

CONSIDERACIONES IMPORTANTES

⚠ PARA UN MÁXIMO RENDIMIENTO DEL SISTEMA DE FONDEO INSTALADO EN EL CANAL DE LA FONTANA, ES FUNDAMENTAL SEGUIR LAS INDICACIONES RECOGIDAS EN ESTE DOCUMENTO.

LAS PRINCIPALES VENTAJAS DEL SISTEMA DE AMARRE A PALANCA SON:

- 🕒 La **facilidad** que reviste la **maniobra** de atraque
- 🗑 La **eliminación de elementos de amarre** tales como boyas, muertos, cabos-guía, cadenas, etc.
- 👤 La comodidad que supone navegar y **amarrar sin la existencia de fondeos**; y el **menor contacto con las embarcaciones vecinas** gracias a la mayor sujeción de la embarcación.

> Las **palancas son flotantes**, por lo que en caso de ascenso del nivel de agua o de empujes anormales, el extremo libre de la palanca subiría acompañando a la embarcación.

> Los barcos deben disponer de las **defensas necesarias** para evitar golpes con el muelle o palanca, además de minimizar el contacto o golpeteo entre embarcaciones colindantes.

> Para una mayor seguridad, **se recomienda el uso de gazas trenzadas en sustitución de nudos** en las uniones con los puntos E.

> Es muy importante que **las amarras estén en perfecto estado** y sin ninguna deficiencia.

> Es necesario que las amarras dispongan de una **longitud extra de aproximadamente 1m** para adecuar la embarcación a las circunstancias meteorológicas.

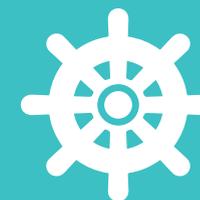
> Para un mejor reparto de los esfuerzos sobre la superestructura de la embarcación y vida útil de los cabos, **se recomienda el uso de amortiguadores de amarras de caucho** en las posiciones indicadas en los planos.

> **La responsabilidad del correcto amarre de las embarcaciones es del patrón** y éste debe velar por el mantenimiento de sus elementos de amarre, más si cabe en períodos de riesgo de fenómenos meteorológicos extraordinarios.



WWW.MARINANOUFONTANA.COM

C/Burdeos, 2 – 03730 Jávea | Tel. 96 334 05 00 | informacion@marinanoufontana.com



RECOMENDACIONES DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA EL AMARRE DE EMBARCACIONES

EN PREVENCIÓN DE FENÓMENOS METEOROLÓGICOS EXTRAORDINARIOS



NF
Marina
NOU FONTANA
Jávea

ATRAQUE DE PUNTA CON AMARRE A PALANCA LATERAL

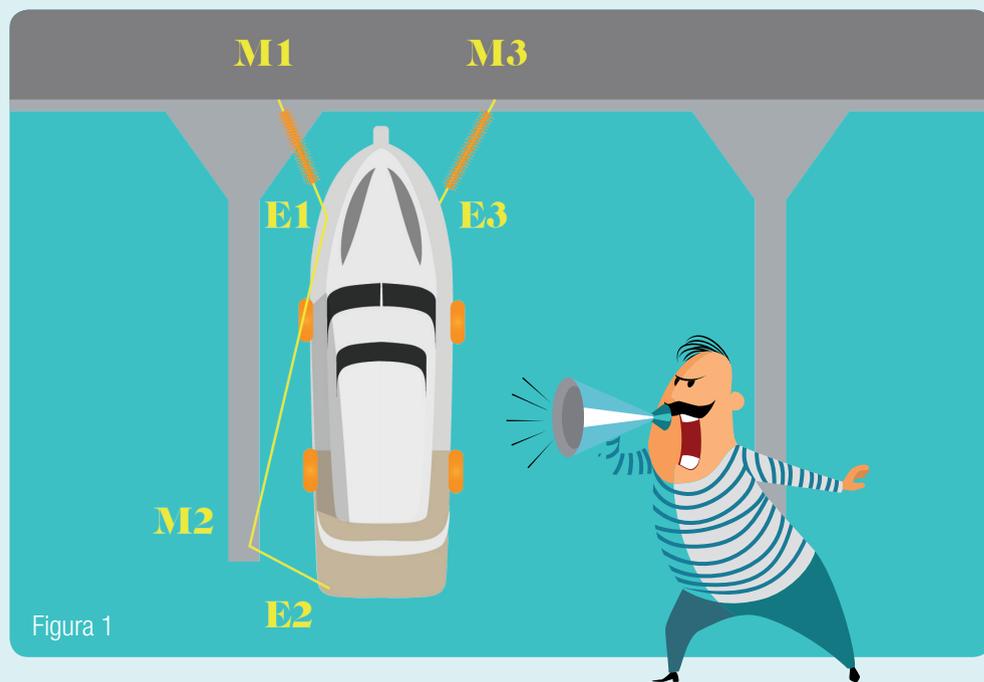


Figura 1

- > **LAS EMBARCACIONES** deben atracar con la proa hacia el muelle y con el motor bajado.
- > **EL ESQUEMA DE AMARRE BÁSICO** recomendado para embarcaciones que atracan de punta es el que se muestra en la Figura 1.
- > **ESTÁ FORMADO POR TRES PUNTOS** de amarre en la embarcación (E1, E2 y E3), tres puntos de amarre en el muelle o palanca (M1, M2 y M3) y cuatro amarras entre ellos. Los puntos de amarre en el muelle o palanca son los siguientes:
 - Ⓞ **M1.** En el extremo de la palanca anclado al muelle, hay en cada costado un cabo enhebrado en una anilla sujeta al muelle. El extremo de cada cabo acaba en una gaza con guardacabo. El cabo que da hacia su atraque es el primer punto de amarre.
 - Ⓞ **M2.** En el extremo libre de la palanca hay en cada costado una cornamusa. La cornamusa que da hacia su atraque es el segundo punto de amarre.
 - Ⓞ **M3.** En el centro del hueco entre palancas hay en cada costado un cabo enhebrado en una anilla anclada al muelle. El extremo del cabo que da hacia su amarre acaba en una gaza con guardacabo. Éste es el tercer punto de amarre.

> **LAS AMARRAS** deben preverse para una carga de trabajo de 4.500 Kg (cabo 16mm poliéster alta tenacidad).

ATRAQUE DE COSTADO CON AMARRE A PALANCA FRONTAL



Figura 2

- > **LAS EMBARCACIONES** deben atracar con la proa hacia la cola del Canal y con el motor bajado.
- > **EL ESQUEMA DE AMARRE BÁSICO** recomendado para embarcaciones que atracan de costado es el que se muestra en la Figura 2.
- > **ESTÁ FORMADO POR CUATRO PUNTOS** de amarre en la embarcación (E1, E2, E3 y E4), cuatro puntos de amarre en el muelle o palanca (M1, M2, M3 y M4) y seis amarras entre ellos. Los puntos de amarre en el muelle o palanca son los siguientes:
 - Ⓞ **M1.** En el extremo de la palanca de proa anclado al muelle, hay en cada costado un cabo enhebrado en una anilla sujeta al muelle. El extremo de cada cabo acaba en una gaza con guardacabo. El cabo que da hacia su atraque es el primer punto de amarre.
 - Ⓞ **M2.** En el extremo libre de la palanca de proa hay en cada costado una cornamusa. La cornamusa que da hacia su atraque es el segundo punto de amarre.
 - Ⓞ **M3.** En el extremo de la palanca de popa anclado al muelle, hay en cada costado un cabo enhebrado en una anilla sujeta al muelle. El extremo de cada cabo acaba en una gaza con guardacabo. El cabo que da hacia su atraque es el tercer punto de amarre.
 - Ⓞ **M4.** En el extremo libre de la palanca de popa hay en cada costado una cornamusa. La cornamusa que da hacia su atraque es el cuarto punto de amarre.
- > **LAS AMARRAS** deben preverse para una carga de trabajo de 4.500 Kg (cabo 16mm poliéster alta tenacidad).