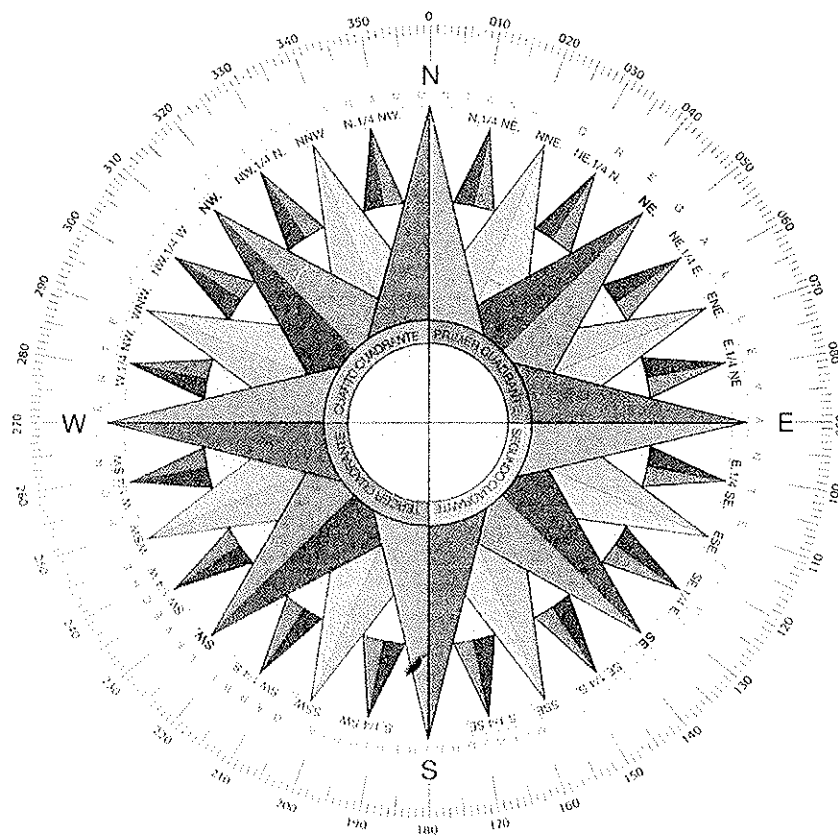
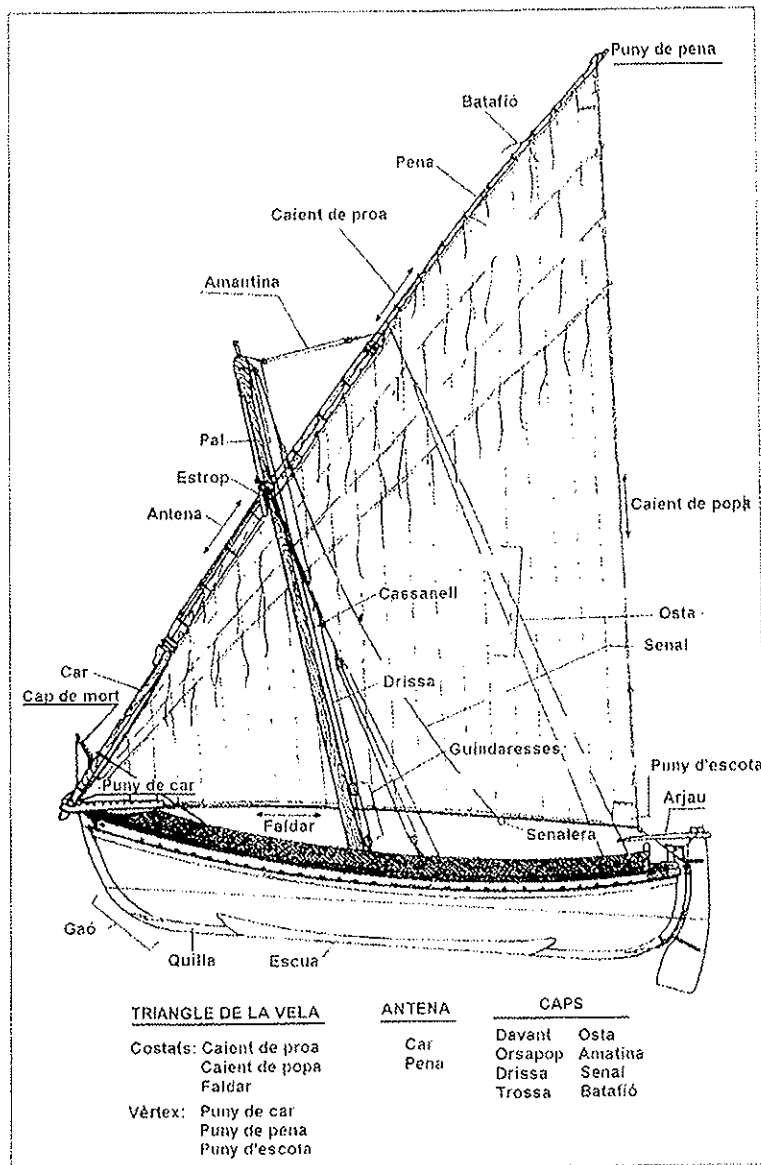


VELA LLATINA



FRANCESC FIGUEROLA



INICIACIÓ A LA NAVEGACIÓ AMB VELA LLATINA

NORMES

La primera norma que cal tenir en compte és la relacionada amb la responsabilitat: el patró és l'únic responsable de la bona navegació, de la seguretat de l'embarcació i dels tripulants. I prendrà totes les decisions en la navegació, que no seran qüestionades ni discutides.

El patró ha de tenir la titulació necessària per governar l'embarcació, així com l'autorització per navegar dins les aigües requerides.

Abans de sortir a la mar, el patró ha de fer una sèrie de comprovacions indispensables per al bon funcionament de la navegació:

- El patró ha de portar la documentació pròpia que l'identifiqui: document d'identitat (DNI) i títol nàutic autoritzat.
- L'embarcació ha de portar el certificat de navegabilitat, amb les revisions actualitzades; el full d'assentament, i la pòlissa d'assegurança, amb l'últim rebut pagat en vigor.
- Abans de sortir haurà de consultar, pels diversos mitjans existents (televisió, internet, telèfon, etc.), la previsió meteorològica actual i a poques hores vista. Cal tenir en compte que la previsió que podem tenir a 12 hores sol ser certa; a 18 hores, fiable amb reserves, i a més temps pot ser errònia per al nostre tipus d'embarcació i navegació.
- El patró ha de tenir un bon coneixement de les aigües per on vol navegar. Ha d'estar familiaritzat amb la costa i el litoral. En cas contrari, haurà de consultar i seguir les indicacions de les cartes nàutiques.

—

PREPARAR LA SORTIDA

Embarcació

Respecte a l'embarcació, hi ha un seguit de tasques que cal fer:

- Quan s'arriba a port, cal obrir els quaters perquè l'embarcació es ventili. D'aquesta manera s'eliminaran els possibles gasos emmagatzemats a l'interior, ja que en motors, especialment de gasolina, hi ha hagut explosions per acumulació de gasos.

- Haurem de mirar el nivell de combustible del dipòsit i comprovar que sigui suficient. Cal assabentar-se del consum/hora del motor; temps previst de navegació i, en definitiva, el consum total: quantitat de combustible que gastarem.

És aconsellable fer el càlcul preveient un sobrant d'un 25% del dipòsit per tornar a port.

- Cal que comprovem material de seguretat, tant el que és obligatori, com el que és necessari per al bon funcionament de l'embarcació, com pot ser:

- Aigua potable per al consum humà.
- Armilles salvavides (una per tripulant i una per cada nen).
- Material de seguretat obligatori d'acord amb la navegació autoritzada.
- Cap de fondeig preparat i no embolicat.
- Gafes.
- Llums.
- Aigua de la sentina; buidar-la en el cas que calgui: mai no s'ha de buidar a les aigües del port (Conveni Marpol). Tots els ports tenen una estació Marpol, on és obligatori dipositar tots els líquids contaminants.

- Obrirem l'aixeta de fons, indispensable per refrigerar el motor dièsel.

- Comprovarem el nivell d'oli.

- Ens assabentarem si l'hèlix és dextrogira o levogira.

- Engegarem el motor i el tindrem durant cinc o deu minuts en funcionament, desembragat i al ralenti, comprovant en aquest temps diverses vegades la sortida de l'aigua de refrigeració, que sigui suficient i estigui a una temperatura adequada.
- A continuació, tancarem els quarters que no hagin d'estar oberts.
- Per comoditat, cal dur a terme preferiblement totes les operacions que es puguin fer dins a port o a terra i abans de sortir a la mar.

Manipulació de la vela

Pel que fa a la vela, haurem de procedir de la manera següent:

- Les maniobres de hissar i amollar la vela cal fer-les amb l'embarcació proa al vent: la vela flameja i és més fàcil treballar-la.
- Baixarem l'antena i la vela fins a l'alçada de la cintura d'una persona dreta.
- Desfarem els últims badafions de popa.
- Comprovarem si està amarrada l'escota.
- Repassarem tot això; es poden hissar altra vegada l'antena i la vela.
- Comprovarem la perfecta subjecció dels caps (oposats): avant-orsapop, drissa- trossa i osta-amantina.
- Posarem l'embarcació a so de mar.

Altres

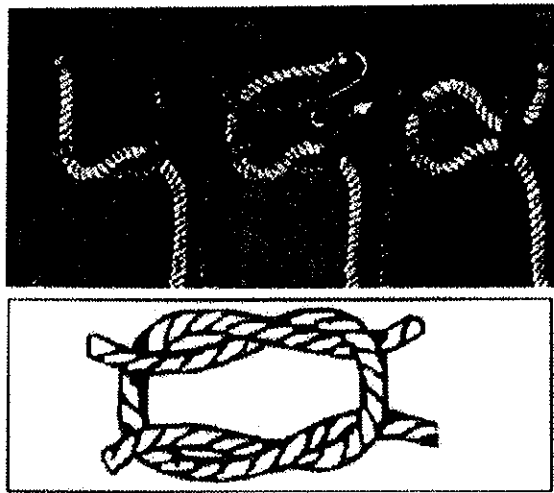
També hi ha altres tasques que haurem de tenir en compte:

- Armarem el timó i l'arjau.
- Indicarem a cada tripulant la seva posició dins l'embarcació i distribuïrem les tasques a cadascun per realitzar les maniobres.
- Retirarem les defenses.
- Iniciarem la maniobra de desatracar.

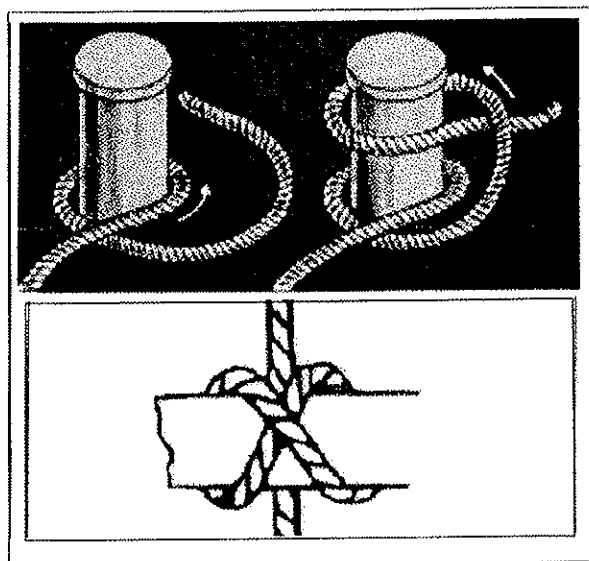
NUSOS I VOLTES

Un nus i les voltes han de ser forts, fàcils de fer i sobretot fàcils de desfer. A continuació, enumerarem alguns tipus de nusos i voltes i per què s'utilitzen preferentment:

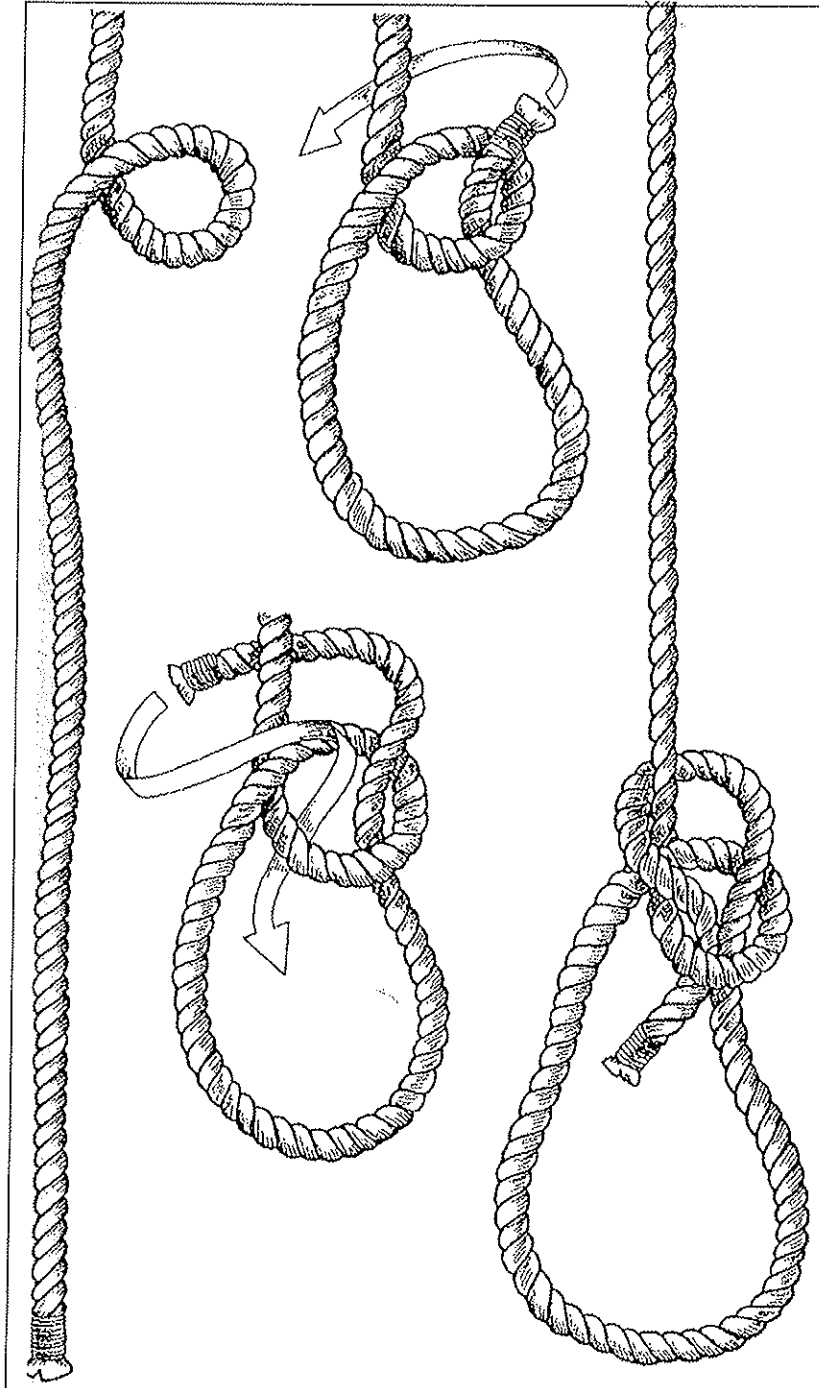
Nus pla: és un nus que serveix per unir dos caps del mateix gruix. Es fa servir per allargar caps, per lligar els badafions per envergar a l'antena i per recollir la vela.



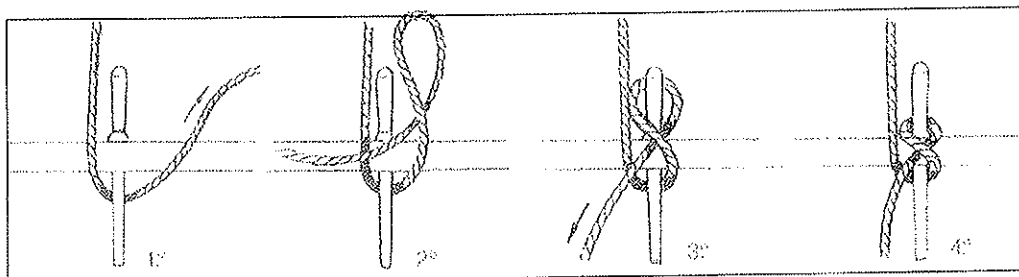
Nus de pardal: és un nus destinat a amarrar un cap amb una perxa, per exemple, amarrar les defenses al passamà.



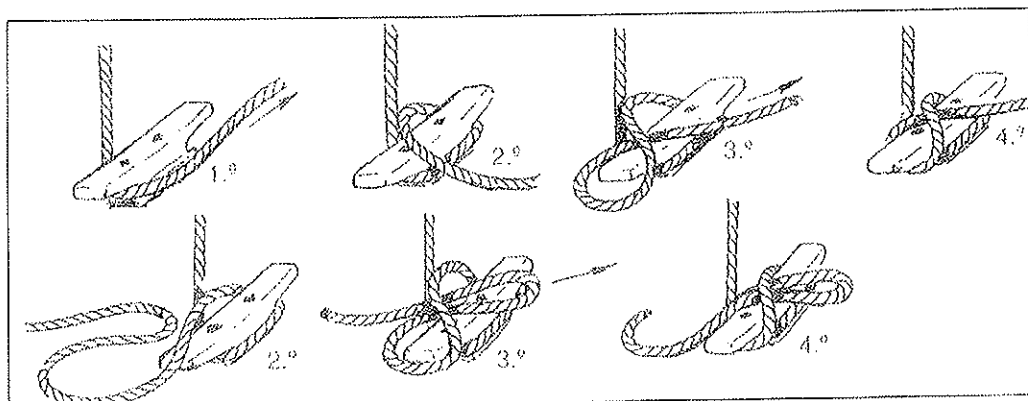
As de guia: és un nus que substitueix la gassa i pot servir, per exemple, per encapellar un cap d'amarra a un norai.



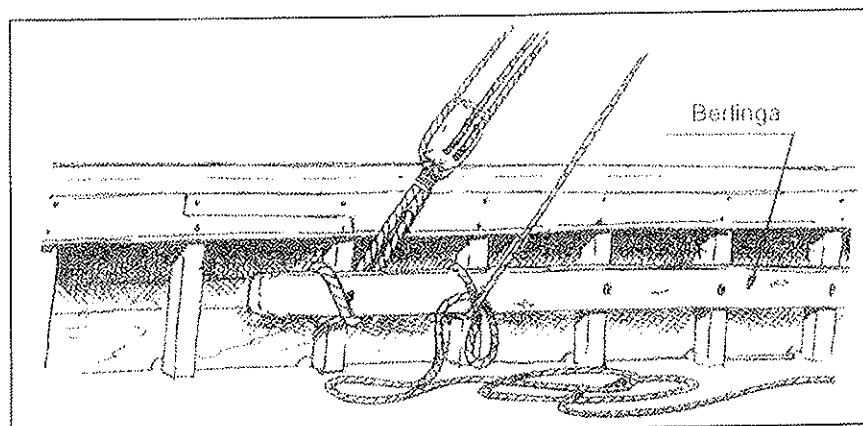
Volta a la clavilla: normalment utilitzada per a embarcacions petites o per a caps no gaire gruixuts de poca tensada.



Volta a la manegueta: es fa servir per amarrar l'orsapop, el davant, la trossa, etc.



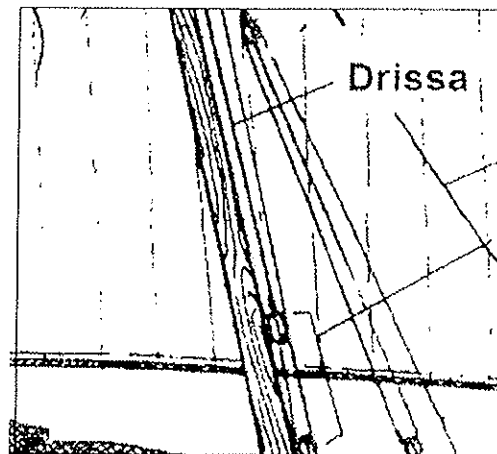
Volta a la berlinga: utilitzada per amarrar la tira de la trossa.



PARTS PRINCIPALS DE L'ARBORADURA

Drissa

La drissa és el cap gruixut que serveix per hissar l'antena i la vela. Suporta pràcticament tot el pes de l'arboradura i la vela.



En les embarcacions petites és un cap que està amarrat en una punta a l'estrop que enverga l'antena, a continuació, passa pel politjó del pal i baixa cap a coberta per la part davantera del pal, que s'amarra a una manegueta.

En embarcacions més grans en què el conjunt d'antena i vela té un pes més considerable es fan servir dues reduccions de guindaresses, amb la finalitat de reduir l'esforç d'hissada.

Les guindaresses poden ser d'un, de dos, de tres o de quatre politjons.

Trossa

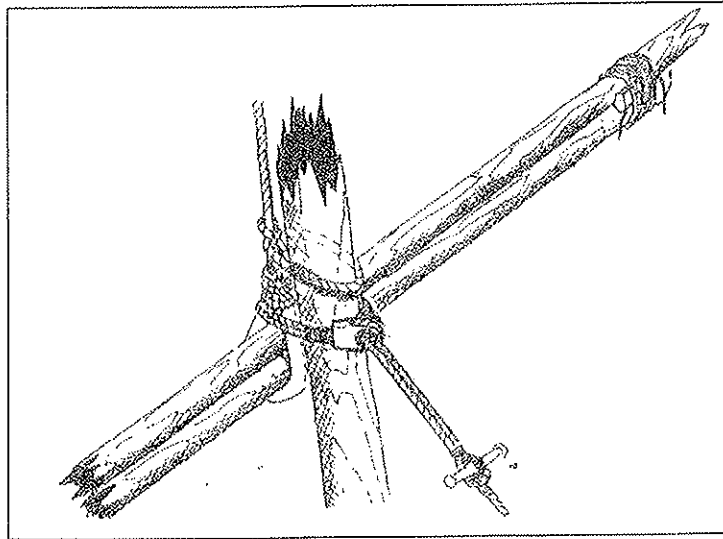
La trossa és un conjunt de caps que, combinat amb dues guindaresses, fa tres accions:

- En primer lloc, fa que agafada a l'estrop de l'antena tiri d'aquesta cap a la coberta i contraresti l'acció de la drissa que puja l'arboradura, amb la qual cosa es produeix un parell de forces que

fixen l'antena al pal.

- En segon lloc, en quedar l'antena subjecte al pal, fa que no hi hagi acció de balanceig transversal de l'antena.

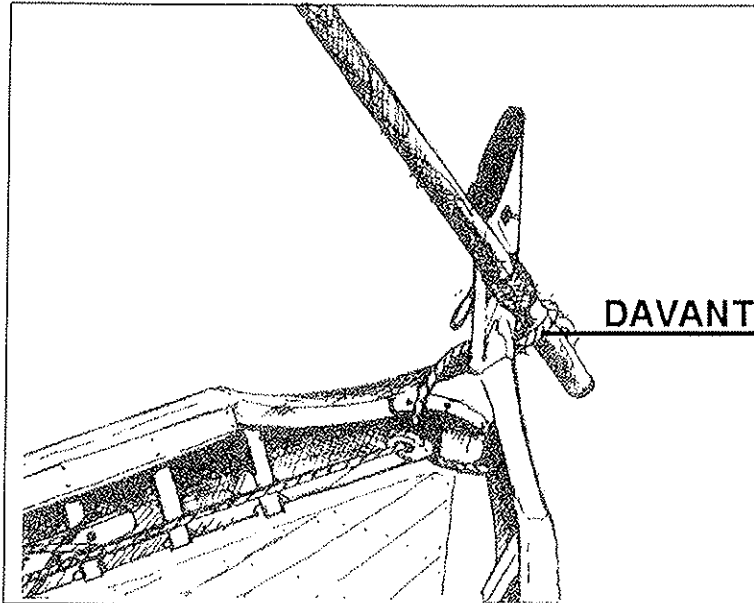
-I en tercer lloc, treballa com un obenc a sobrevent, fixant el pal a l'afogonadura, quedant lliure de flexions.



La trossa és un element important dins l'arboradura de l'embarcació, ja que dona seguretat i rigidesa a tot l'equipament de tracció.

Davant

Aquest cap és de vital importància en les embarcacions de vela llatina, perquè marca la inclinació de l'antena.



Com que el tros de l'antena situat a popa de la creu és més gran que el de proa, l'antena cauria cap a popa. El davant fa que es mantingui la inclinació desitjada.

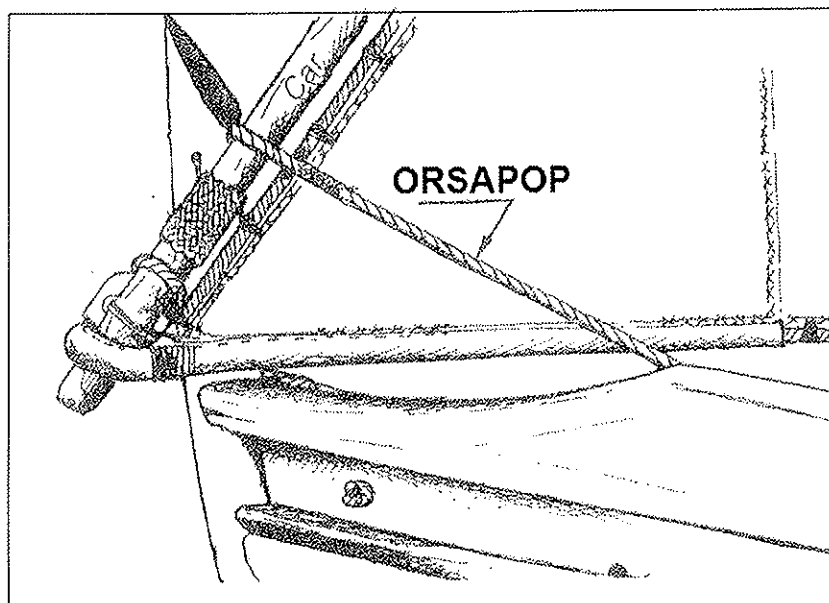
Per un extrem té una gassa a la qual s'introdueix el penol del car. Segueix el cap i passa per un guardacaps anomenat garlopa, de fusta o metàl·lic, i va a parar a la berlinga, on s'amarra.

La garlopa té la funció d'amorrar el davant a la roda de proa més o menys, segons cregui el patró.

El davant, un cop passat per la garlopa, sempre s'amarrarà a sotavent, amb la manegueta situada més a proa.

Orsapop

És un cap que està situat per sobre el davant (amb una gassa), sobre el barrilet, que es mou lliurement fins a la punta de proa de la pena i que va cap a popa a amarrar-se a la berlinga o la manegueta.

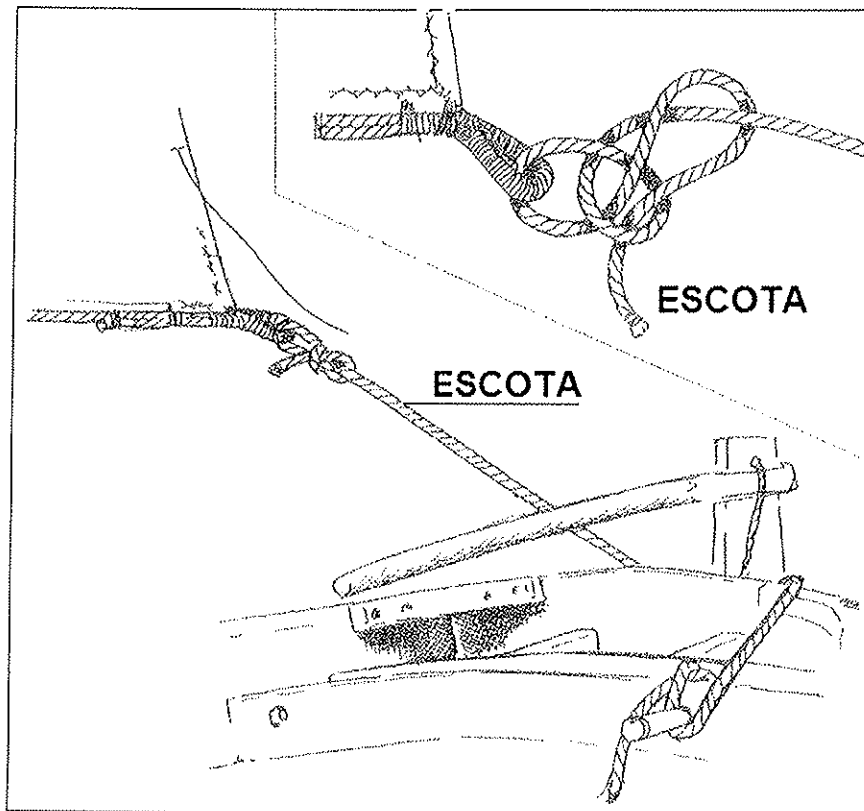


Amb l'acció combinada de davant i orsapop podem aconseguir el penol del car en la direcció que es cregui més oportuna. El davant dirigeix la inclinació de l'antena i l'orsapop, l'angle que forma amb la línia de crugia del vaixell.

Si el davant anava situat a sotavent, l'orsapop estarà a sobrevent (posició de les regnes).

Escota

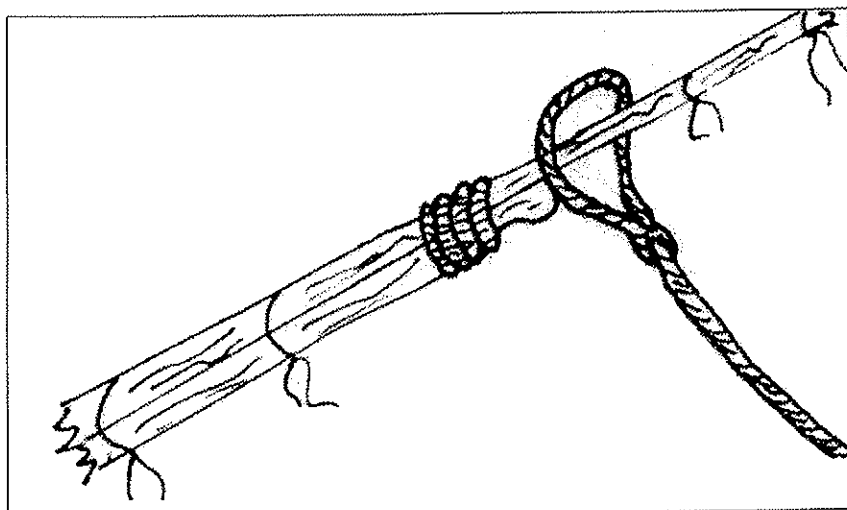
Cap gruixut amarrat al puny d'escota de la vela: passa per darrere la roda de popa (escotera) i, a continuació, es dona volta a la manegueta o la clavilla de sobrevent. També es pot aguantar amb la mà.



L'escota serveix per graduar l'embossament d'aire a la vela. Es pot variar el centre vèlic segons necessitats.

Osta

És un cap que va des de la pena de l'antena, al punt on comença a solapar-se amb el car, i va a una manegueta situada a la popa de l'embarcació.



Té una gassa a l'extrem de la pena, que passant l'altra punta pel seu interior queda un nus corredís, amb la qual cosa subjecta l'antena que abans hem comentat.

Té la funció d'aguantar la part de pena de l'antena en el cas d'una bona cenyida o vents llargs. En aquest cas, l'antena quedarà suportada en tres punts: avant-orsapop, la creu i l'osta.

També serveix per reduir el moviment de l'antena en la capcinada de l'embarcació

FORMES DE NAVEGAR AMB LA VELA LLATINA

Segons la direcció del vent, respecte al pal i a la vela es pot navegar a la bona o a la bruta (dolenta).

Navegar a la bona vol dir que quan el vent penetra el vaixell primer troba el pal i després la vela. El pal a sobrevent i la vela a sotavent. Es produeix una sola bossa d'aire a la vela.

Navegar a la bruta o dolenta vol dir que quan el vent penetra al vaixell primer troba la vela i després el pal. Vela a sobrevent i pal a sotavent. Es produeixen dues bosses d'aire a la vela.

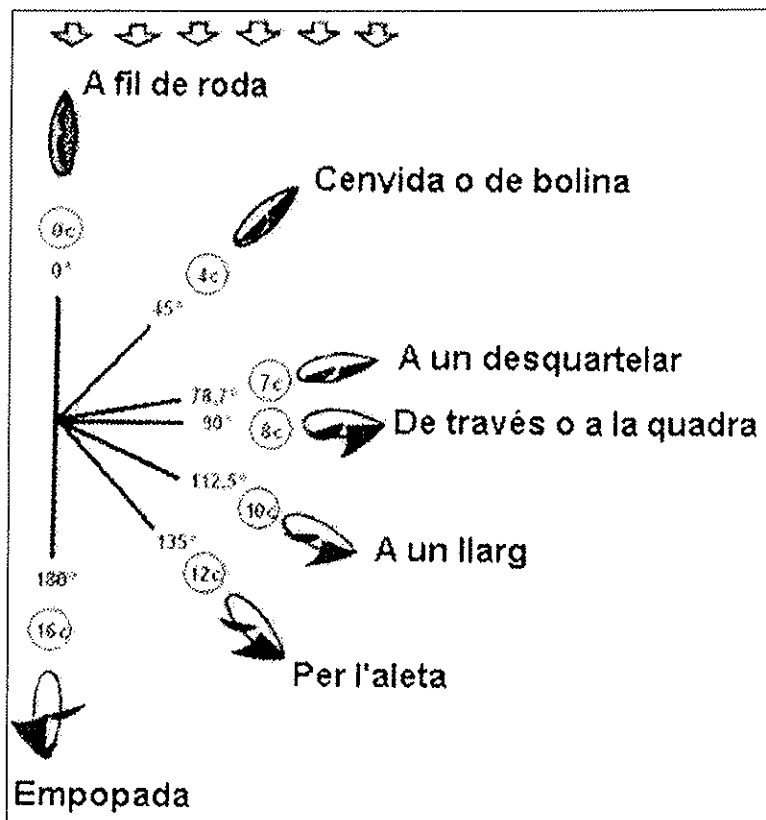
Navegar a orsa curta vol dir que, amb vents llargs, el penol del car sempre està junt a la roda de proa. L'orsapop estarà amarrat a la manegüeta de proa i com a conseqüència l'antena estarà sempre inclinada.

Navegar a l'orsa llarga vol dir el cas contrari: el penol del car està separat de la roda de proa. L'orsapop està amarrat més a popa i, com a conseqüència, l'antena està sempre menys inclinada, més horitzontal.

Per als no iniciats a la vela llatina explicarem la forma de navegar a orsa curta, ja que és la més fàcil i menys perillosa.

RUMBS SEGONS LA DIRECCIÓ DEL VENT

La rosa dels vents té 32 quartes i cada quarta, $11^{\circ} 15'$. Es numera des del 0° cap a estribord.



Cenyida: és navegar entre la 0 i la 6 quartes, tot i que de la 0 a la 3 quartes no es pot navegar. No es pot anar contra el vent.

Desquartellar: navegar entre la 6 i la 8 quartes. És una cenyida molt oberta.

Través: navegar a 8 quartes (90°).

Llarg: navegar de 8 a 12 quartes.

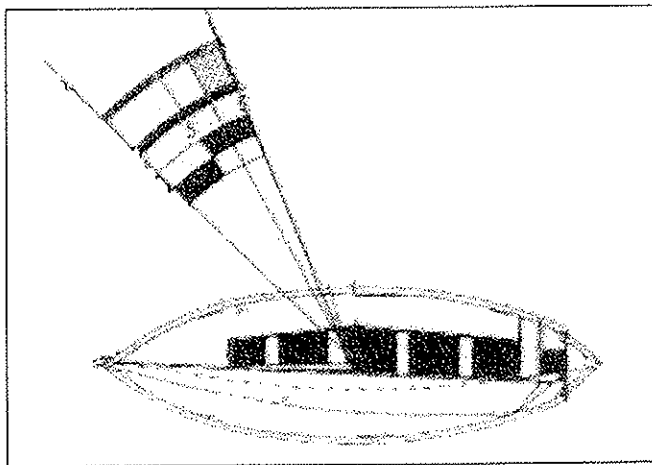
Navegar a mitja popa (aleta): navegar entre 12 i 16 quartes.

Empopada: navegar a 16 quartes.

Segueix la mateixa relació per la banda de babord.

Navegar en cenyida: navegar entre les 26 quartes (babord) i les 6 quartes (estribord). Qualsevol arboradura té un límit per encarar-se al vent. Sempre hi haurà un angle al qual la vela flamejarà i l'embarcació quedarà parada, ja que el vent no circularà per l'embossament i no donarà força de tracció a l'embarcació.

El vent ha de circular per la vela i ha de generar un sistema de forces que la resultant permeti l'avançament de l'embarcació.



La vela ha d'orientar-se de manera que el vent hi circuli, per produir l'efecte aerodinàmic desitjat. Com més gran sigui la velocitat de l'aire en circular per la cara de sobrevent de la vela, més serà la depressió ocasionada a la cara de sotavent i, per tant, més l'empenta.

En qualsevol cas, la llatina és la vela que més aprofita el vent en aquestes condicions.

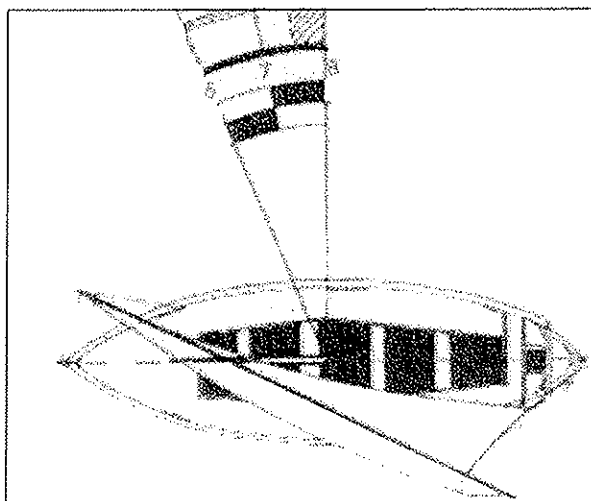
A continuació, s'exposen uns quadres en els quals s'indica la posició en què ha de treballar cada element de l'arboradura, segons procedència del vent, tant en navegació a la bona com a la dolenta.

NAVEGAR EN CENYIDA

	Navegar a la bona	Navegar a la bruta o dolenta
Antena	A sotavent del pal	A sobrevent
Penol de car		
Trossa	A sobrevent	A sotavent
Davant	Caçat i amarrat a sotavent	Caçat i a la mà
Orsapop	Caçat i amarrat a sobrevent	Caçat
Escota	Caçada	Controla la bossa

Si prenem aquestes mesures, estarem en condicions de navegar en un rumb molt tancat respecte al vent. L'extrem inferior de l'antena pot arribar a separar-se de la roda de proa. Si ho fa amb un angle de 5° o 10° respecte a la línia de crugia, és correcte. Si ho fa més pronunciat ja entràriem a un rumb desquarterant.

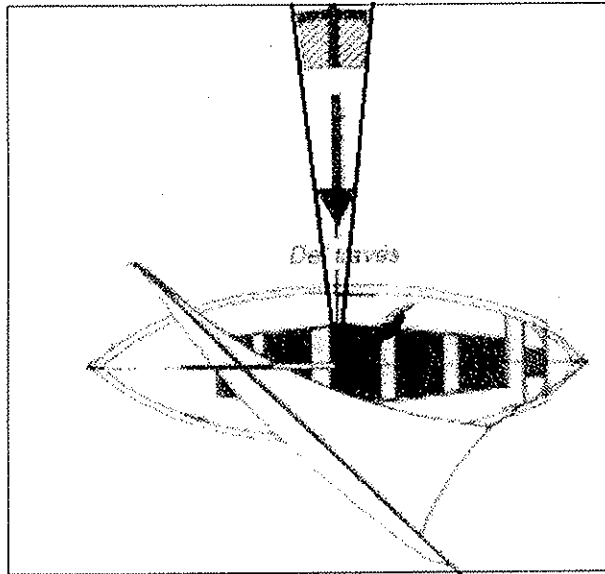
Navegar desquarterant: com hem dit abans es una cenyida oberta (bolina), per tant, aplicarem les posicions als elements que hem anotat per a la cenyida.



Com a molt, jugarem a amollar una mica els caps i amb això en tindrem

prou.

Navegar de través: quan el vent ens arriba perpendicular a la vela, un angle de 90°, l'antena ha de formar un cert angle amb la crugia de la barca i el vent ha de circular per la vela igual que ho feia de cenyida



En aquesta navegació hi ha molt poca deriva.

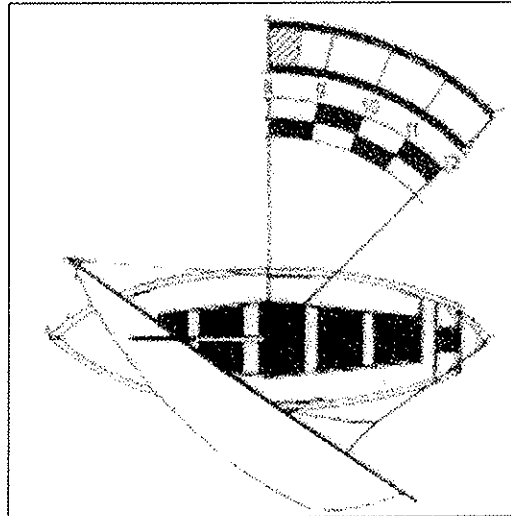
Pot armar-se l'osta si es veu que la mar està picada, i així evitarem que la pena de l'antena pateixi massa i que l'antena faci capcinades.

La maniobra de l'osta es fa a la manegüeta de popa del costat de sobrevent.

NAVEGAR DE TRAVÉS

	Navegar a la bona	Navegar a la bruta o dolenta
Antena	Inclinada sobrevent (25°)	Inclinada a Sobrevent (35°)
Penol de car		
Trossa	A sotavent.	A sotavent
Davant	Caçat	Caçat llarg. A la mà
Orsapop	Caçat fixant el car	Més caçat que a la bona
Escota	Caçada agafada a la mà	Caçada agafada a la mà

Navegar al llarg: en aquest moment tot canvia respecte a les anotacions anteriors, ja que hem passat de navegar de vents emproats a vents portants, empopats, i el vent en lloc de circular per la vela haurà d'incidir de forma perpendicular per la seva corba, embossant-se en la vela i empenyent la barca.

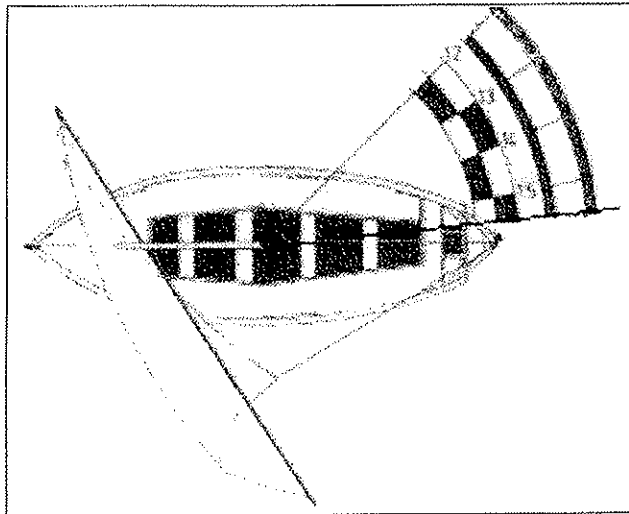


Com hem dit abans, podem navegar a orsa curta o a orsa llarga, però en aquests apunts sols tractarem els primers.

Sempre s'ha dit que, en aquestes condicions, arran de la superfície de la mar, el vent s'encalma. Per això cal hissar la pena el més amunt possible.

NAVEGAR AL LLARG		
	Navegar a la bona	Navegar a la bruta o dolenta
Antena	Inclinada formar el major angle	Igual
Penol de car		
Trossa	Amarrada a sobrevent	Igual
Davant	Caçat just	Igual
Orsapop	A sobrevent	Igual
Escota	Passada per escotera, A la mà	Igual

Navegar a mitja popa (aleta): és quan el vent ve més a popa del llarg, sense que es consideri una empopada neta, entre 12 i quasi 16 quartes. De fet, sovint es considera vent de popa i les posicions de la vela i dels caps han de ser com si així ho fos.



Navegant a orsa curta, com sempre, s'ha d'amarrar l'orsapop a la primera manegueta de sobrevent de la proa. Haurem d'amollar l'escota tant com puguem. Ens farà falta utilitzar l'osta i l'amantina per assegurar l'antena.

L'osta s'amarra a la manegueta de popa a sotavent i, actuant conjuntament amb l'orsapop, ens ajudarà a controlar l'antena.

Amb mala mar, per assegurar més l'antena, es poden muntar dues ostes: la de sotavent, que l'amarrarem a proa, i la de sobrevent, a popa.

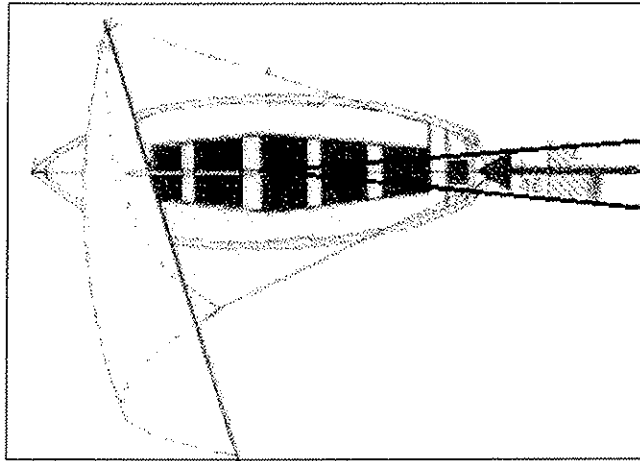
Amb poc vent és aconsellable mantenir la pena alta. D'aquesta manera aprofitarem més les brises altes.

NAVEGAT A MITJA POPA (ALETA)

	Navegar a la bona	Navegar a la bruta (dolenta)
Antena	Inclinada. Angle obert	Igual
Osta	Amarrada a sotavent	Agafada a la mà
Amantina	Amb mala mar, caçat	Igual
Davant	Poc caçat	Poc caçat
Orsapop	Amarrat a sobrevent	Caçat i amarrat a sobrevent

Escota Poc caçada, governant Larga perquè inflin les dues bosses

Navegar d'empopada. Primer de tot cal arriar la pollacra, ja que queda tapada per la vela i no agafa vent. Queda esventada.



La proa s'enfonsa i la popa s'aixeca, ja que el centre d'empenyiment de la vela està molt avançat. Provoca que l'embarcació sigui més difícil de governar i igual que amb el patí de vela o català, cal posar personal i pesos a popa per compensar.

A la dolenta, l'antena es recolza sobre el pal i provoca una pressió que pot dur al trencament de l'antena o pal.

Com que es dona més longitud als caps –avant, orsapop, osta i escota–, això fa que la vela s'enlairi i faci treballar doblement al pal.

A la bona, la trossa ha de col·locar-se a popa el màxim possible, amb la finalitat que faci les funcions d'estai.

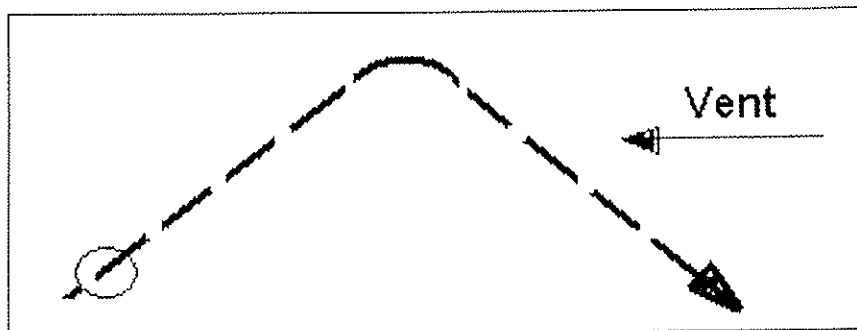
A la dolenta, la trossa no pot fer aquesta funció, ja que està tapada per la vela. L'avant, l'orsapop i l'osta hauran de treballar més.

VIRADES

Virar una embarcació vol dir variar-ne el rumb fins que el vent entri per la part contrària del que havia entrat en iniciar la maniobra.

Virar per avant

És quan el vent rola per la proa, o sigui, passa d'estribord a babord o de babord a estribord.

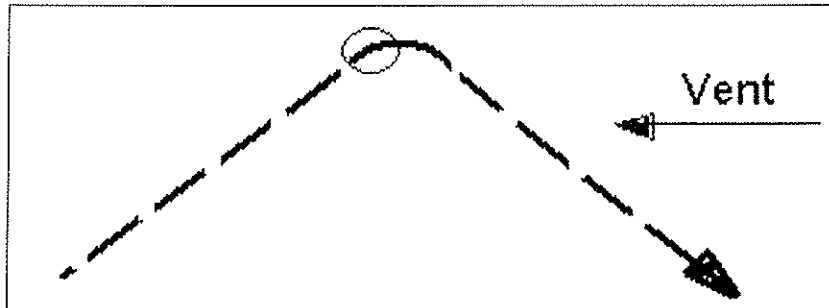


Per fer aquesta maniobra cal caure a sobrevent, orsant, fins que el vent canviï de costat per la proa. La vela continua igual i no canvia de costat, per tant, passarà de navegar de la bona a la dolenta, i viceversa.

Cal iniciar l'operació amb un rumb de cenyida obert, perquè l'embarcació tingui velocitat i, a continuació, timó a la banda fins que el vent canviï de costat, o sigui: es deslliguen els caps de davant i orsapop, mantenint-los a la mà, a punt per amollar-los.

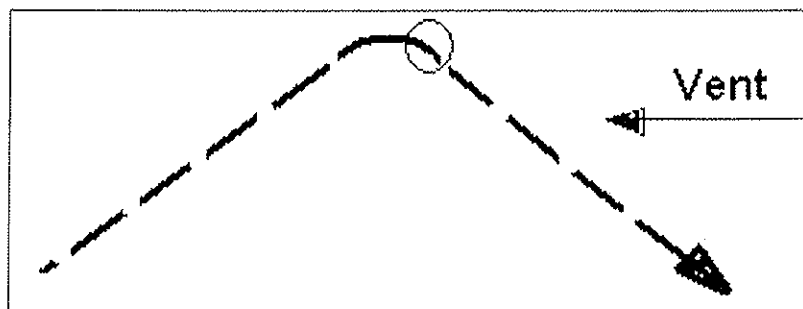
El patró mou l'arjau posant l'embarcació una mica proa al vent, amolla una mica l'escota. En el moment que el bastiment està a fil de roda s'amolla una mica el davant, mentre el car canvia de costat. Al mateix temps, s'amolla l'orsapop.

Al passar el fil de roda la vela passa per sobre del cap de mort de la roda i canvia de costat. Mentre l'antena canvia, també hem de canviar l'orsapop de costat.



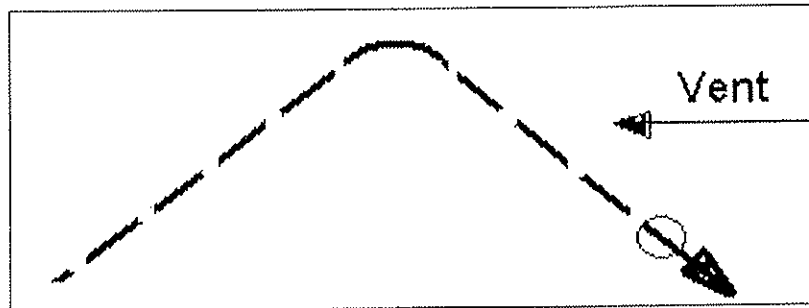
Una vegada passat el penol del car a l'altra banda de la roda, es caça el davant per portar-lo a la seva posició de treball i s'amarra a la manegueta de sotavent a proa.

L'embarcació ja navega al nou rumb, havent perdut una mica de velocitat. A continuació, s'ajusta la posició del car, a sobrevent de la roda de proa. Es caça l'escota adient pel nou rumb i, amb l'arjau, es fixa el nou rumb.



Es caça l'orsapop a la manegueta de sobrevent, així el penol del car se separa una mica de la roda de proa. Un cop tensada l'escota s'amarra a la manegueta de sotavent a popa.

Perquè l'embarcació agafi arrancada, és preferible, un cop acabada la maniobra, aquarterar la vela.



Hem iniciat la maniobra navegant a la bona i ara ja naveguem a la dolenta. Si la maniobra fos al revés, o sigui, iniciant-la a la dolenta i acabant-la a la bona, seria exactament igual.

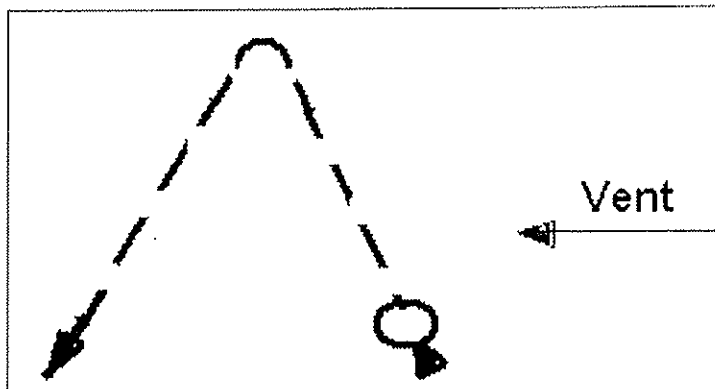
Virada en rodó

Si el vent rola per la popa, o sigui, si d'estribord passa a babord, o viceversa, rep el nom de virada en rodó.

Virem en rodó quan fem caure l'embarcació a sotavent, maniobrant l'arjau i abatent fins que el vent canviï de costat per la popa.

És una operació compromesa que requereix experiència. La vela canvia de costat de forma sobtada, amb força i violència (igual passa amb el patí de vela en les empopades). Podem provocar avaries i voltar la barca

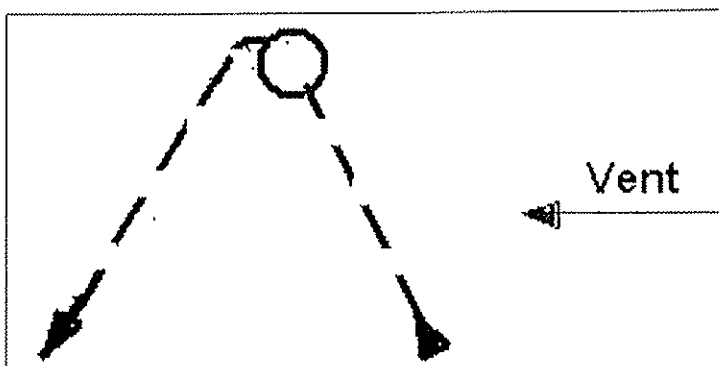
Per iniciar la maniobra s'amolla l'osta i es canvia de costat. Si en portem, també amollarem amantina el just que permeti a l'antena bascular i el car pugui canviar de costat per sobre de la roda proa



S'amollen el davant de la manegueta, aguantant-lo amb la mà.

S'amolla orsapop i l'escota. La primera ha d'estar amarrada a la manegueta de popa del costat de sobrevent i al igual que fem amb el davant tindrem els caps de l'escota i orsapop subjectes, però a punt d'amollar-los.

Una vegada preparats tots els elements el patró, amb l'arjau, fa caura la proa a sotavent, fins que el vent arribi just per la proa



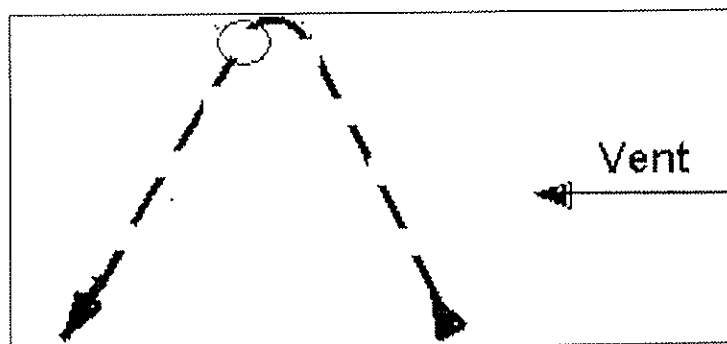
Seguidament haurem d'amollar suaument l'escota fins que l'entena es mogui sobre la crugia sense dificultat. S'amolla completament l'orsapop que canvia de costat.

Es caça el davant i el penol del car s'acosta a la roda de proa i situa l'entena sobre la línia de crugia. Es canvia l'orsapop de costat per sobre del car.

En aquest moment la barca ha caigut al nou rumb i quan rebem el vent

just per la popa, l'entena estarà sobre la línia de crugia.

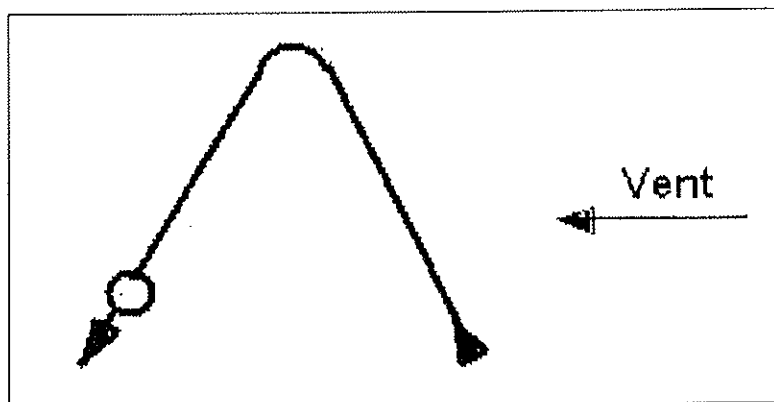
Es caça l'orsapop i aconseguim que el penol del car, passat per sobre de la roda, canviï de costat. Seguidament casarem el davant perquè el car baixi a la posició de treball.



Es caça l'osta i la mantenim a la mà a l'espera de la sacudida de la vela al trabuajar. També es caçarà l'escota pel mateix motiu.

La barca continua caient, supera el vent de popa i canvia de costat. La vela trabuja i tot pateix rebent una fuetada. S'ha d'aguantar molt fort el davant, l'escota i l'osta. Seguidament orientarem l'entena segons ens convingui.

Ajustarem l'escota, amarrada a la manegüeta de sotavent. També s'ajusta l'osta i l'amantina.



Hem d'anar en compte a la brandada de la vela al trabuajar i les

sacsejades de l'escota, que si es solta, es comportarà com un fuet

Virar l'antena

Hem dit que, un cop hem virat per avant, l'embarcació navega de manera diferent que ho feia en iniciar la maniobra. Si ho feia a la bona, queda a la dolenta, i al revés. Pot ser que ens interressi navegar de la manera que ho fèiem inicialment, o sigui, si navegàvem a la bona, seguir a la bona.

Haurem de virar l'antena a cada bordada. Amb pal inclinat a proa, primer de tot posarem l'embarcació proa al vent (a fil de roda). Es canvien l'antena i la vela de costat, passant-les per la proa del pal.

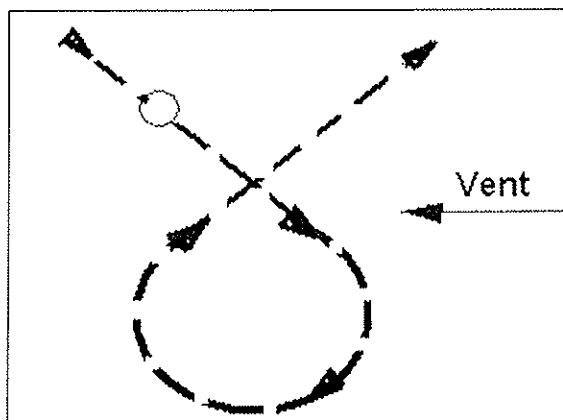
En el pal en candela, es passa per darrere, per popa del pal. És una maniobra ràpida i fàcil d'efectuar. Amb el pal inclinat a proa la maniobra és més complexa.

Virar per la popa amb el pal estintolat a proa (trabujar l'antena)

Si naveguem a la bona, cenyint o desquartelar i volem variar el rumb per les mateixes quartes per l'altre costat, haurem de trabujar l'antena.

Primer de tot caldrà canviar la trossa de costat. S'allibera de la manegueta i es passa de banda, passant-la entre la maniobra de la drissa de l'antena i el pal.

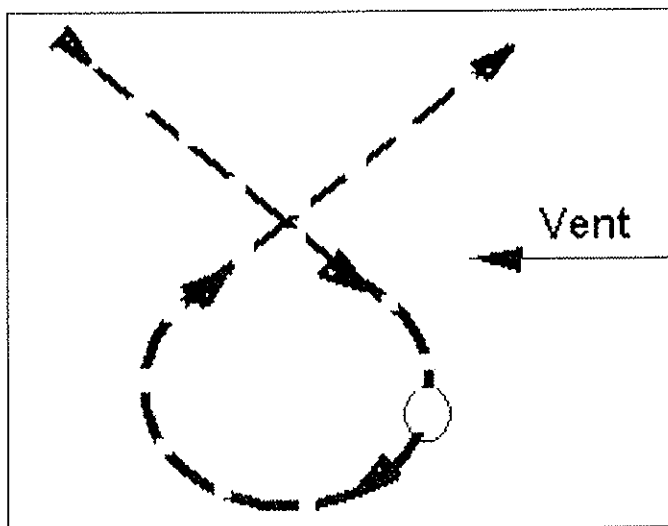
S'allibera la tira de la trossa. En aquest moment es pot passar la trossa de costat. Es deslliguen el davant i l'orsapop, a punt de ser amollats.



L'antena s'hissa a vessar, és a dir, al capdamunt de l'arbre, i s'amarra provisionalment la tira a la manegüeta.

Acabades aquestes accions ja estem a punt per fer la maniobra.

Amb l'arjau s'obre el rumb com si fos una virada en rodó, fins quedar la popa encarada al vent. En aquest moment es deixa l'arjau a la via i, mentre el vent rola per la popa, s'amolla l'escota per perdre arrancada, fins que la barca queda quasi parada.



L'antena està en la línia de crugia. La vela està quasi desventada i flamejant per la proa. Hem de tenir l'escota subjecta, ja que es comportaria com un fuet i ens costaria molt recuperar-la.

Tenim l'antena hissada a vessar i la vela desventada. Cacem l'orsapop i es porta al penol del car. Mitjançant el car o el davant s'ha de ser passar el penol del car per l'escollat de l'orla, evitant així que l'antena doni brandades.

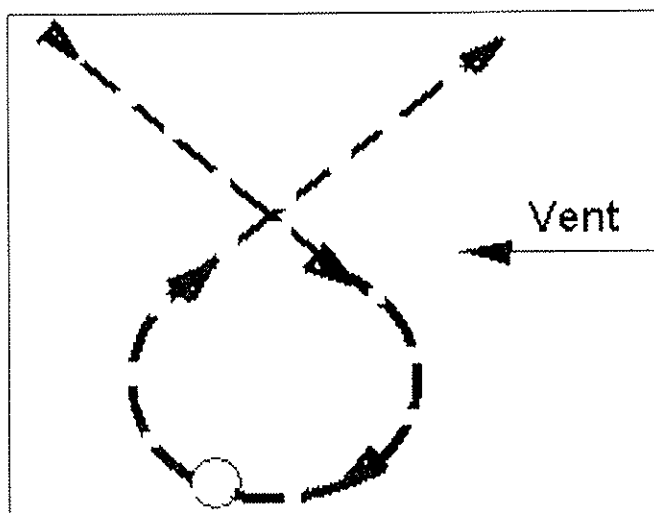
Canviem la posició del avant, rodejant el penol del car sense despassar-lo de la garlopa. Canviem l'escota de costat, per la proa de l'antena.

El penol del car ha de quedar junt a la roda de proa. Perquè l'antena no basculi violentament ha de controlar-se al mateix temps el davant i l'orsapop, procurant que el penol del car no surti de bordada pel costat. Ha de sortir per l'escollat de l'orla del nou sobrevent i procurant que el penol del car quedi al costat oposat al de la creu de l'antena.

Mitjançant el davant, situarem el penol del car junt a la roda i, seguidament, donarem una volta de seguretat a la manegueta de proa del nou sotavent. Situarem el davant per davant de la roda de proa (a la bona).

Abans que la vela prengui vent, amb la tira d'hissar es deixa l'antena al seu lloc i s'amarra a la manegueta.

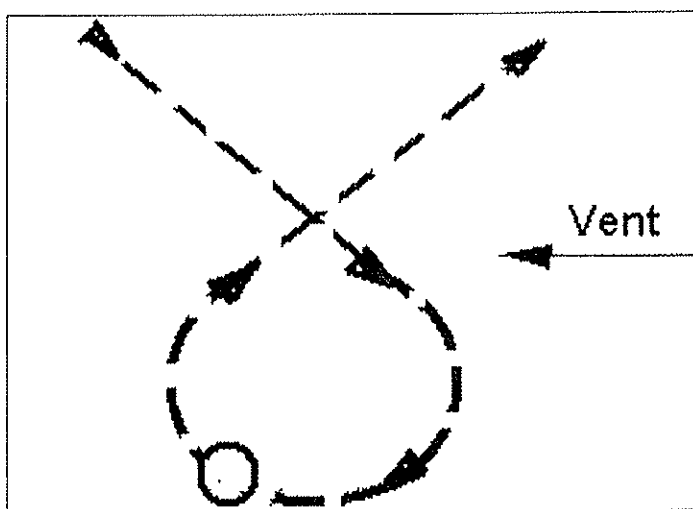
Si encara no hem passat la drissa, aquest és el moment més indicat per fer-ho.



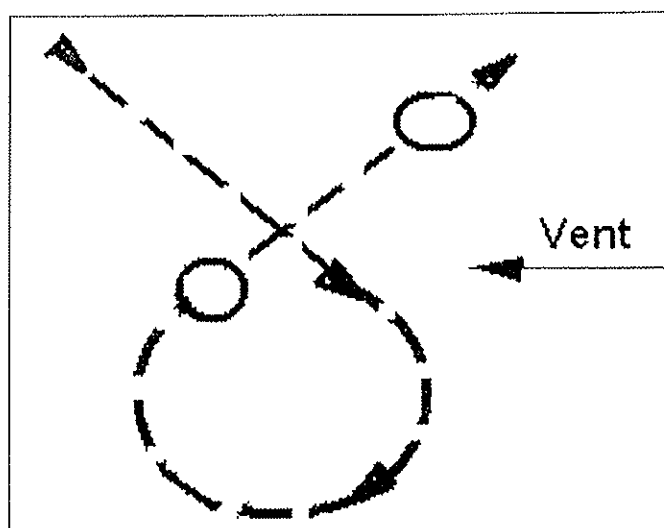
Fins ara l'embarcació estava a la ronsa, amb poca arrancada, popa al vent i arjau a la via.

Es caça i s'amarra la tira de la trossa a la manegueta del nou sobrevent, i es comença a caçar l'escota, amb la qual cosa la barca començarà a caminar i amb l'arjau la farem orsar.

Es gradua definitivament la posició del car i s'amarren els caps a les seves maneguetes, primer el davant i després l'orsapop.



El patró controlarà l'escota, que un cop caçada s'amarra a una manegueta a popa, amb la qual cosa haurem fet un gir de més de 360°.



ja que hem acabat amb un nou rumb de cenyida, però per l'altre costat.

Canviar l'antena de costat amb pal en candela (fer el car)

En embarcacions petites, amb pal en candela, es pot fer molt fàcilment: baixar l'antena, treure el pal del seu ancoratge, canviar-lo de costat i hissar l'antena de nou.

En qualsevol cas, aquest no seria el sistema tradicional. Haurem de passar l'avant i l'orsapop per darrere del pal i canviar de amura.

Se solta la lligada de l'amura i s'aguanta amb la mà. Es desmunta la trossa i la deixem solta. Amb la drissa hissem l'antena a vessar i amarrem la tira de la drissa perquè l'antena continuï hissada a vessar.

Amb l'arjau es fa orsar la barca, que se situa proa al vent. L'escota, a la mà, per evitar les fuetades, ja que en flamejar la vela passa el moviment a l'escota.

Aquestes barques no tenen orsapop, davant, ni garlopa. En el seu lloc tenen un ganxo amarrat a la roda de proa, a prop de la coberta, que pot passar de sobrevent a sotavent, i viceversa.

Caçant l'amura i el faldar de la vela, es col·loca l'antena vertical per darrere del pal i prenent el penol del car hi fem rodejar el pal. A continuació, es canvia la trossa de costat per davant del pal.

S'acompanya l'antena fins situar-la al costat correcte de la roda de proa. Al mateix temps s'ha d'aguantar el faldar perquè l'antena no torni violentament a la seva posició inclinada. Es passa el cap de l'amura pel ganxo, caçant-lo al màxim.

Un cop fet això movem l'antena deixant-la en la seva posició normal de treball i, a continuació, amarrem la trossa, que ha passat a l'altre costat pel davant del pal.

Es caça l'escota perquè la vela agafi vent. Cal aquarterar la vela tirant del faldar cap a sotavent, i la vela agafa ràpidament el vent. Passarà l'escota per l'escotera i sempre a punt per amollar-la.