

## **Terminologia de navegació (apunts de Rafa Crespo)**

VELA LLATINA.- La vela és l'element que al incidir el vent sobre ella fa que es desplaci l'embarcació sobre l'aigua . La vela està construïda per panys de tela verticals cosits entre ells. És de forma triangular; el costat més llarg es denomina el gràtil, i serà la part alta de la vela. El gràtil es nuga a l'antena (envergar) per mig d'uns caps fins denominats batafions.

MANIOBRES.- Direm maniobres als aparells necessaris per realitzar amb rapidesa i seguretat , qualsevol treball en les veles o l'arboradura.

APARELLS.- Conjunt de caps amb motons, bigotes o quadernals units convenientment entre ells i que si estan ben calculats els farem servir en poc de esforç.

ESCORAR.- Separar-se de la posició vertical per l'efecte d'una ratxa de vent, d'un colp d'aigua o per un canvi de pes a bord de l'embarcació.

ADRIÇAR.- Quan acaba la força que mantenia l'embarcació escorada i torna a la seva posició vertical.

VENT.- Element natural que fa que una embarcació es desplaça per l'aigua.

BARLOVENT.- És la part de l'embarcació per on entra el vent.

SOTAVENT.- És la part de l'embarcació per on eix el vent.

AMURAT A BABORD. - Se considerarà que se navega amurat a babord quan el vent ens entra per la banda de babord.

AMURAT A ESTRIBORD.- Se considerarà que se navega amurat a estribord quan el vent ens entra per la banda d'estribord.

CANVIAR D' AMURA .- És canviar la direcció entre 90° i 180° respecte al vent i es pot fer: (1) orçant, que seria passant d'una amura de cenyida fent orçar l'embarcació fins que el vent passa a l'altra amura (2) trasluxant: fariem caure l'embarcació passant el vent d'una amura a l'altra per la popa. La maniobra de trasluxar se torna perillosa amb mol de vent.

ORSA CURTA.- Per navegar a l'orsa curta duem el car pegat a la roda. S'aconsella aquesta manera de navegar per iniciar-se .

ORSA LLARGA.- Navegarem a l'orsa llarga per treure el màxim rendiment a la vela. Per a navegar a l'orsa llarga maniobrem el davant i el orsapop per situar el car en el millor angle d'incidència del vent.

ANELL O ROSARI. - És un segur que s'utilitza per evitar que quan s'amolla la trossa l'antena es separa de l'arbre . Es confecciona en un cap de poca mena que es passa per dins d'unes boles de fusta foradades i es subjecta al flonc pegant-li la volta a l'arbre sense apretar-lo molt per facilitar la hissada de l'antena.

ESTROB.- Sol ser un cap folrat de cuir per evitar que es deteriori pel roçament sobre l'arbre. L'estrob abraça l'antena formant una gassa per subjectar el flonc.

VENTS PORTANTS.- Son el vents que venen des de popa fins un llarg quasi de traves.

POPA .- Navegarem en vent de popa ,quan el vent ens vinga entre els 169° i els 191° , i quant el vent entre per els 180° direm que naveguem en popa tancada. Quan el vent entre per popa s'amollarà el davant i es tira del orsapop aferrant-lo a la serreta de popa , l'antena bascularà formant una creu en l'arbre, l'osta, la aferrarem a la serreta de popa , per evitar que l'antena cabotege. El puny d'escota serà la part mes baixa de la vela. A esta forma de navegar s'anomena en creu o a la valenciana. El navegar de popa, no produeix escora ni abatiment però resulta incòmode sobretot en mal temps, per tant tindrem molt de compte en situar la tripulació adequadament per reduir al màxim el caboteig , facilitar el govern de l'embarcació, i reduir l'esforç de l'arbre.

PER L'ALETA.- Direm que naveguem per l'aleta , quan el vent ens vinga entre les 12 i les 15 quartes per estribord ( de 133° a 169° ) i entre les 17 i les 20 quartes per babord (de 191° a 223°). Quan naveguem d'aleta, amollaren el davant i tirarem del orsapop fins que el car forme un angle de aproximadament 70° amb la crujia de l'embarcació se llargarà l'escota lo suficient per a que el vent incideixca lo mes per pendicular possible sobre la vela.

AL LLARG.- Direm que naveguem en vent llarg quan el vent ens entra des de les 12 i es 8 quartes ( traves ) per estribord, ( 133° als 90 ° ) i des de les 20 a les 24 quartes ( traves ) per babord (entre els 223° i els 270 °) .L'antena formarà un angle respecte a la crujia entre 45° i 60°

VENTS CONTRARIS.- Son els vents que entren des de la proa al traves tant per babord ( 360 ° 270 ° ) com per estribord ( 0° 90° ). Des de la direcció de on ens vinga el vent , tindrem un angle crític ( llit del vent) de aproximadament 40° per babord o estribord al que no podrem dirigir la proa si ho intentarem , les veles flamegarien, i la embarcació se quedaria parada.

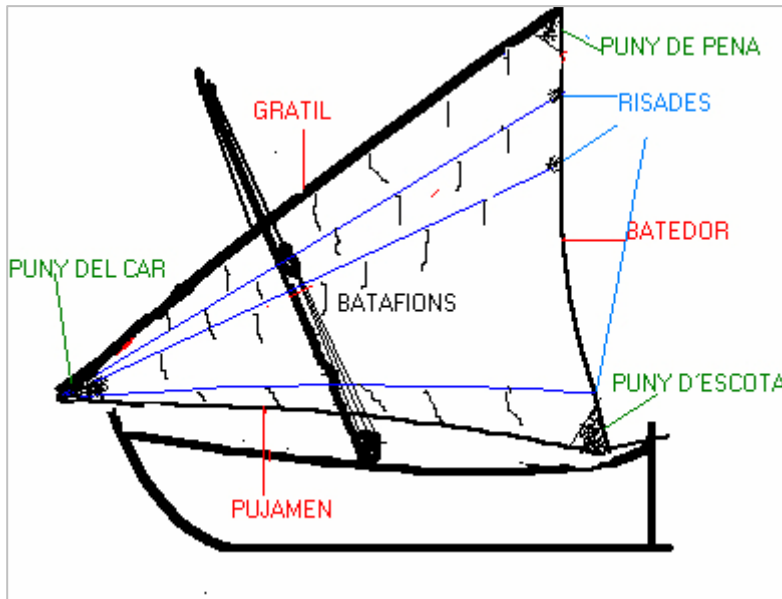
Si el punt de destí es qualsevol del esmentat llit del vent , tindrem que navegar de cenyida canviant de amura constantment (volta i volta) en un rumb que simularia a unes dents de serra , lo que significaria el triplicar la distancia que hauríem de recórrer.

DE CENYIDA .- Direm que naveguem de cenyida ,quan tractem de guanyar-li el màxim camí d' on ve el vent. Dependrà de la bona construcció de l'embarcació i de la bona ubicació de la vela el que el angle de cenyida sigui el menor possible (entre 35° y 45° ). Durem el car aferrat al fil de la roda l'antena hissada al màxim i la vela anirà caçada quasi al centre de l'embarcació. Quant naveguem la bonai en bon temps,durem el davant caçat a tope per alinear el car a la crujia de l'embarcació. En vents forts

llargarem un poc el davant per llevar-li força a l'aparell. L'escota la durem caçada a tope i no l'afluixarem fins que deixem de cenyir a no ser que l'embarcació es posi en perill. Quant naveguem sobre l'arbre, el davant el tindrem mes fluix que a la bona per evitar-li esforços a l'arbre. L'escota caçada igual que a la bona i no s'amollarà , el davant sempre l'hem de dur a punt de llargar-lo per desventar la vela en cas de perill.

DE TRAVÉS.- El vent ens entra perpendicular a la crujia de l'embarcació 90° per estribord, o, 270° per babord. El car, formarà un angle entre 25° i 40° de la crujia o eix de l'embarcació. Com ja hem repetit en anteriors ocasions, la posició adequada del car, l'aconseguiem maniobrant el davant i l'orsapop fen-los fermes en les serretes situades en les amures que mes ens convinguin.

## Parts d'una vela (apunts de Rafa Crespo)



### GRÀTIL

Vora de la vela que se nuga a l'antena per mig dels batafions . Porta una relinga (corda grossa) cosida a la vora de la vela per reforçar-la.

### PUJAMEN

Es la part baixa de la vela, i va corvada negativament per a que quan naveguem de cenyida i se tire de l'escota la vela que ben tesada.

A la relinga del pujamen, normalment van dos gasses menudes. La de mes a proa , se utilitza per acuartelar la vela quan naveguem sobre l'arbre evitant que el pujamen quede fluix i la vela forme arrugues en la part alta de la vela en la bossa de proa. La gassa situada mes a popa de la relinga del pujamen, se utilitza per nugar el xicote de la maniobra del senal i poder desventar la vela si tingerem necessitat de quedar-se a la ronsa sense haver d'arriar la vela.

### BATEDOR

Part posterior de la vela. No porta relinga per a que el vent , quan eixca de la vela no formi turbulències, però porta un cap fi per dins de la costura que estirant-lo quan fa poc de vent, li donar mes bossa a la vela.

### RELINGA

Cap que es cus fortament a les vores de la vela per reforçar-les. Les vores de la vela que duen relinga son el gràtil i el pujamen.

### FAIXA DE RISSOS

Cada una de les fileres de rissos que porta una vela. Solen portar-ne dos o tres en la part del gràtil. Els seus noms son Tercerol, d'enmig i menut

Sol ser una cinta de tela cosida a la vela des de el puny del car fins al batedor per on se passen els batafions per poder envergar la vela a

l'antena i reduir la superfície vèlica. Algunes veles porten una faixa de rissos al pujamen per plegar una rissada, sense arriar l'antena.

#### FALDA

Caiguda de la vela.

#### ANGLES D'UNA VELA

Els angles d'una vela se denominen punys.

#### PUNY DE CAR O AMURA

Angle de proa de la vela va reforçat amb varies teles o cuir. Porta una gassa per encapillar la vela ala punta del car.

#### PUNY DE PENA

Angle de la vela que va a la part alta de l'antena.

#### PUNY D'ESCOTA

Angle de popa de la vela porta una gassa on va nugada l'escota va reforçat igual que el puny del car.

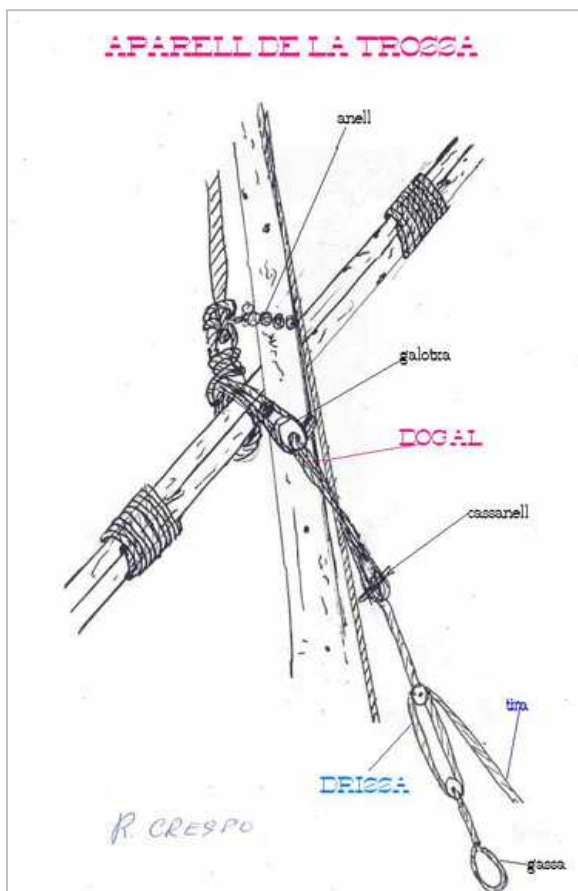
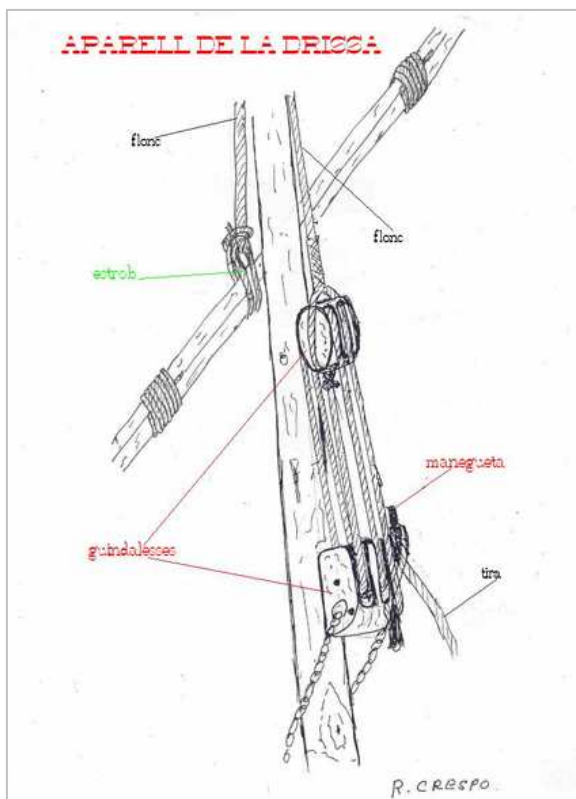
#### ULLAO

Ullet on es passen els batafions dels rissos.

#### BATAFIONS

Caps fins i curts que nugats a la relinga del gràtil o cosits a las faixes de rissos, serveixen per envergar la vela a l'antena i en cas de necessitat de reduir la superfície de la vela, prendre les rissades convinents.

## Noms i utilitats dels aparells (apunts de Rafa Crespo)



## **PER HISSAR LA VELA**

LA DRISSA.- L' aparell de la drissa es compon de dos parts: el flonc i la tira.

El flonc (ostaga de la drissa).- Cap que s'aferra a menys de la meitat de l'antena per mig de d'un tellol o casanell passat per dins de la gassa d'un estrob, o dos nugasses fetes directament a la mateixa antena. Passa per la roldana del calcés del tope de l'arbre i s'arraiga a un bossell o quadernal nomenat gindalessa, d'on eix la tira. El punt on es nuga el flonc a l'antena és molt important, doncs determina la situació del centre vèlic amb relació al centre de deriva o de resistència lateral. Si avancem l'emplaçament del flonc, el centre vèlic es situarà més a popa, per tant l'embarcació tindrà tendència a orsar (dirigir la proa al vent), o a arribar (separar la proa de la direcció del vent) en el cas d'endarrerir el seu emplaçament. Hem de tindre en compte que la distància des de la punta del car fins al punt d'amarre on s'embrage el flonc ha de ser més curt que la distància entre el calces del arbre i la coberta de l'embarcació per poder tombar l'antena fent el car (fer el car vol dir canviar l'antena de una part de l'arbre a l'altra) si fora necessari, o ens interessarà navegar sempre a bona ma. Cada rissada de la vela té un centre vèlic diferent. Per tant cada vegada que en prengam una canviarem el emplaçament del flonc al punt mes adequat.

La tira de la drissa.- Cap de menys mena que el flonc, va passat per dintre de dos guindalesses que seran de més o menys passos segons la grandària de l'embarcació la qual determinarà la llargària i el pes de l'antena i la vela. La guindalessa inferior, se subjecta per mig d'una cadena a la base del pal per baix de la premola. La tira de la drissa, s'aferra a una manegueta en el banc d'arborar o a la mateixa gindalessa.

## **PER SUJECTAR L'ANTENA:**

LA TROSSA.- És la maniobra que assegura l'antena contra l'arbre evitant que es separe o colpege sobre ell reforçant-lo per la banda de barlovent quan es navega a bona mà. La trossa es tensa quan s'hissa l'antena i es rectifica quan varia la seua altura. Es compon de les següents parts: el dogal i la drissa.

El dogal.- És la part de l'aparell que subjecta l'antena sobre l'arbre. Normalment és un cap doble que per una part acaba en una gassa menuda que se passa per dins de la gassa de la drissa i se subjecta amb un casanell i per l'altra, un guarda caps de fusta nomenat galotxa amb un forat central suficient per passar la gassa.

La drissa.- La drissa de la trossa es compon de les següents parts: Un cap curt que es subjectarà a la gassa del dogal per els mitjos que s'estimen oportuns (tellol, casanell etc.) i a un bosell pel que

passarem la tira i la subjectarem a la serreta de barlovent per mig d'una gassa. Segons la grandària de l'embarcació utilitzarem un o dos bosells .

L'OSTA.- (a l'albufera de València la nomenen CORDETA D'ANTENA).- Maniobra que s'utilitza per reforçar l'antena quan els vents son portants, i la seua força produïx ones que fan cabotejar l'antena podent trencar-se i posar en perill l'embarcació, i per fer bascular l'antena . Si tirem de l'osta quant naveguem d'empopada baixarà la posició de la pena i pujarà la del car creurem l'antena sobre l'arbre i navegarem en la vela a la Valenciana. L'osta es un cap de poca mena i a un dels xicotets se li fa una gassa que es nuga quasi al pic de la pena fen-lo ferm en una de les serretes de popa.

### **PER ORIENTAR LA VELA I CONTROLAR EL EMBOSSAMENT**

EL DAVANT (a l'albufera la nomenen LA TROSSA).- Maniobra que s'encarrega de mantenir la inclinació de l'antena. Aparell format per un bossell i un cap. El davant s'aferra a la punta del car i passa per un bossell que està situat damunt la proa de l'embarcació i es subjecta al cap de la roda. El davant és la maniobra que controla la vela quan es navega sobre l'arbre. Sempre ha d'estar a punt de llargar-lo podent adriçar l'embarcació en el cas d'una forta ratxa de vent evitant que se òmpliga. El davant, determina l'angle d'incidència de la vela amb el vent i modifica la situació del centre vàlic . Si amollem el davant el centre vàlic baixarà i abançarà.

ORSAPOP (a l'albufera la nomenen SOBRE TROSSA).- Esta maniobra s'utilitza per dur el car més a popa modificant la inclinació de l'antena buscant el millor angle d'incidència del vent sobre la vela, per aprofitar al màxim els vents portants.

ESCOTA.- Maniobra que controla l'embossament de la vela. L'escota és un cap que s'aferra per mig d'una gassa de mà una volta d'escota o un grillet a la gassa del puny d'escota de la vela , passa per un rebaix darrere de la roda de popa o un bossell , fen-la ferma en la serreta de popa que queda a la part de sotavent. Quan es navega a la bona es convenient dur-la sempre apunt de llargar-la en el cas de que per una forta ratxa de vent , l'embarcació escore i la pose en perill de bolcar.

### **PER DESVENTAR LA VELA:**

EL SENAL.- Maniobra que serveix per desventar la vela sense necessitat d'arriar l'antena. El senal és un cap de poca mena que es passa per un bossell xicotet situat en la part alta del pal un dels xicotets es subjecta a una gassa situada en la part baixa de la vela i l'altre prop de la base del pal.