

ANÁLISIS DE LAS RESPUESTAS DEL INSTITUTO ANDALUZ DEL DEPORTE A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS A LAS PREGUNTAS 1 Y 9 (modelo B) DEL EXAMEN TEÓRICO PARA PER DEL PASADO 11 DE JUNIO

PREGUNTA Nº 1

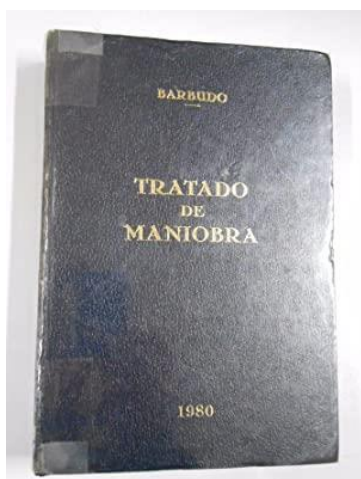
1. Las piezas metálicas delgadas o las barandas de madera que corren a una y otra banda de las escalas, de la toldilla, del castillo, de un puente, etc., para servir de apoyo se denominan:

- a) Candeleros
- b) Regala
- c) Pasamanos
- d) Guardamancebos

*En contra de lo que se afirma en la alegación, la definición que se reproduce en el enunciado de la pregunta no está tomada del libro de Ignacio Barbudo, sino de **Tratado de Maniobra de Enrique Barbudo Duarte**, padre de aquél. En lo que a la maniobra de buques se refiere, dicho texto es un referente de reconocido prestigio nacional e internacional. Si bien su contenido sobrepasa con mucho la materia del temario de PER, los primeros capítulos tratan de forma sencilla y asequible conceptos básicos, como manga, eslora, desplazamiento, pasamanos, candeleros, regala, etc., todos ellos comunes a cualquier embarcación. Dichos capítulos podrían ser utilizados para preparar el examen de PER sin ningún problema ni dificultad.*

De los fundamentos que el Tribunal Único utiliza para denegar la alegación, podemos deducir una serie de consecuencias que agravan la situación en la que se encuentra la náutica de recreo, así, por ejemplo:

- Se reconoce que el texto de donde se toma la pregunta es un texto que **“sobrepasa con mucho la materia del temario de PER”**, pero los primeros capítulos tratan parte de este temario, dejando claro que **estos capítulos se pueden utilizar para la preparación de examen**, es decir que el aspirante debe estudiar esos conceptos por medio de este texto.
- El texto referido tiene una **ANTIGÜEDAD DE MÁS DE 40 AÑOS**, (existen otras ediciones anteriores más difíciles de conseguir) razón por la cual ya no está a la venta y únicamente podría encontrarse en el mercado de segunda mano y a un precio muy elevado (27 €) para ser utilizado solo para una parte mínima del temario, como se reconoce en la respuesta.



TRATADO DE MANIOBRA. ENRIQUE BARBUDO DUARTE. 1980

COMPRAR USADO 21,00 €
Gastos de envío 6,00 €

Cómo ha quedado de manifiesto, el enunciado de la pregunta reproduce una definición correcta de pasamanos, que es la opción c). Cualquier aspirante que haya preparado adecuadamente el examen debe saber que dicha definición no se corresponde con las de candelero, regala o guardamancebos (opciones a, b y d, respectivamente), aunque este aspirante no conozca qué son la toldilla, el castillo o el puente de un barco.

Con relación a la misma pregunta, el Tribunal fundamenta que su definición es correcta, lo que en ningún momento ANAVRE ha cuestionado, pero también en que **no es necesario que el aspirante conozca los conceptos de “toldilla”, “castillo” o “puente”**, entonces desde ANAVRE nos preguntamos **¿qué objeto tiene que esos conceptos se introduzcan en la pregunta?**

Pero con esa “frase” se contradice con otros de los fundamentos que esgrime para no admitir la alegación ya que la justifica fundamentándola en que: **“lo importante es entender todos y cada uno de los conceptos del temario”**, entonces **¿cómo es posible que se introduzca en las definiciones conceptos que el mismo Tribunal reconoce que el aspirante no debe conocer?**

lo importante es entender todos y cada

uno de los conceptos del temario, más que la simple memorización de su definición.

PREGUNTA Nº 9

9. Cuando se capea un temporal con una embarcación:

- a) Si la embarcación es de vela, se izará poco trapo de forma que la superficie vélica que se presente sea reducida pero que permita mantener una ligera arrancada avante
- b) Si la embarcación es de vela, y en el supuesto de que las condiciones de viento y mar sean tales que aconsejen no izar trapo alguno, se podría tratar de capear el temporal mediante el uso de un ancla de capa o ancla flotante
- c) En caso de una embarcación a motor se pondrá un rumbo tal, que se reciba la mar de viento y el viento por la amura
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas

La pregunta corresponde a la UT – 3 del programa regula por el RD 875/2014 de 10 de octubre. En el citado programa puede comprobarse que las **maniobras a vela NO vienen recogidas**

Unidad Teórica 3. Seguridad en la mar.

UT3	Identificación	
3.1	Estabilidad.	<ul style="list-style-type: none"> - Definiciones de: <ul style="list-style-type: none"> > Movimiento de balance y cabezada. > Estabilidad estática transversal y longitudinal (sin entrar en su estudio). - Forma de gobernar para evitar balances y cabezadas. - Importancia de no atravesarse a la mar.
3.2	Comprobaciones antes de hacerse a la mar.	<ul style="list-style-type: none"> - Ser consciente de la necesidad e importancia de realizar una serie de comprobaciones previas a la salida a la mar. - Poder enumerar las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> > Niveles de aceite, filtros decantación de agua e impurezas, líquido refrigerante, refrigeración, correa del alternador, nivel de combustible, agua dulce, baterías, luces de navegación, equipo de radio, estanqueidad, sistema de gobierno y propulsión, ausencia de gases explosivos, fugas de aceite o combustible, parte meteorológico, existencia y estado de elementos de seguridad (chalecos, aros salvavidas, equipo pirotécnico y extintores).
3.3	Medidas a tomar a bordo con mal tiempo.	<ul style="list-style-type: none"> - Estiba y trinca a son de mar. - Revisión de todas las aberturas. Cierre de grifos de fondo. - Derrota a seguir: Capear o correr el temporal. - Riesgos de una costa a sotavento.
3.4	Tormentas eléctricas.	<ul style="list-style-type: none"> - Protección de las tormentas eléctricas e influencia en la aguja.
3.5	Baja visibilidad.	<ul style="list-style-type: none"> - Precauciones en la navegación con niebla, el reflector radar, evitar el tráfico marítimo. - Precauciones para la navegación nocturna.
3.6	Aguas someras.	<ul style="list-style-type: none"> - Definición de aguas someras. - Precauciones en la navegación en aguas someras.
3.7	Material de seguridad.	<p>Descripción, recomendaciones de uso y estiba de los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chalecos salvavidas. - Arnéses y líneas de vida. - Aros salvavidas y balsas salvavidas. - Bengalas de mano, cohetes con luz roja y paracaídas y señales fumígenas flotantes. - Espejo de señales y bocina de niebla. - Extintores portátiles y baldes contra-incendios.
3.8	Hombre al agua.	<ul style="list-style-type: none"> - Prevención para evitar una situación de hombre al agua: Arnés de seguridad, iluminación. - Hombre al agua: Librar la hélice, señalización del naufrago, balizamiento individual, lanzamiento de ayudas. - Maniobras de aproximación cuando se ve al naufrago: Maniobra de Anderson y maniobra de Boutakow. - Maniobras de búsqueda cuando no se ve al naufrago: Exploración en espiral cuadrada y exploración por sectores. - Uso del sistema de navegación por satélite (GNSS) en caso de caída de hombre al agua. - Precauciones durante la recogida. - Reanimación de un naufrago: Respiración boca a boca y masaje cardíaco. - Hipotermia: Concepto y medidas a tomar.
3.9	Remolque.	<ul style="list-style-type: none"> - Maniobra de aproximación, dar y tomar el remolque, forma de navegar el remolcador y el remolcado.
3.10	Salvamento Marítimo.	<ul style="list-style-type: none"> - Además de mediante el uso de la estación radio de a bordo, forma de contactar con S.M: 112 y 900 202 202.

Son muchos y variados los fundamentos que el Tribunal esgrime para dar por válida una pregunta, que como se podrá comprobar ***en ningún caso esta referida según el programa a la navegación a vela***, y no lo está porque para ***poder gobernar una embarcación “a vela” es necesario tener la habilitación correspondiente regulado por el ANEXO V.***

Se comienza el fundamento por parte del Tribunal, haciendo referencia a una serie de artículos que nada tienen que ver con el programa por el que debe regirse las pruebas teóricas. Es el ***art. 12 el que regula en los siguientes términos el acceso:***

CAPÍTULO III

Procedimiento y pruebas para la obtención de los títulos

Artículo 12. Requisitos para la obtención de los títulos.

Para la obtención de los títulos regulados en este real decreto, ***con sus atribuciones de carácter básico***, será necesario ***superar las pruebas teóricas***, las ***prácticas*** y ***cursos de formación*** conforme a lo previsto en los ***anexos II, III y IV*** de este real decreto, y superar el reconocimiento psicofísico a que se refiere el artículo 21 de este real decreto.

Para la obtención de las atribuciones de carácter complementario será necesario superar las prácticas a que se refieren los anexos V o VI de este real decreto.

PRUEBAS TEÓRICAS

ANEXO II

Realización y temario de las pruebas teóricas

En dicho temario se puede comprobar ***cómo están excluidas las “maniobras a vela”*** (página 4)

PRACTICAS DE NAVEGACIÓN

ANEXO III

Prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación

Patrón de embarcaciones de recreo

2.3.1 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo tendrán una duración mínima de 16 horas.

2.3.2 Las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, se realizarán en régimen de singladura. Pudiendo combinarse con las prácticas reglamentarias de navegación a vela para la obtención de las atribuciones complementarias de vela (que se realizarán también en régimen de singladura). En cuyo caso, la duración mínima total de las prácticas reglamentarias será de 32 horas.

2.3.3 Para la realización de las prácticas de seguridad y navegación de patrón de embarcaciones de recreo, no se podrán formar grupos mixtos compuestos por aspirantes a otras titulaciones.

CURSOS DE FORMACIÓN

ANEXO IV

Cursos de ***formación de radio-operador*** El presente anexo, desarrolla los cursos de formación que habilitan para operar los equipos de radiocomunicaciones instalados a bordo de una embarcación de recreo, de acuerdo a los siguientes punto.

Estas son las pruebas teóricas y prácticas ***OBLIGATORIAS*** para obtener la titulación de ***PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO***, obteniendo tal titulación, pero ***NO están facultados para la navegación a vela.***

Es el **ANEXO V**, el que regula las pruebas reglamentarias para poder gobernar embarcaciones de vela. Habilitación que **NO ES OBLIGATORIA PARA LA OBTENCIÓN DE LAS DIFERENTES TITULACIONES DE RECREO**, salvo para los aspirantes que deseen patronear embarcaciones a vela. Como se podrá comprobar es lo suficientemente amplia como para tener conocimiento de la mayoría de las situaciones.

A modo de verlo este Tribunal, el temario de contenidos teóricos no incluye específicamente, pero tampoco excluye a las embarcaciones a vela, ya que no hace referencia en ningún momento al sistema de propulsión. Es un temario genérico de contenidos básicos. Para tener la habilitación/atribución a vela se debe realizar las prácticas complementarias, que no conocimientos teóricos, que son los que el candidato debe demostrar con la realización del examen teórico.

Los conocimientos teóricos de la navegación a vela, se deben impartir, y así se realiza por las distintas escuelas, durante la realización de las prácticas en cumpliendo del RD/875/2014 de 10 de octubre, donde en su **ANEXO V** regula que:

- La explicación del contenido de los diferentes apartados deberá ser abordada desde una perspectiva eminentemente práctica, **restringiendo los aspectos teóricos a lo estrictamente necesario ya que el objetivo de las prácticas es que los alumnos identifiquen cuales son las pautas de seguridad a bordo y sean capaces, a la terminación de las mismas, de evitar riesgos durante la navegación a vela.** El conjunto de conceptos incluidos en las prácticas ha de interpretarse como un compendio de **nociones de las que han de disponer los titulados de recreo habilitados para el manejo de embarcaciones a vela, sin que dichas nociones sean interpretadas más allá de las indicadas cuestiones prácticas, ya que no se materializarían en una mayor seguridad durante la navegación.** Determinadas cuestiones de las prácticas han de ser reiteradas durante el transcurso de las mismas, como son las relativas a las maniobras de virar y trasluchar, ya que durante realización de las mismas existe un mayor riesgo de accidentes y averías.

A continuación, incluimos el **ANEXO V**, donde se puede comprobar que la teoría las maniobras a vela, aunque restringida, está incluidas en el citado anexo y no en la UT-3.

ANEXO V

Prácticas reglamentarias de navegación a vela El presente anexo desarrolla las prácticas reglamentarias de navegación a vela de acuerdo a los siguientes puntos:

Apartado 1. Teoría de la navegación a vela

- Aerodinámica (1 hora): teoría de la navegación a vela. Barlovento y sotavento. Noción somera de dinámica de fluidos, paso de un fluido por las caras de barlovento y sotavento de una vela. Aceleración en la cara de sotavento y succión. El casco de la embarcación, la orza y el timón. Abatimiento y reducción de este por acción de la orza y de la pala del timón. Orza fija y abatible. Influencia de la orza en el gobierno de la embarcación. Explicación del avance de la embarcación a barlovento. Interacción del génova y la mayor. El equilibrio longitudinal de la embarcación: centro vélico y centro de carena. El equilibrio transversal de la embarcación: centro de gravedad, metacentro y par adrizante. Influencia de la escora en la superficie mojada. Viento aparente y viento real. Velocidad límite de casco. - Fundamentos de la navegación a vela y planificación de la derrota (1 hora): acción de las velas en los diferentes rumbos. La zona muerta, porqué una embarcación no puede navegar proa al viento. La ceñida: sustentación en las velas y equilibrio. El viento a un descuartelar. El viento de través. El viento a un largo. El viento de aleta. La popa redonda. Concepto de orzar y arribar. Explicación de la virada y la trasluchada. Previsión meteorológica y avisos de temporal. Interpretación de los partes. Viento de gradiente y viento térmico. Estado de la mar. Zonas a navegar teniendo en cuenta la dirección del viento. Influencias de los cabos en el viento, influencia de la altura de la costa en el viento, desventes y rachas. Influencia de las rías y sus mareas en el

viento. Efectos de la corriente en el viento aparente. Oscilaciones del viento en intensidad. Roles oscilantes y permanentes. Elección de las velas para una travesía. Comportamiento del viento al atardecer y amanecer. Vientos catabáticos. Interpretación de las nubes. Frentes cálidos y fríos, sus efectos. Chubascos de viento. Planificación de la derrota: rumbos, abatimiento, zonas a evitar. Calado de la orza y sondas en puertos. Precauciones en el abarloado a otro velero, reparto de peso de la tripulación para mantener la embarcación adrizada, amarre proa con popa para evitar que los palos golpeen en los balances. Arranchado y estiba a bordo en previsión de escoras, cabeceos y pantocazos. Centrado de pesos.

Apartado 2. Jarcia y velas

- Jarcia (1 hora): palo (pasante o apoyado en cubierta), carlinga, crucetas, obenques, obenquillos, estay, backstay, burdas y sus tensores y arraigos en el palo. Equilibrio longitudinal como transversal del aparejo. Importancia de que el palo no tenga holguras ni caídas laterales, pre-tensión del aparejo. Importancia de que el palo se mantenga recto navegando, tensión de obenques y obenquillos. Tensión de backstay. Tensiones de la jarcia con viento duro. Influencia de la caída longitudinal del palo en el gobierno de la embarcación. Botavara y trapa, influencia en la flexión del palo. Drizas y escotas: explicación de su función. Pastecas, roldanas, escoteros, reenvíos, anillas de fricción, mordazas y stoppers. Winches. Desmultiplicaciones. Amantillos. El tangón y su aparejo. - Las velas (1 hora): partes de las velas: grátil, pujamen y baluma. Puños de driza, escota y amura. Materiales más comunes de las velas. Explicación de las formas de las velas y de la distribución de la profundidad. Forma y función de mayor, foque/génova y spinnakers, simétricos y asimétricos. Relingas, patines de relinga, ollaos, fajas de rizados, sables de mayor y tabla de grátil. Catavientos en el grátil del génova y en la baluma de la mayor. Cabuyería básica: nudos y dujas. Tipos de cabos y sus materiales. Nudos: cote, as de guía, lasca, nudo llano, nudo de rizo, ballestrinque y vuelta de maniobra. Adujado de cabos. Tipo básico de costura de vela.

Apartado 3. Maniobra a vela I.

- Aparejado y desaparejado de la embarcación (1 hora): aparejado de mayor: envergado en botavara, amarre del pajarito, fijación del puño de amura, envergado del grátil y colocación de la driza. Aparejado del foque: guiado de escotas por escotero y ajuste de este al tamaño de la vela, amarre de escotas al puño de escota mediante ases de guía, envergado/engarruchado de la vela en el estay y colocación de driza. Descripción del enrollador de génova. Referencia somera a la maniobra del spinnaker y del gennaker. Izado y arriado de velas. Precauciones en el izado: drizas claras y firmes al puño de driza, trapa suelta y embarcación aproada. Precauciones en el arriado: aproado, tensión de driza y cabos con cocas o liados. Doblado de velas. - Principios de maniobra (1 hora): recordatorio de los rumbos básicos en la navegación a vela: aproado, ceñida, través, largo y popa. Aproado y demora del viento real. Modos de determinar la dirección del viento respecto a la embarcación: cataviento, grímpolas, veletas y borreguillos en la mar. Diferencia entre el viento real y viento aparente en los catavientos. Control de orzadas y arribadas. Tendencia de la embarcación a arribar cuando se largan escotas y a orzar cuando se cazan. Importancia de los ajustes en las velas en la tendencia a orzar o arribar de la embarcación. Explicación básica de las maniobras de virar y trasluchar.

Apartado 4. Maniobra a vela II

. - Equilibrio vélico (1 hora): conocimiento de cómo influye el equilibrio vélico en la marcha de la embarcación. Navegación solo con la mayor y navegación solo con el foque. Navegación con ambas velas. Influencia del sobrecazado de las velas. Interacción de génova y mayor: génova sobre la mayor en la ceñida y través y mayor sobre el génova en largos y popas. Importancia de compenetrar el movimiento del timón y el ajuste de las velas: cómo reacciona la embarcación navegando a vela a la medida del timón a una banda u otra y la reducción de velocidad que está medida de timón implica sin el necesario ajuste de las velas. Cómo tomar las olas en función del rumbo y la influencia de estas

en el viento aparente y en la marcha de la embarcación. - Trimado de las velas (1 hora): precauciones en el cazado y largado de velas: giro dextrógiro de los winches, cocas en los cabos, largado de contraescotas y adujado de las escotas. Ajuste del génova: tensión de driza, ajuste de escotero y tensión de escota. Catavientos de grátil. Distancia de la baluma a la cruceta. Explicación y utilización de los cabos y aparejos de ajuste y control de la mayor: pajarito, cunningham, carro de mayor y trapa. Desvente del grátil de la mayor por el Génova, apertura de baluma de génova. Catavientos de baluma. Tensores de baluma. Importancia de la flexión del palo mediante el backstay. Atangonado del génova. Apartado 5. Maniobra a vela III. - Viradas (1 hora): precauciones previo al inicio de la virada, comprobación del cuál va a ser el rumbo tras la virada y de si existen obstáculos u otras embarcaciones en la proximidades, comprobación de que escota y contraescota están claras y de que la tripulación está lista y en sus puestos. Realización de viradas y análisis de los errores frecuentes: mayor largada, insuficiente velocidad y/o metida de timón, acuartelado del foque debido a enredo o coca en la escota. Equilibrado de la embarcación tras la virada y puesta a rumbo. - Trasluchadas (1 hora): precauciones de la navegación en popa, largado de escota de mayor, comprobación de que ningún tripulante se encuentra en el recorrido de la botavara y/o escota de mayor y de las embarcaciones u obstáculos en la zona en la que se va a realizar la maniobra, llevado del carro de mayor al centro, cazado trapa para evitar excesiva curva de baluma y el riesgo de trasluchada accidental. Trasluchada popa-popa y largo-largo. Riesgo de trasluchada al navegar contraamurado. Procedimiento de trasluchada. Precauciones de la trasluchada con viento duro: necesidad de que la embarcación vaya a velocidad para realizarla y la importancia del paso de la mayor con el menor viento aparente posible. Recomendación de realizar viradas en vez de trasluchadas en caso de vientos duros. Equilibrado de la embarcación después de la trasluchada y puesta a rumbo.

Apartado 6. Maniobra a vela avanzada

- Fachear (1 hora): se mostrará cómo se detiene la embarcación. Efectos del timón y las velas en la arrancada. Aproado de la embarcación. Palear: mantener la embarcación con las velas en el límite de desvente y con mínima velocidad. Fachear: acuartelado del foque, largado de mayor y metida del timón para detener la embarcación. Se navegará hacia atrás largando foque y empujando la mayor a barlovento. Evolución yendo atrás y puesta de la embarcación otra vez en disposición de navegar avante. - Fondeo (1 hora): se preparará el ancla y la cadena. Aproximación al fondeadero con viento portante y arriado de la vela de proa. Preparación del fondeo: precauciones con la escora. Rebase del tenedero, sonda, y aproado. Comprobación de que no hay arrancada y toma de sonda. Fondeo y largado de cadena hasta tener 3/5 veces la longitud de la sonda en el agua. Maniobra inversa para el levantamiento del fondeo y salida a vela desde el fondeadero.

Apartado 7. Maniobras de seguridad

- Hombre al agua (1 hora): precauciones para evitar un hombre al agua: estancia en la bañera y medidas de trincaje. Lanzado de un objeto flotante de un diámetro aproximado de 30 cm figurando ser el hombre al agua mientras se navega a vela en ceñida. Asignación de tareas a bordo: un tripulante deberá simular el lanzamiento de un aro salvavidas y otro similar y controlar visualmente el hombre al agua, otro tripulante deberá preparar un bichero y otro dedicarse al ajuste y posterior arriado de las velas. Una vez localizado el hombre al agua, se arribará y se arriará la vela de proa. Al llegar a la altura del hombre al agua se orzará con cuidado de no golpearlo, se aproará la embarcación y se detendrá, se rescatará al hombre al agua llevándolo hacia el lugar más seguro y practicable para subirlo a bordo. Repetición de la maniobra, pero navegando con viento portante y volviendo en ceñida hacia el hombre al agua. Riesgos de un hombre al agua navegando con spinnaker y como se coloca en bandera en caso de hombre al agua mediante el disparado del mosquetón rápido de la braza. - Rizado de mayor y reducción de vela de proa (1 hora): determinación de la necesidad de reducir trapo en función de la escora y del ángulo de timón. Precauciones de la tripulación en las

maniobras: evitación de golpes y caídas al agua. Comprobación de que el cabo de rizo esté claro y firme en la parte trasera de la botavara, así como su pasado por el ollao correspondiente de la vela. Comprobación del estado de la faja de rizos y de los matafiones. Aprobados o ciñendo con la mayor largada, se largará driza de mayor hasta que el ollao de la faja de rizos en el gratil esté a la altura de la coza de la botavara. Se pasará este ollao por la orejeta de la coza de la botavara y se cobrará driza. Se cobrará el cabo de rizo. Una vez templado, se recogerá el paño sobrante mediante los matafiones. Reducción de la vela de proa: diferentes modos en función de enrollador, carril de estay o garruchos. Ajuste del escotero de génova a las dimensiones de la nueva vela. Velas de capa y tormentín: función, aparejado y peculiaridades.

Apartado 8. Seguridad en la navegación a vela

- Riesgos relativos al material (1 hora): desarbolado y quedarse al garete, aparejos y timones de fortuna. Prevención de averías, puntos de roce de velas y cabos. Tensiones de trabajo y diferentes tipos de cabos. Desgastes de escotas y drizas en roldanas y reenvíos. Roce de drizas con las crucetas, precauciones en el amarre en la base del palo. Revisión de arraigos de aparejos, roldanas y guiacabos. Revisión de grilletes y mosquetones. Afirmado, control y encintado de tensores de obenque y obenquillos, control de estado de cables, varillas y terminales. Revisión de candeleros y guardamancebos, comprobación de estado y tensión. Orzas abatibles: holguras y cuidado de su mecanismo. Caña, rueda y pala de timón. Amarrado de la caña en puerto. Importancia del arranchado. Uso de drizas como jarcia auxiliar en caso de rotura. Problemas habituales del uso de enrolladores. Cuidado de las velas: doblado y enrollado, endulzado, secado y prevención de la humedad; efectos de la radiación UV sobre las velas. - Riesgos relativos a la maniobra (1 hora): peligros derivados de la limitación de la visibilidad por las velas, estructuras y capotas. Efectos de llevar demasiado trapo, riesgo de rotura, sobretensiones y estiramiento. Determinación rápida de la necesidad de reducir trapo en función de escora y timón a barlovento. Riesgos en las viradas, escotas con cocas y problemas con las escotas en los winches. Riesgos en las trasluchadas, uso de la trapa de mayor y seguridad en la trasluchada, riesgos de llevar la trapa poco tensa, medida de timón demasiado grande, paso de la escota, riesgos de rotura de pinzote de botavara y de desarbolado, peligro de trasluchar con poca velocidad y viento fuerte, elección de la virada frente a la trasluchada en vientos duros. Golpes con la botavara, necesidad de mantener a los tripulantes por debajo de la altura de la botavara y libres del paso de la escota de mayor. Peligros de navegar con mares de popa con poco trapo. Peligro en los planeos. Peligros de la navegación con spinnaker, irse de arribada e irse de orzada. Importancia de la colocación de la tripulación a bordo en caso de balances y riesgos de abandonar la bañera. Uso del arnés y de las líneas de vida, su mantenimiento, revisión y trincaje. Importancia del uso de líneas de vida y arneses en maniobras de proa, nocturnas y con mal tiempo. Precauciones en caso de mal tiempo. Navegación en solitario: precauciones. Importancia de la protección contra el frío. Efectos en la vista de la reflexión de la luz solar en las velas. La insolación y la deshidratación. Función y colocación del reflector de radar. Navegación nocturna: precauciones, luz de compás, linternas e iluminación de la vela como método para ser visto. El uso de la mayor navegando a motor como ayuda para mantener el rumbo. Las defensas en cubierta y sus riesgos. Precauciones específicas para veleros en una maniobra de rescate con helicóptero: generalidades, aproado de la embarcación, arriado y aferrado de velas en previsión del viento de rebufo, importancia de las comunicaciones previas a la maniobra, abatimiento de la embarcación debido al viento de rebufo, riesgos para el rescatador con el mástil, puesta a disposición del rescatador, izado desde cubierta y desde al agua.

CONCLUSIÓN

Desde ANAVRE al igual que el Tribunal Único nos preguntamos *¿no podrían tomar las definiciones de tales concepto de los libros que se utilizan para la preparación de estas pruebas (Ignacio Barbudo, JB Costa, Emilio Martínez ...)?, o bien ¿no podrían dar a conocer una bibliografía asequible para la preparación de estas pruebas?, y por último ¿Dónde está ese famoso MANUAL que costo a los andaluces 9000 euros?*

Con relación a la pregunta 9, *¿poque hasta ahora desde la entrada en vigor del RD/875/2014 no ha aparecido ninguna pregunta de “maniobras a vela”, ni en Andalucía ni en otras CCAA?, ¿qué sentido tiene conocer unas maniobras que llevan aparejado ciertos conceptos algunos complejos para aquellos que NO van a gobernar nunca una embarcación propulsada a vela?*

Pero evidentemente no son los Tribunales Únicos los responsables de estas humillaciones hacia este colectivo, las únicas responsables son las AAPP que lo permiten, en este caso concreto la responsabilidad es del INSTITUTO ANDALUZ DEL DEPORTE