

que una columna de aire se mueve y desocupa un lugar, y otra columna ocupa aquel vacío, y de ahí resulta el viento, y la celeridad de este es tanto mayor cuanto es el movimiento del aire, y cuando éste recorre quince varas en un segundo se le da el nombre de brisa, y de huracán cuando recorre treinta varas en igual tiempo, y cuando recorre de sesenta á ochenta, es torbellino que derriba las casas y los árboles; los vientos, aunque inciertos y variables dependen de los movimientos de la atmósfera, producidos por el calor ó por el frío. Los vientos constantes son los alisos y monzones; los alisos se mueven entre los trópicos de E. á O., siguiendo el movimiento de la tierra, y de ellos se desprenden varios vientos en diversas direcciones, movidos por el calor del sol, y para llenar estos vacíos se desprenden de los polos para llenar el vacío ocasionado en los trópicos. Los vientos monzones duran seis meses, soplan de una parte y los otros seis de la opuesta, reinan en el mar de las Indias y solo se estienden á doscientas leguas de las costas, y cuando estos vientos mudan de dirección, que es por los equinoccios, causan violentas borrascas. Las brisas soplan de la parte de tierra desde medio día hasta media noche, y desde esta hora sopla del lado del mar hácia tierra, hasta medio día, estas brisas se perciben en el verano, en el mediterráneo y en las costas de Malabar.

Las borrascas, huracanes ó temporales causan daños muy notables en los buques en la navegación, particularmente en el invierno, en los mares del Norte, siendo preciso algunas ocasiones para librarse de un desastre arrojar varios efectos pesados á la agua para alijar el buque, y en otras bajar las gáviatas, desempalmar los palos mayores, ponerlo todo en el entre-puente ó sobre cubierta, aferrándolo todo y correr el temporal á palo seco, y á veces cuando no hay tiempo picar los palos, dejando el casco solo guiado por el timon á la voluntad del viento; esta maniobra se hace en alta mar, porque cerca de las costas está muy espuesto el buque á estrellarse contra las rocas ó varar, y en estos casos siempre se procura conservar algunos cañones para hacer señales ó pedir socorro disparándolos.

Los remolinos de las aguas que se encuentran en algunos mares son otro peligro contra los navegantes, estos les causa el encuentro de las corrientes de las aguas, y los mas notables son el Caribdis que se halla un poco al Sur del estrecho que separa la isla de Sicilia de la Italia, el Euripo en el mar de Grecia y el Maelston en las costas de Noruega cerca de las islas de la Fonden, cuyas olas arrastran los buques desde una legua de distancia con un estrépito espantoso y los sepultan en el fondo del mar.

Otro enemigo terrible tienen los navegantes, este es el fenómeno conocido con el nombre de trompas marinas causadas por la electricidad que atraen los cuerpos pequeños electrizados, que absorbiendo una gran cantidad de agua hácia las nubes, forman una columna que se eleva hasta tocarlas, principiando á subir un vapor espeso formando punta hasta tocar con la nube que parece la está esperando ó que se atraen mutuamente, y cuando la nube se mueve por la impulsión del viento, la columna la sigue aunque doblándose, pero sin cortarse, y se adelgaza ó engruesa cuando la nube sube ó baja: esta columna unida con la nube es el conducto por donde se comunica y sube el agua del mar á la nube, y produce un ruido como cuando un gran torrente se precipita por algunos despeñaderos, despidiendo relámpagos y rayos, lluvia, granizo y un ruido espantoso, y entonces los navios procuran alejarse de este terrible fenómeno; pero cuando no pueden, para librarse del peligro, es necesario hacerle fuego con palanquetas ó balas enramadas para cortar la columna, y entonces la parte de arriba desde donde ha sido dividida la columna se eleva para las nubes y la otra descende hasta el mar; á este fenómeno precede en la superficie de la agua un movimiento que parece que hierve, levantando espuma como dos palmos.

CAPITULO XXI.

DE LOS PRINCIPIOS MAS ESENCIALES DE LA TÁCTICA NAVAL, Y DEL MODO DE PRACTICAR LAS PRINCIPALES MANIOBRAS DE UN NAVIO Ó CUALQUIERA BAJEL PARA NAVEGAR.

COMO no es nada remoto que á un general ú oficial de tierra se le ofrezca alguna vez mandar en el mar en cualquier evento en que puedan faltar los oficiales de marina en un buque, será muy conveniente que los de tierra tengan algunas ligeras nociones del modo de practicar las maniobras mas precisas de un buque que se hace á la vela ó va navegando, segun la práctica y costumbres recibidas y observadas por los marineros de casi todas las naciones.

Un navio ó un buque, se puede considerar como un pueblo flotante en el mar, y debe ir provisto de todo lo necesario segun sus reglamentos, estando el buque en buen estado, y reconocido por los ingenieros del arsenal, y propio para emprender la navegación provisto de todo, y con su completa dotacion de marineros, y un piquete de tropa de guarnicion (si fuere de guerra) segun la clase de buque que fuere; que toda la gente que se embarque vaya en buen estado de salud reconocida por la junta de salubridad del puerto, llevando á bordo un médico, cirujano, botiquin y un capellan; que los víveres y el agua sean frescos y de buena calidad, y unos y otros en suficiente cantidad segun el número de la tripulacion y el tiempo que deba durar la navegación, y una tercera parte mas lo menos, por las calmas que acontecen en la estación del verano en algunos mares, particularmente en el Oceano Atlántico y en el Pacífico, llevando tambien un juego de velas, jarcia, cables, calabotes y toda clase de correaje de reserva, y la correspondiente maestranza de carpinteros de riebra, y estando todo en esta disposicion la tarde antes del dia en que ha de zarpar el navio, se pondrán en franquía y disparará un cañonazo que se llama pieza de vela, señal que indica que aquel buque se hace á la vela para que se trasladen á bordo todos los individuos que se han de embarcar en él, y á la mañana siguiente para poner en vela el buque, se principiarán las maniobras por levar las anclas por medio del cabrestante, que es un molinete que se mueve con palancas, y al son de caja en los buques de guerra, y en los mercantes á la voz.

Tres son los gefes de un buque, un capitan á cuyas órdenes están subordinados todos, un piloto de altura encargado de dirigir la navegación, y un segundo piloto de costa y de puerto, y un contra-maestre á cuyo cargo está la práctica y dirección de las maniobras que se hacen, sin hacer referencia de otros empleados subalternos, por ser esto una ligera indicacion.

Las tripulaciones para los buques de la armada se toman de la gente matriculada que hay siempre en los distritos de los departamentos de marina, dispuesta para embarcarse y siempre se dispone de la mas instruida.

Las maniobras se practican para dar á un navio todos los movimientos necesarios, para navegar por medio del timon y las velas impelidas por el viento, dirigiendo el rumbo por la brújula ó aguja de marear.

Estando anclado el navío y dispuesto para hacerse á la vela, se principiarán las maniobras por levar el ancla, del modo siguiente: Se perlonga el virador con el cable, se guarné el cabrestante y se meten las barras, se amogela el cable á proa de las vitas, se da unas vueltas al cabrestante para tirar el virador y se toman las bozas de proa y se largan las de popa, despues se desavita el cable y se amogela á popa de las vitas con cagetas preparadas para este fin, y despues se vira el cabrestante, se largan las bozas de proa y se pone el timon á la via para que el navío vaya sobre su ancla, y luego que el forro del cable esté dentro, se hace forte el virador.

VOCES DE MANDO: Vira cabrestante,—larga las bozas de proa,—á la via el timon,—forte á virar,—desafora el cable, y luego que esté dentro la mitad del cable, se largarán los tomadores del velacho, gávia y trinquete sin largarle sus cruces ni echarlas fuera de sus canastas.

VOCES DE MANDO: Vira cabrestante,—larga los tomadores del velacho, gávia y trinquete. Estando el navío sobre la boya y á pique de la ancla se pasa eslinguete al cabrestante; si el viento fuere de bolina ó largo, se echarán las dos gávias fuera de sus canastas, y despues se izan y se cazan el velacho y las gávias y despues se bracea el trinquete y velacho, por estribor, y gávia por babor.

VOCES: Forte á virar,—para eslinguete al cabrestante,—hecha fuera las gávias caza velacho,—caza la gávia,—da vuelta á los escotines de velacho, vuelta á los de gávia,—iza velacho, vuelta á las drizas de gávia,—bracea trinquete y velacho por estribor,—bracea mayor y gávia por babor, vuelta á las brazas del trinquete y velacho,—vuelta á las de mayor y gávia,—hala bolina de gávia. Estando estas de este modo se vira el cabrestante para levar el ancla y separa la barra del timon á sotavento, se caza la mesana, y el navío quedará á la copa hasta que se descubra el arganco de la ancla, y entonces se engancha la gata, y se pasa la boza tesando bien uno y otro y aguantándola á manó sobre el socaire.

VOCES: Vira cabrestante,—á babor el timon,—caza mesana,—forte á virar,—pasa eslinguete al cabrestante,—engancha la gata y pasa la boza. Concluida esta maniobra se desguarné el virador del cabrestante, se largan los moqueles y se iza el ancla por la gata, cobrando el copon ó boza, arriando el cable hasta que llegue al cuadernal de la gata á bozar con la serviola.

VOCES: Fuera barras,—desguarné el virador,—iza el ancla por la gata. Y luego se pondrá un estrobo en la uña de la ancla, y enganchándola con un aparejo del trinquete, se izará hasta ponerla en su lugar, se quita el estrobo y se recoge la boya por su orinque.

VOCES: Pon un estrobo á la uña de la ancla,—engancha el aparejo del trinquete,—iza el ancla vuelta á el aparejo del trinquete,—aboza el uña de la ancla,—trinca el ancla desengancha el aparejo,—enganchalo en su lugar,—quita el estrobo de la uña de la ancla,—mete la boya dentro. Concluida esta faena se meterá adentro el bote y la lancha y se abatirá el navío para ponerlo en velas; pero cuando el navío estuviere sobre dos anclas habiendó levado la primera, se enviará la lancha con su gente y aparejo para levar la otra del mismo modo que la primera, y en seguida se cambia el timon y se larga la bolina de gávia braceando mayor y gávia por barlovento, dejando el velacho por delante para que tome el navío la arribada.

VOCES: Cambia el timon,—larga bolina de gávia,—bracea por barlovento mayor y gávia. Y en seguida se iza el velacho y se cambia, y lo mismo el trinquete por sotavento á un mismo tiempo para que éste tome viento siguiendo braceando mayor y gávia por barlovento para que flamée y el navío arribe.

VOCES: Iza velacho,—bracea por sotavento trinquete y velacho,—vuelta á la driza de velacho,—vuelta á las brazas del trinquete y velacho. Y cuando el navío haya arribado, se iza la gávia y se cambia braceando ésta y la mayor á un

mismo tiempo para que tomen viento cambiando al mismo tiempo el timon para reparar la arribada.

VOCES: Iza la gávia,—bracea por sotavento mayor y gávia,—alza el timon,—vuelta á la driza de gávia,—vuelta á las brazas de mayor y gávia. Y practicando todo lo dicho, el navío quedará navegando.

Modo de bracear las velas por sotavento.

Se arriará el chafaldete y braza de barlovento, halando al mismo tiempo por la de sotavento, estando safa la bolina de revés de este lado.

Bracear las velas por barlovento.

Se larga la bolina de barlovento y braza de sotavento, halando por la de barlovento; pero si el viento es muy fresco y fuere necesario bracear las velas por barlovento para tomar rizos ó aferrarlas, se arriará un poco el escotin de sotavento, para que flameando la vela, sea mas fácil atraerla.—Voces *bracea por sotavento la gávia.*

Para navegar con viento largo, se bracearán las velas por barlovento ó sotavento, hasta que el ángulo que forma el viento con la vela sea un poco menor que el que forma en el lado opuesto al viento, y entonces deberán ir las bolinas largas, apuntadas ó haladas; pero si el viento fuere largo como cuando se navega en diez cuartos, solo irán apuntados, y de aquí para popa largas.

Para navegar con viento en popa, se bracearán las velas por redondo, hasta que queden en cruz, dejando las brazas un poco en banda, para evitar que por la fuerza del viento ó cabezadas del buque, se rompa una verga.

Para navegar con viento escaso, se bracean las velas por sotavento halando al mismo tiempo las bolinas, arriando á la vez un poco las brazas de sotavento, y afirmando las de barlovento para que tenga juego la vela.

Para izar una vela de gávia, se hará por la veta, ladriza tiramollando los chafaldetes, brioles y apagapenoles, para que no le impidan el subir y cobrar los amantillos y los palanquines de rizos; pero si el viento fuere de bolina ó largo se aguantarán las brazas de barlovento, y se arrairán despacio sobre vuelta, para que la vela vaya flameando.

Arriar las velas de gávia.

Cuando navegando con viento bonancible ó calma, se quieren arriar las velas de gávia quitando vuelta á la driza, se cargará por los chafaldetes tiramollando los amantillos y los palanquines de rizos, para que no le impidan el bajar cobrando despues de arriados, las brazas, brioles y apagapenoles; pero si con viento fresco se quieren arriar las gávias para tomar rizos ó aferrarlas, es preciso largar las bolinas y bracearlas por sotavento, hasta que la verga quede en cruz ó el penol de barlovento.—Voz *arria la gávia.*

Las gávias no se pueden izar mas cuando sus relingas están tesas, y entonces se dará vuelta á las drizas, y se entenderá que están arriadas cuando sus amantillos estén amarrados de firme en los obenques.

No se debe dar vuelta á los amantillos y palanquines de rizos, sino antes se tendrá cuidado que estos cabos y todos los de labor estén claros, porque si por una jugada de viento se quieren arriar de pronto las gávias, no pueden estos cabos detenerlas.

Se tendrá cuidado de dar sebo á los masteleros, desde el cuello hasta la boca de lobo y lo mismo á las ustagas, para que las velas se izen y arrien con facilidad.

Largar, cazar y marcar una vela de gavia.

Para largar la vela de gavia ó cualquiera otra, se afirmarán las brazas para que la gente quede segura sobre la verga, y luego se largarán los tomadores, empezando desde la cruz para los penoles y luego que estén largos y cogidos, se echarán de la banda de proa de la verga y se largarán las cruces tiramollando los briosles y apagapenoles y se echará fuera de la canasta, y luego que esté larga se cazará el puño de barlovento, despues el de sotavento, se arria el chafaldete y el escotin, sin arriar mas el chafaldete que lo que se cobra de escotin, para que la vela no dé gualdrapazos; pero si el viento fuere á popa, se cazarán los dos paños á un mismo tiempo, arriando los chafaldetes y cobrando los escotines hasta que lleguen á besar, y dado vuelta para que no se arrien se izará la vela.—*Voz larga la gavia.*

Cazar y aferrar una vela de gavia.

Se arriará y cargará por alto, y luego que esté á medio mastelero, se arriará el escotin de sotavento cargándolo por el chafaldete hasta que su puño esté un páco cargado, y entonces se cargará el escotin de barlovento cargando á un mismo tiempo los chafalotes y apagapenoles, hasta que lleguen á besar y la verga esté arriada sobre los amantillos, no descuidando de bracear la verga de barlovento, pues con esto se apagará y el viento la meterá en la canasta, y cuando fuere fresco se arriará la gavia, se braceará por barlovento y luego se afirmarán las brazas para que la gente quede segura sobre la verga; luego se largará el escotin de sotavento sobre vuelta hasta que el puño llegue á besar; luego se cargará el de barlovento, los briosles y apagapenoles, y luego que la vela esté cargada, se le pasará la cruz y los tomadores, y que la vuelta de éstos sea de popa para proa, y de abajo para arriba, y quedará la vela aferrada.—*Voz aferra gavia.*

Si las gaviás no se pudieren cazar por estar embarazados los estays, se izarán un poco para que queden safas las velas, y cuando no se puedan cargar á mano, se pondrá un aparejo al escotin que se debe tener á mano.

Para marcar una vela de gavia, se cazarán á un mismo tiempo los puños de barlovento y sotavento.

Cuando se va á meter una gavia en la canasta para tomarle rizos ó aferrarle, se largarán precisamente á un tiempo los escotines de barlovento y sotavento; pues arriando uno despues de otro, se romperá la vela ó dará contra el estay.

Cuando haya mucho viento y sea necesario meter una gavia en la canasta, se braceará por una banda luego que esté arriada, y sobre ella dará una guiñada el navío, para que el viento apague la vela.

Amurar y cazar una vela mayor.

Para amurar una vela mayor con viento bonancible se larga el amontillo de barlovento y braza de sotavento, arriando al mismo tiempo los palanquines, briosles y apagapenoles, cobrando la mura hasta que llegue á besar el ojo, á cuyo tiempo se irá cazando la vela poco á poco, disponiéndola de brazas y bolinas, primero el amontillo de barlovento y braza de sotavento aguantando, la de barlovento, y se meterá un poco de ló, y al mismo tiempo se arriará el palanquin de barlovento y cobrando la mura hasta que el puño llegue á besar sin arriar mas palanquin que lo que se va cobrando de mura, al mismo tiempo se arriará dos brazas de palanquin de sotavento para murar la vela, y luego que lo esté se largará la braza de barlovento y palanquin de sotavento, y se irá cobrando la escota.

Cazar y aferrar una vela mayor.

Para cargar una vela mayor con poco viento, se arriará la escota halando por el palanquin, y luego que el puño de sotavento esté cargado, se larga la mura y bolina cargando á un tiempo y con prontitud por los palanquines, briosles y apagapenoles hasta que todo llegue á besar; pero cuando el viento fuere mucho, se largará despacio la escota de sotavento, y al mismo tiempo se irá izando el puño hasta que llegue á besar: luego que esté cargado el puño de sotavento, se cargará el de barlovento, se largará la bolina y se braceará la vela por barlovento, al mismo tiempo se arriará despacio la mura sobre vuelta, cargando el puño, los briosles y apagapenoles para que el viento no eche la vela contra el estoy. Se debe tener presente que para navegar á la bolina, se amuran las velas mayores hasta que sus puños lleguen á besar el ojo de la mura el trinquete se caza hasta que el puño de sotavento esté tanto á bante con la mura, si el trinquete fuere mas largo de pujámen que lo regular y la mayor, hasta tocar la relinga al primer obenque.

Para navegar á viento largo, puede estar la mura en tres parages; si se navega en diez cuartos, estará en la serviola; si en doce, en el canto de la járcia, y si en catorce, á media járcia echando la mura del trinquete, porque la vela mayor va siempre amurada.

Para navegar viento en popa se caza el trinquete á dos puños hasta que la relinga del pujámen roce de una y otra banda el canto de la járcia, advirtiéndole que en este caso las velas que van largas son el trinquete y la gavia, y si el viento lo permite el juanete mayor y la sobre-mesana, y luego que las velas sean amuradas y cazadas se dispondrán de brazas y bolinas siempre que se venga á mariar con la vela mayor. Se harán subir tres hombres sobre la verga para que tiramollen las briosles y apagapenoles, y nunca se cazarán las velas antes de amurarlas, y no se largará la mura antes que la escota, porque el viento dará las velas contra el estay y costará trabajo cargarlas y aferrarlas.

Cuando haya mucho viento y vayan amuradas las velas bajas, se harán atesar las escotas de barlovento contra las muras, echándolas por encima de la artillería y dándoles vuelta para que no vayan arrastrando por el agua, y porque al tiempo de cargar la vela no se embarece con los cañones, y para que el viento no la lleve contra el estay si falta la mura, teniendo cuidado de echar ésta y la bolina de revers por encima de los cañones.

Si al tiempo de amurar la vela mayor, la gavia y juanetes estuvieren mareados, se largarán sus brazas de sotavento y bolinas de barlovento; y si con todo hubiere dificultad para amurar la vela por ser corta de caída, se arriará el juanete, dando un salto á sus escotines y á la driza de gavia para facilitar el amurar la vela.

Largar y marcar la vela de mesana.

Se larga el burro de sotavento y se hala por el de barlovento, y despues se largan las candalizas y se amura y caza la vela á un tiempo; y si el viento fuere de bolina, se cazará hasta que su relinga toque al palo de mesana, y menos si el viento fuere largo, y luego que esté amurada la vela se tendrá el burro de sotavento contra el de barlovento.—*Voz caza mesana.*

Cargar la vela de mesana.

Se tomarán las candalizas, mura y escota y se arriará ésta y la mura, cargando al mismo tiempo por las candalizas de sotavento hasta que estén á besar, y des-

pues las de barlovento, recogiendo la mura sobre el car de la verga para que el alcázar quede mas desembarazado.—*Voz carga mesana.*

La vela de mesana solo se aferra cuando se arria la verga, y es necesario que las candalizas sean muchas y estén bien repartidas.

Largar y marcar la vela de cebadera.

Se quita vuelta á los tomadores y se largan los chafaldetes y brioles, á cuyo tiempo se bracea y carga por sotavento, arriando la escota y braza de barlovento, y quedará mareada y bolineada.—*Voz larga cebadera: marca cebadera.*

Cargar y aferrar la vela de cebadera.

Se arriará la escota y braza de sotavento, braceándola por barlovento hasta que la verga esté en cruz, y despues se arriará la escota de barlovento y se cargan los chafaldetes y brioles hasta que estén á besar, aferrando la vela.—*Voz carga cebadera: aferra cebadera.*

Esta vela se larga y aferra del mismo modo con viento en popa largo y á la bolina, sin mas diferencia que bracear ó cazar mas ó menos la vela segun el viento, y cuando hubiere algun mar se tomará la antagolla ó rizos de barlovento para que no toque á la agua y el bauprés no trabaje tanto. Esta vela facilita el gobierno y buen andar del buque y para arribar con prontitud tanto en facha como en viento; pero cuando haya mucho mar no se llevará larga, porque las cabezadas del navío entonces son mas violentas.

Modo de marear y cargar el juanete mayor.

Se zafarán los tomadores de juanete, advirtiendo á los marineros que estén arriba que larguen los cazonetes, y luego se cazará el juanete lo mismo que la gávia, halando los amantillos, que son los que sirven de escotines, tiramollando los chafaldetes y despues se iza y marea, disponiendo la de brazas y boliches.—*Voz larga juanete mayor.*

Cargar y aferrar el juanete mayor.

Se arriará el juanete mayor sobre el tamborete, braceándolo por barlovento hasta que el penol de la verga quede mas para popa que cuando está en cruz, á cuyo tiempo se largarán los amantillos de gávia y se cargarán los puntos halando los chafaldetes lo mismo que la gávia, y luego que la vela esté cargada se le pasarán los cazonetes á los amantillos de gávia.

Ambos juanetes se cargan y aferran de un mismo modo, con solo la diferencia de bracear la verga mas ó menos por barlovento ó sotavento. Estas velas no se deben llevar largas sino con viento bonancible, y si se temiere mal tiempo se aferrarán por precaucion, pues si una pulgada de viento les coge largas corre riesgo de que se rompa la verga ó el mastelero, ó se desarbole.

Largar y marcar el foque.

Se desamura y zafa esta vela de la red en que está cogida, se lleva el puño de la mura á la cabeza del botalon y se iza el foque, llevando las escotas en banda mientras se iza hasta que la relinga de su gratil esté bien tesa, y entonces se le dará vuelta á la driza, de manera que no quede muy acuartelada la vela ni tampoco muy en banda, pues toda vela bien mareada contribuye al andar y gobierno del navío.—*Voz larga foque.*

Arriar y aferrar el foque.

Se le quita vuelta á la driza del foque y se arriará poco á poco, largando al mismo tiempo las escotas, y luego que esté arriado, los que fueren á aferrar la vela largarán la mura, y halando por la cargadera traerán el puño de la vela dentro, recogiéndola y metiéndola en la red.—*Voz aferra foque.*

Si el viento fuere largo y el foque fuere á la calma, se largará la mura del puño de la vela y por medio de la gávia de barlovento se llevará el puño de la vela al penol de barlovento de la cebadera. El foque por ser una vela grande hace mucha fuerza, y es muy fácil que rompa el mastelero de proa y su mismo botalon, y por esto se tendrá mucho cuidado con ella.

Largar y aferrar la vela de estay de velacho.

Lo primero que se hace es amurar esta vela al pié de su estay, y despues se izará hasta que su gratil quede estirado y se le dará vuelta á la driza y se cazará desde el castillo de proa.—*Voz larga vela de estay de velacho.*

Largar y aferrar la vela de estay de gávia.

Estando zafa esta vela se amura al pié de las arraigadas de barlovento de la jarcia de velacho, y luego se iza desde la gávia de proa ó desde el pié del palo mayor segun adonde fuere la driza hasta que su gratil esté bien estirado, y despues se cazará esta vela desde el castillo de proa ó desde el combés por la banda de sotavento.—*Voz larga vela de gávia.*

Para aferrar esta vela se larga su driza y escota, y halando por su gratil ó cargadera se arriará, largando la mura, y quedará aferrada dentro de la gávia.—*Voz aferra vela de estay de gávia.*

Largar y aferrar la vela de estay de triquete.

La vela de estay de triquete se aferra del mismo modo que la de estay de velacho, y lo primero que se hace es largar y zafar la vela y se amura al pié de su estay, izándola desde el castillo de proa hasta que su gratil quede dentro, y luego se caza lo que fuere necesario para que quede mareada.—*Voz larga vela de estay de triquete.*

Para aferrar esta vela se larga su driza y escota, y halando por el gratil ó cargadera se aferra.—*Voz aferra vela de estay de triquete.*

Largar y aferrar la vela de estay mayor.

Se largará y zafará esta vela del parage que estuviere cogida, y luego se izará llevando la mura encima del castillo, y luego que esté amurada y zafa se cazará desde el combés para que quede bien mareada, dando vuelta á la escota en las argollas del combés ó cureña del cañon de la banda de sotavento.—*Voz larga vela de estay mayor.*

Para aferrar esta vela se larga la escota y mura arriándola al mismo tiempo, y luego se recogerá en su lugar encima del castillo en la popa junto al palo de triquete.—*Voz aferra vela de estay mayor.*

Toda vela de estay de juanete mayor y mesana y sobre-mesana se carga del mismo modo, pero el foque y las demas velas de los estays superiores solo se largan con tiempo bonancible.