

*“Para mí la vela es, más que un deporte, una afición. Me gusta aferrar con decisión el timón y mirar hacia lo lejos, hacia el horizonte infinito del mar. Siento que son dueño de mi propio destino”.*

*Julián Roya. Alicante.*



## Equipación

### TRAJE DE NEOPRENO DE GOMA

Sirve para mantener seco, aunque ayuda a conservar el calor del cuerpo protegiéndonos de los efectos del viento frío. Hay trajes ligeros de nailon fino hasta trajes fuertes cubiertos de polivinilo, forrados de nailon o de neopreno para reducir la condensación. Los trajes de una pieza tienden a ser más impermeables, pero los de dos piezas son más adaptables. Con tiempo frío, cuando hay posibilidades de volcar debe usarse un traje de goma, con o sin impermeable por encima. Los trajes de goma (hechos de neopreno) están diseñados para ajustarse muy bien al cuerpo. Cuando nos mojamos, una fina capa de agua queda atrapada entre el traje de goma y la piel, y es calentada por el cuerpo.



### Virar de bordo

Si los botes o barcos de vela pudieran navegar sólo a favor de viento sería imposible alcanzar destinos que, desde el punto de salida, estuvieran en contra del viento.

Sin embargo, navegando contra el viento (ceñir), un velero puede seguir un curso de aproximadamente 45° con relación a la dirección en la que sopla el viento.

Navegando en una sucesión de cursos, primero hacia la derecha y luego hacia la izquierda de la dirección del viento (una maniobra llamada 'virada'), los veleros pueden trazar una trayectoria en zig zag ('dar bordadas') y remontar en dirección hacia el viento.

Se dice que un barco está 'amurado a estribor' cuando navega de manera que el viento le sopla por el lado derecho, o estribor, y está 'amurado a babor', cuando el viento le sopla por el lado izquierdo, o babor (el costado derecho o izquierdo se entiende mirando el barco desde la popa).

El proceso de cambiar un bote de una amura a la otra, llamado virar, puede hacerse de dos maneras: el barco puede ser conducido de forma que su proa (el extremo frontal) apunte hacia el viento y luego hacia afuera del viento, en la amura opuesta ('virar por delante').

Cuando el barco apunta hacia el viento, pierde velocidad y las velas son presionadas directamente hacia atrás por el viento. Entonces, conforme la proa se aparta de la dirección en la que sopla el

### FLOTADOR

Hay de dos tipos: los chalecos salvavidas y los propios flotadores. El que elijamos debe ajustarse a las normas nacionales de seguridad y tiene que llevar el sello oportuno de homologación de la autoridad competente. Hay que procurar que nos siente bien y debe sujetar con firmeza los cordones o cintas de forma que la prenda no pueda descolocarse si nos caemos por la borda. Si compramos un chaleco salvavidas podemos elegir entre los que tienen una gran parte de flotabilidad propia y se termina de hinchar por la boca, y los que no tienen flotabilidad propia y se hinchan con una botella de gas. Los flotadores proporcionan al usuario cierta sustentación en el agua, pero no tanta como los chalecos salvavidas.

### CALZADO

Zapatos o botas apropiadas para navegar. No se debe ir descalzo en tiempo cálido porque hay peligro de resbalar. Lo mejor son botas de goma de suela plana o zapatillas de lona o cuero con un dibujo de la suela que proporcionen el máximo agarre.

### ARNESES DE SEGURIDAD

Están diseñados para mantener al usuario bien sujeto al barco por medio de un cabo de seguridad cuando trabaja en cubierta. Debe tener un mosquetón automático para unirlo al arnés.