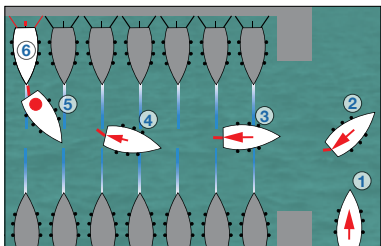


**Atraque en puntas: Supuesto 1.** Este barco tiene hélice dextrógira. ② Al dar atrás se provoca una caída de la popa a babor. ③ Esta caída la aprovechamos para orientar el barco hacia su puesto de atraque donde ④ queda definitivamente amarrado.



**Atraque en puntas: Supuesto 2** este barco tiene hélice dextrógira. ① Nos acercamos adelante al canal de entrada entre pantanales. ② Cuando disponemos todavía de suficiente espacio de agua caemos a estribor y damos atrás. ③ El barco ya es gobernable atrás desde el timón y enfilamos el canal hacia nuestro punto de atraque. ④ y ⑤ Metemos timón a babor y **describimos** el giro para entrar en nuestro **punto** de atraque.

### SUPUESTO 3:

#### Situación de viento fuerte y perpendicular al amarre.

Gobernar atrás tiene siempre un “plus” de dificultad. Por ello, cuando el viento se atraviesa con fuerza a la posición de amarre final del barco o si se tiene poca experiencia, será mejor realizar la maniobra como sigue.

**Aproximación:** Gobernamos siempre adelante con velocidad de gobierno y poca arrancada.

**Atraque:** El barco entra en su puesto de amarre, de proa, gobernando exclusivamente con el timón. Damos ligeramente atrás para detener la embarcación.

En este caso, el único inconveniente es que el timonel se encuentra lejos de la proa y le falta cierta perspectiva para saber en qué momento la distancia de la proa al muelle es la mínima, aunque cuente con la colaboración de un tripulante en proa. Es el caso de los barcos de chárter y alquiler que, a final de la temporada estival, suelen tener la roda algo deteriorada de los golpes acumulados en los atraques.

### AMARRE Y DESAMARRE EN EL ATRAQUE DE PUNTAS

En el atraque de puntas, en función de la dirección del viento y de la orientación del muelle, podemos encontrarnos con múltiples situaciones en lo relativo al orden en que debemos dar las amarras.

Por principio, en el **amarre daremos siempre primero las amarras de barlovento** ya que son las primeras que van a trabajar en cuanto el barco esté parado.

En lo relativo al **desamarre, las amarras de barlovento serán las últimas que largaremos** al objeto de mantener sujeto nuestro barco hasta el último segundo.

### SUPUESTO 1:

**Puesto de amarre situado a la banda de caída marcha atrás.**

**Aproximación:** Llegaremos paralelos al pantalán, por fuera de la línea de muertos con poca arrancada.

**Atraque:** Sobrepasado ligeramente nuestro “hueco” de amarre, daremos atrás para aprovechar la caída a babor de la popa (por el efecto de la hélice dextrógira atrás) y metiendo timón a la banda de babor. Con un poco de experiencia y en condiciones normales, el barco entrará en nuestro hueco.

### SUPUESTO 2:

**Puesto de amarre situado a la banda contraria a la caída marcha atrás**

En este caso, no podemos aprovechar la tendencia de la popa a caer a la banda de babor (hélice dextrógira atrás) y por lo tanto, debemos maniobrar de otra forma.

**Aproximación:** En una zona del puerto con un espejo de agua algo espacioso damos atrás hasta que, al cabo de pocos segundos, el barco sea gobernable atrás sólo con el timón. A partir de ese momento gobernamos marcha atrás con el timón, rumbo a nuestro puesto de amarre.

**Atraque:** El barco entra en su “hueco” gobernando exclusivamente con el timón.