de envergue es el borde delantero de la vela.

Pista: Driza → puño de DRIZA (esquina superior de la vela). Sube la vela al tirar.

Pregunta 36 de 60

La Escota del Foque se hace firme en:

- a. Puño de Amura.
- b. Puño de Driza.
- c. Relinga de envergue.
- d. Puño de Escota.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

d. Puño de Escota.

■ EXPLICACIÓN:

Las escotas del foque se amarran al puño de Escota del foque, que es la esquina inferior trasera de esa vela. Desde ese punto, las escotas van hacia atrás por los costados de la embarcación hasta las cornamusas o mordazas donde el tripulante las controla. Al cazar la escota se orienta el foque hacia sotavento; al largarla, la vela se abre. El puño de Amura del foque va fijo al taco de proa, y el puño de Driza es donde va la driza del foque.

Pista: Escota del foque → puño de ESCOTA (esquina inferior trasera del foque). Desde ahí controlas el ángulo.

Pregunta 37 de 60

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:

La caja de orza (o cajón de orza) es la estructura hueca que atraviesa la cubierta y el fondo del casco en embarcaciones de orza abatible. Permite introducir y extraer la orza (pieza plana que baja por debajo del casco) según la necesidad. En ceñida se baja la orza para evitar la deriva lateral; en viento en popa puede subirse parcialmente. Embarcaciones como el Optimist, Laser, Vagabundo y similares tienen este sistema. Pista: Caja de orza = el cajón por donde entra y sale la orza. La orza se sube o baja según el punto de vela.

Pregunta 38 de 60

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:

Hacer contrapeso es la acción de los tripulantes de desplazarse hacia barlovento (inclinarse fuera del barco) para contrarrestar la fuerza de escora producida por el viento sobre las velas. El peso del cuerpo hacia barlovento crea un momento restaurador que equilibra la fuerza lateral del viento, manteniendo el barco más derecho y evitando el volcamiento. Es la técnica de estabilización básica en embarcaciones a vela pequeñas sin quilla lastrada.

Pista: Contrapeso = tripulantes se inclinan a barlovento. Equilibran la fuerza del viento que empuja el barco.

Pregunta 39 de 60

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 una pieza plana (madera, metal o fibra) que se introduce verticalmente bajo el casco. Cumple dos funciones complementarias: resiste las fuerzas laterales del viento (que empujan el barco hacia sotavento) y proporciona estabilidad lateral al barco bajando su centro de resistencia. Sin orza, el viento haría 'derivar' lateralmente al barco en lugar de propulsarlo hacia adelante. En ceñida se baja completamente; en viento en popa puede subirse pues hay menos deriva.

Pista: Orza = pieza bajo el casco que evita la deriva y da estabilidad lateral. Las dos funciones juntas.

Pregunta 40 de 60

¿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 la inclinación lateral de la embarcación, es decir, hacia babor o estribor. Se produce principalmente por la acción del viento sobre las velas, que empuja el barco hacia sotavento. Una escora moderada es normal y hasta beneficiosa en vela (aumenta la velocidad). Una escora excesiva es peligrosa pues reduce el francobordo, puede embarcar agua por la borda y en casos extremos producir el volcamiento. No confundir con el asiento (inclinación hacia proa o popa).

Pista: Escora = inclinación a los LADOS (babor/estribor). Asiento = inclinación adelante/atrás.

Pregunta 41 de 60

¿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 (o navegar de ceñida) es navegar lo más cerca posible de la dirección de donde viene el viento. Es el punto de vela que forma el ángulo más cerrado con el viento, aproximadamente 45° del origen del viento. Para ganar barlovento (posición más favorable en una regata), los barcos deben 'ceñir' realizando bordadas en zig-zag porque no pueden ir directamente hacia el origen del viento (zona prohibida donde las velas flamean). Ceñir bien es el arte fundamental de la vela.

Pista: Ceñir = navegar hacia donde VIENE el viento. El punto más difícil y técnico de la vela.

Pregunta 42 de 60

¿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 es la maniobra de timón mediante la cual se aleja la proa de la dirección del viento, es decir, se pasa de un punto de vela más cerrado (ceñida) a uno más abierto (través, largo, popa). La acción contraria es orzar (acercar la proa al viento). En términos de caña: para arribar se lleva la caña a barlovento, lo que hace que la popa vaya a sotavento y la proa caiga también hacia sotavento.

Pista: Arribar = proa se aleja del viento. Orzar = proa se acerca al viento. Son los dos movimientos angulares.

Pregunta 43 de 60

¿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 la pieza estructural que forma el borde delantero de la proa, la 'punta' del casco que corta el agua. Va desde la rótula de la quilla en la parte inferior hasta la cubierta en la parte superior. Es la pieza más avanzada del barco. Su forma varía según el diseño: recta, inclinada o con bulbo de proa en barcos grandes. Una colisión de proa suele dañar la roda. No confundir con el tope del mástil (la 'punta del palo') ni con las roldanas (poleas).

Pista: Roda = la proa cortante del casco. La parte que 'corta' el agua al navegar.

Pregunta 44 de 60

¿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 los soportes o horquillas instalados en la borda de una embarcación que sirven para fijar y guiar los remos durante el remo (bogar). Mantienen el remo en su posición correcta mientras el remero ejerce fuerza, impidiendo que se deslice hacia los lados. Las esloras o cabillas son los refuerzos de los puños de las velas. Los tensores son los dispositivos para tensar la jarcia. Los imbornales son los orificios para drenar agua de cubierta.

Pista: Chumaceras = las horquillas o soportes donde apoyan los remos. Permiten bogar con control.

Pregunta 45 de 60

¿Qué 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 maniobra de timón que lleva la proa hacia el origen del viento, aumentando el ángulo de ceñida o subiéndola hacia barlovento. Es la maniobra contraria a arribar. En términos de caña: para orzar se lleva la caña a sotavento. Las velas se cazan más a medida que se orza. Si se orza demasiado, la proa entra en la zona prohibida (menos de 45° del viento) y las velas empiezan a flamear. Se usa para ganar barlovento, para maniobrar en situaciones de peligro o para frenar la embarcación.

Pista: Orzar = caña a sotavento → proa sube al viento. Arribar = caña a barlovento → proa baja del viento.

Pregunta 46 de 60

¿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:**

Navegar 'a un largo' es un punto de vela en el que el viento llega por la aleta de la embarcación, es decir, por el sector entre la cuadra (90°) y la popa. El viento forma un ángulo de aproximadamente 130° a 160° con el eje del barco. Es uno de los puntos de vela más rápidos para muchas embarcaciones. Las velas van bastante sueltas. No confundir con 'viento en popa' (exactamente 180°) ni con el 'través' (90°). La opción a es coloquial pero incorrecta como definición técnica.

Pista: A un largo = viento por la ALETA (entre cuadra y popa). No es popa ni través: es entre ambos.

Pregunta 47 de 60

¿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:

La obra viva es la parte del casco que está permanentemente sumergida en el agua, es decir, por debajo de la línea de flotación. Es la zona que genera la resistencia hidrodinámica al avance y donde actúan las fuerzas de sustentación del agua. Requiere pinturas especiales (antifouling) para evitar la acumulación de organismos marinos. La obra muerta es la parte contraria: el casco por encima de la línea de flotación.

Pista: Obra VIVA = parte SUMERGIDA del casco (bajo el agua). Obra MUERTA = parte sobre el agua.

Pregunta 48 de 60

¿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:

La obra muerta es la parte del casco que queda por encima de la línea de flotación, es decir, la sección del casco expuesta al aire. Incluye las bordas, la cubierta y toda la superestructura. Se llama 'muerta' porque está 'muerta al agua' (fuera del agua). El francobordo es la altura de la obra muerta. A mayor obra muerta, más protección contra el embarque de agua y más espacio interior. La parte sumergida es la obra viva.

Pista: Obra MUERTA = parte sobre el agua. Obra VIVA = parte bajo el agua. Muerta = fuera, viva = dentro.

Pregunta 49 de 60

¿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:

La amura es el sector lateral de la embarcación comprendido entre la cuadra (el punto más ancho o través) y la proa. Si el viento llega por la amura de babor, se dice que el barco navega en 'amura de babor'. En vela, el concepto de amura es fundamental para las reglas de preferencia: si el viento entra por la amura de estribor se tiene amura de estribor, que es prioritaria. La aleta es el sector equivalente entre la cuadra y la popa.

Pista: Amura = sector delantero del costado (cuadra a proa). Aleta = sector trasero (cuadra a popa).

Pregunta 50 de 60

¿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 la dimensión longitudinal de la embarcación, medida desde el punto más extremo de la proa hasta el punto más extremo de la popa. Es el equivalente de la longitud en las embarcaciones. Se distingue la eslora total (de extremo a extremo) de la eslora en la línea de flotación (LWL, que puede ser menor si la proa tiene mucha inclinación). La manga es el ancho y el calado es la profundidad sumergida.

Pista: Eslora = LARGO del barco (proa a popa). Manga = ANCHO. Calado = PROFUNDIDAD sumergida.

Pregunta 51 de 60

¿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 dimensión transversal (ancho) de la embarcación, medida en su punto más ancho. Es una de las tres dimensiones principales del casco junto a la eslora y el calado. Una manga mayor proporciona más estabilidad pero aumenta la resistencia al avance. La 'manga en cubierta' puede diferir de la 'manga máxima' si el casco tiene curvas. No confundir con la 'manga' de las velas (que describe la curvatura de la vela en algunos textos).

Pista: Manga = ANCHO del barco. Eslora = largo. Calado = profundidad.

Pregunta 52 de 60

¿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 la distancia vertical entre la línea de flotación y el punto más bajo del casco (generalmente la quilla). Indica cuánto se sumerge la embarcación. Es una medida crítica para la navegación en aguas poco profundas: el calado debe ser siempre menor que la profundidad del agua para no encallar. Se distingue del escandallo (que mide la profundidad del mar) y de la eslora (largo del barco). La opción c describe la profundidad del mar, no el calado del barco.

Pista: Calado = cuánto mide el barco de PROFUNDIDAD (de la línea de agua hacia abajo). No es la profundidad del mar.

Pregunta 53 de 60

¿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:

La aleta es el sector lateral de la embarcación comprendido entre la cuadra (el punto más ancho o punto de través) y la popa. Es la parte trasera del costado. Si el viento llega por la aleta de estribor, viene desde atrás y ligeramente por ese lado (aproximadamente 135° del eje del barco). Es el sector donde se recibe el viento cuando se navega 'a un largo'. La amura es la sección equivalente pero en la parte delantera (entre cuadra y proa).

Pista: Aleta = sector TRASERO del costado (cuadra a popa). Amura = sector DELANTERO (cuadra a proa).

Pregunta 54 de 60

¿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 entregarlo para evitar que trabaje.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

a. La acción de recoger la parte en banda sin hacer esfuerzo sobre él.

■ EXPLICACIÓN:

Cobrar un cabo significa recoger (jalar hacia uno) la parte del cabo que está floja (en banda), sin necesariamente ejercer tensión o fuerza de trabajo sobre él. Por ejemplo, cobrar el foque flojo después de virar, o cobrar el cabo de amarre sobrante. No implica tensarlo ni trabajar con él bajo carga (eso sería 'halar' o 'cazar'). 'Lascar' es lo contrario: soltar poco a poco. 'Virar' (en cabrestante) es cobrar con fuerza. Ordenarlo en cubierta es 'adujar'.

Pista: Cobrar = recoger el cabo flojo sin esfuerzo. Como enrollar una manguera. Lascar = soltar poco a poco.

Pregunta 55 de 60

¿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:

El As de Guía es el nudo más apropiado para unir la driza al puño de driza de la vela porque forma una lazada fija que no se aprieta bajo la tensión del izado, lo que permite desatarlo fácilmente al arriar la vela. Si se usase un nudo que se aprieta bajo carga, sería imposible soltarlo después de navegar. El ballestrinque es para atar a un objeto cilíndrico. El cote doble y el cote simple son nudos de escape pero no se recomiendan para conexiones vela-driza.

Pista: Driza al puño = As de guía. No se aprieta con la tensión del izado y es fácil de soltar.

Pregunta 56 de 60

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:

El ballestrinque es el nudo ideal para amarrar el bichero (o cualquier objeto cilíndrico como un remo, un mango o una vara) porque se adapta perfectamente a superficies cilíndricas, se mantiene firme mientras hay tensión en sentido longitudinal del objeto, y se puede dar y deshacer con rapidez. El as de guía formaría una lazada que podría deslizarse por el bichero si no tiene un tope. La vuelta de boya es para amarrar a argollas o boyas.

Pista: Ballestrinque = para objetos cilíndricos como el bichero. El nudo que rodea y agarra el palo.

Pregunta 57 de 60

¿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 nudo llano (o nudo de rizo, reef knot) es el nudo clásico para unir dos cabos de igual grosor (mena). Es simétrico, plano, fácil de hacer y relativamente fácil de deshacer. Su limitación es que no es fiable con cabos de diferente grosor (puede deshacerse) ni bajo carga cambiante. Para unir cabos de diferente grosor se usa la vuelta de escota (sheet bend). El as de guía no une dos cabos. El cote es un nudo de unión también pero no tan seguro para menas iguales como el llano.

Pista: Llano = nudo para unir dos cabos del MISMO grosor. Vuelta de escota = para DIFERENTE grosor.

Pregunta 58 de 60

¿Qué entiende por trasluchar?

- a. Cambiar de rumbo de la embarcación.
- b. Hacer una virada por adelante.
- c. Hacer una virada por redondo.
- d. Frenar la virada de la embarcación.

✓ RESPUESTA CORRECTA:

c. Hacer una virada por redondo.

■ EXPLICACIÓN:

Trasluchar (o trasluchar/jibing/empopada) es sinónimo de virar por redondo: la maniobra en la que la popa pasa por el ojo del viento cambiando de amura. Es la virada más peligrosa en vela por la cangrejada (paso violento de la botavara). El término 'trasluchar' se usa específicamente en navegación a vela y es la expresión más formal para describir esta maniobra. Virar por adelante es el antónimo: la proa pasa por el ojo del viento.

Pista: Trasluchar = virar por redondo = la POPA pasa por el viento. Sinónimos exactos.

Pregunta 59 de 60

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 Optimist es una embarcación de vela de una sola vela (polígono), monotripulada, diseñada específicamente para el aprendizaje de niños entre 8 y 15 años. Es la embarcación de iniciación a la vela más extendida del mundo. Su diseño es simple, robusto, estable y económico. Permite aprender los fundamentos de la vela en condiciones controladas. Su casco es de forma trapezoidal (no redondeado ni hidrodinámico) y su rendimiento máximo es con vientos moderados, no fuertes.

Pista: Optimist = barco de INICIACIÓN para NIÑOS. El más popular del mundo para aprender a navegar.

Pregunta 60 de 60

¿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:

La viada es la inercia o impulso que mantiene una embarcación en movimiento hacia adelante (viada avante) o hacia atrás (viada atrás) después de que cesa la fuerza propulsora. Es la tendencia del barco a seguir moviéndose por su masa. Una embarcación con buena viada puede navegar varios metros sin propulsión antes de detenerse. Es importante en maniobras de atraque (acercarse con la viada justa) y en el rescate de hombres al agua. No confundir con deriva (deslizamiento lateral).

Pista: Viada = inercia del barco, lo que lo mantiene moviéndose aunque se quite la propulsión.

Pregunta 61 de 60

¿Cuál de las definiciones de timón y caña es 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:**

El timón es la pieza hidrodinámica (aleta, pala o espada) sumergida bajo el agua en la popa, que al girar defleca el flujo de agua y produce la fuerza que desvía la embarcación. La caña es el brazo o palanca rígida que sale del eje del timón hacia la cubierta, que el timonel manipula para hacer girar el timón. En embarcaciones grandes se usa una rueda (caña de rueda) en lugar de una palanca directa, pero el principio es el mismo: la rueda mueve el timón.

Pista: TIMÓN = la pala bajo el agua. CAÑA = el mango que mueve el timón. Distintos y complementarios.