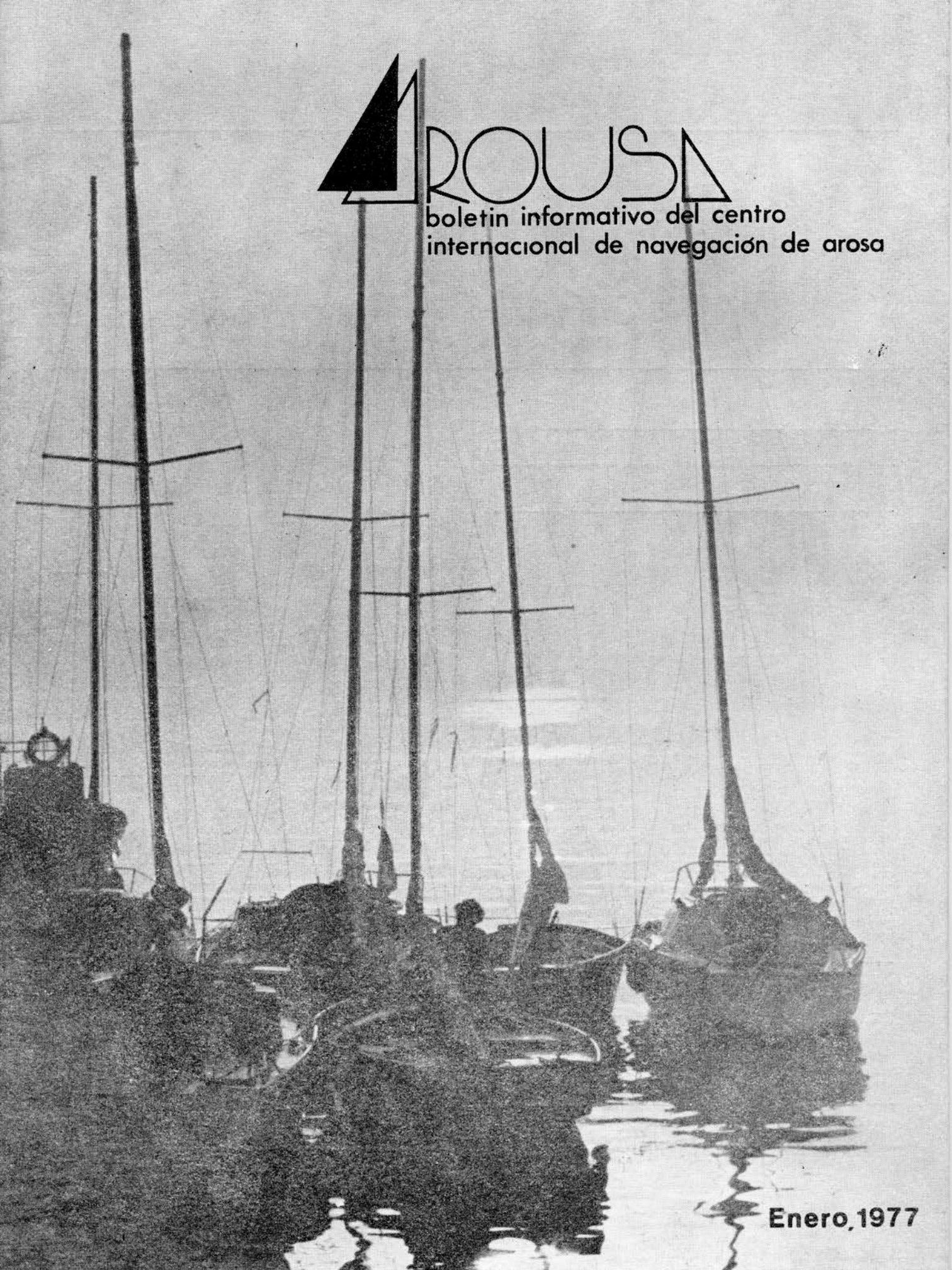


boletín informativo del centro
internacional de navegación de arosa



Enero, 1977

AROUSA

boletín informativo del centro
internacional de navegación de arosa

Enero, 1.977

Dirección, redacción, administración, expedición
y recepción: Arlabán, 7 - Madrid-14



Redacción:

- F. Javier R. Santos
- Cristina Huidobro
- Mini Latova
- Enrique Santana

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Editorial.....	1
Semana Santa en Bretaña,.....	2
Sobre la seguridad a vela, por Juan Adolfo Eli.....	5
La Barra de Aveiro, por Jorge Herrador.....	10
Verano del 76, por Mini Latova y Cristina Huidobro.....	11
Un verano en cifras, por Elena Huidobro.....	14
Invierno caliente en la junta, por J. R. Santos.....	15
Flash Noticiario.....	17
Las formas de vela en el "4,20", por José María G. Lastra.....	18
Libros, por Carlos Torres.....	19
Punto de vista: Consejo de monitores, por Javier Rodríguez Santos.....	20
Happening nivel I, por Javier Herrador.....	22

EN LA CALLE

EN diciembre de 1971, con el n.º 4, se publicaba el inmediato precedente de este boletín. Desde entonces hasta ahora ha llovido mucho —también sobre este centro— no es el momento de hacer historia, pero cualquiera que haya asistido a este proceso puede recapacitar sobre ello. ¡Qué duda cabe, esto cambia!

Hace ahora 5 años se comentaba en el boletín n.º 4: «La desorganización es el precio por nacer». Bien, ya hemos nacido, ahora la participación es el precio por crecer.

Más de 200 alumnos por año, 23 unidades a vela —6 de ellas con cabina— y una base sólida en Arosa. «Todo» esto, frente a la perspectiva de continuar, como algo que hay que mantener. Mantenimiento y crecimiento significa un número cada vez mayor de socios con carácter cada vez más responsable que vayan consolidando y preparando la marcha de este Centro que comienza a dejar de ser «bebé».

Es necesario que nosotros mismos le demos el carácter que pretendemos que tenga. Estas páginas se brindan a servir de lugar de reunión donde quepan las opiniones y las críticas, pero también las bromas y relatos de viajes o aventuras; aquí puede caber todo aquello que nos reúne alrededor del mar, la vela y nuestra amistad.

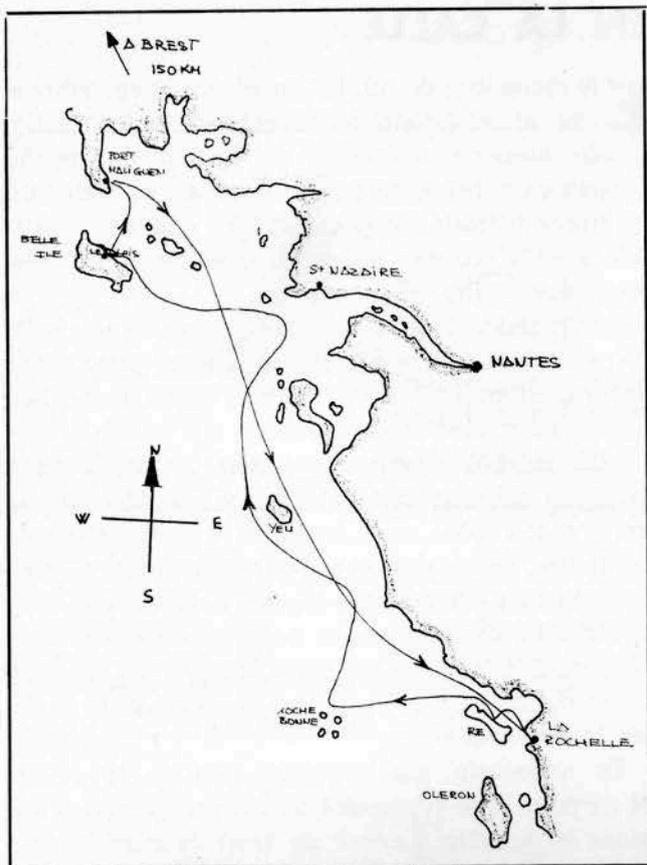
Cuando discutíamos sobre qué nombre ponerle a este boletín para singularizarle un poco, encontramos que llamarlo como la isla donde tenemos las bases nos evocaría aquello y sería, ya, un punto en común sobre el que comenzar. Con esa idea va el título —y todo lo demás—, servir de base, de punto de partida para el diálogo, un diálogo apoyado en el mar y la vela (estudios sobre aerodinámica o seguridad o sobre cualquier tema náutico a un nivel que podamos aprender —o recordar— algo, se incluyen y se incluirán) y que informará sobre el CINA (Actividades y todo lo que interese difícil de difundir de otra forma) pero que puede abarcar infinidad de temas (biología marina, «bricolage», cine, excursiones...) y en el que puede participar quien lo desee.

En cuanto a más datos sobre esta publicación, no hay muchos que dar, porque todo depende. Desde luego queremos que salga más rápido que cada cinco años, pero un mes nos parece poco. Este número no se autofinanciará y eso no puede ser, de cualquier forma trabajaremos en ello (todos ¿no?) y nos volveremos a ver.

editorial

Pasó ya algún tiempo desde que apareció el último boletín del CENTRO INTERNACIONAL DE NAVEGACION DE AROSA y la reaparición no se debe a un capricho momentáneo (papel impreso cuesta tiempo y dinero), sino que fue el deseo de crear más calor en casa, quien apadrinó la idea. (En los nueve años de puerta abierta ha habido quien se tomó la copa sin llegar a quitarse el abrigo).

Nos consta que no todo puede ser amor en la vida, ni que querer es poder, para llegar siempre a la meta propuesta, y que mantener una promesa puede volverse incómodo, pero sí creemos que los quince días que convivimos juntos merecieron la pena como para hacer posibles más quincenas.



Costa Noroeste de Francia: Corrientes, mareas, bajos.
Una de las costas más difíciles de Europa.

SEMANA SANTA EN BRETAÑA

Nuevas experiencias en cursos de crucero

En Pascua de 1976, miembros del CINA navegaron durante una semana en un interesante cruce-ro-escuela a bordo de 2 DUF0UR-31 de alquiler. Este sistema es estudiado en el club para superar el nivel técnico a partir de Nivel III.

POR fin estábamos en «Ile de Re», llevábamos casi tres meses imaginándonos ese lugar, algunos lo habíamos estudiado en cartas y portulanos y lo teníamos en la mente. Allí estaba el puerto de salida: «Saint Martin de Ré», andábamos por los muelles observando los barcos y comentábamos:

—¿Será como éste el nuestro?

—¡No! No puede ser, debe ser más pequeño.

Y así:

—¡No! Este es demasiado nuevo, y el nuestro es de alquiler.

—¡No, hombre, ése no es un «Dufour»!

El caso es que no conocíamos directamente los dos barcos que habíamos alquilado, eran dos «Dufour-31» gemelos, y aunque todos los habíamos visto en fotografías y reportajes, allí, en el puerto, no éramos capaces de distinguirlos. Cuando, por fin, nos mostraron cuáles eran, nos quedamos asombrados: estaban completamente nuevos y tenían una manga enorme, impecables y muy bien preparados.

Todo el inventario nos pasaba por la vista increíblemente rápido. Luego lo pasaríamos estupendamente mostrando y explicando a nuestros compañeros rezagados, lo que el agente del alquiler nos había enseñado a nosotros.

Aquella fue nuestra primera noche en el barco, aunque en puerto. Ya por la mañana, una vez completadas las tripulaciones, seis en nuestro barco y siete en el de ellos, nos dispusimos a zarpar.

Este puerto de «Ile de Re», como otros muchos de la zona, tenía una parte en la que amarran los barcos de recreo denominada «bassin a flot», que no es más que una gran bañera cerrada por unas esclusas, que sólo se abren durante las horas de pleamar. ¡Es curioso observar desde las compuertas, en la bajamar, las diferencias de alturas que se forman!

Zarpamos

Son las 14,45 h. del día 11 de abril del presente año. Nuestras vacaciones de Semana Santa comenzaban. Inmediatamente empezamos a disfrutar del fabuloso «Dufour-31»: comprobamos la sensibilidad de la sonda, en las tres graduaciones que tiene; la corredera, el gonio y la radio. ¡Sí, señores, un barco bien equipado!

Ponemos rumbo a una baliza donde nos habíamos citado, y, una vez allí, fondeamos dos veces, una a motor y otra a vela; por razones de seguridad, también tomamos un rizo innecesario, sólo es para habituarnos a las maniobras, lo quitamos y pasamos del génova a F-2 y luego a F-1.

Cerca de nosotros, nuestros compañeros también juegan con su barco, nos comunicamos por los transmisores y coincidimos en que todos estamos contentos.

Bajos fantasmas

Acordamos poner rumbo a los bajos de «Roche Bonne» (rumbo que teníamos más que decidido, después de nuestras muchas reuniones de salón en Madrid). Al ir alejándonos, comprobaríamos algo que sería constante durante toda la travesía: la visibilidad es bastante corta para nuestros deseos. Apenas nos alejamos, dejamos de ver la costa.

Cuando por nuestra estima y por la de nuestros compañeros debíamos avistar la baliza NW de los bajos, apreciamos con impaciencia que no se veía por ninguna parte. Sólo observamos un gran barco y unas luces flotando que acotaban una zona. (¡Más tarde en el parte de radio St. Nazaire escucharíamos que esa baliza estaba fuera de servicio y reparándose!) Un poco intranquilos y ya con Angelinas completamente mareada (en el otro barco, Abel en los primeros días también lo pasó fatal), aunque re-

sistiendo y haciendo todos sus cuartos; decidimos empezar a subir hacia el Norte y olvidarnos de estos bajos, son las 06.

A las 20,00 del día 12 divisamos tierra firme; es «Ile de Yeu», la fuerza del viento ha sido por ahora 2-3 y los barcos navegan de maravilla. Ya situados por marcaciones, nos encontramos más relajados. Animados decidimos intercambiar un libro y alguna otra cosa de un barco a otro, ellos mantienen la capa y nosotros somos los que hacemos la maniobra, al final no hay mucha coordinación, y aunque realizamos todo lo previsto, saltan los nervios. Lo normal.

Comemos muy poco. Todos estamos algo revueltos. ¡La cantidad que comida que nos traeríamos de regreso a Madrid!

Hemos acordado navegar cada uno de los barcos a su aire, pero teniendo lugares de cita en distintas balizas y siempre comunicándonos por los transmisores cada dos horas o cuando decidamos.

El día 13, a las 08, estamos en la baliza SN-2, «Saint Nazaire», esperando a los lentos. Tenemos sueño y estamos cansados por la navegación ininterrumpida de dos noches y un día, pero Terete nos sorprende con unos deliciosos huevos fritos con bacón, es la primera vez que comemos algo sólido caliente, y nos damos cuenta que está muy rico, desde entonces ya comeríamos mejor.

Al cabo de algún rato llega el otro barco, y acordamos seguir hacia el Norte. Para ello, quedamos en una baliza situada a unas 12 millas; la visibilidad es muy pequeña, y cuando la avistamos nos llevamos una gran alegría, hablamos con el otro barco, al que no vemos por ninguna parte, y nos disponemos a esperar por los alrededores. Cerca hay un bajo de unos 16 metros, y allí enseñamos a sondear a mano, vamos muy rápidos, y las olas que hay dificultan mucho el lanzamiento, por lo que lo hacemos entre dos, uno de pie, lanzando, y el otro sentado, sujetándole por la cintura, además del arnés. No tenemos éxito después de unas quince veces y lo dejamos.

El «pique»

Volvemos a comunicarnos con nuestros amigos, que no aparecen por ninguna parte, dicen estar situados por otra baliza, y decidimos navegar hacia «Belle Ile», siempre al Norte. La fuerza del viento es 4+, y para que la ceñida sea menos dura y por seguridad, ponemos F-2 y tomamos un rizo; estamos algo tranquilos por ellos, creemos que no están en absoluto situados, son las 17,30 y se ve poquísimo, hacia las 19,00 divisamos «Belle Ile», aumenta la visibilidad y de repente aparece una vela, vamos en bordos opuestos, estamos aún lejísimos unos de otros, pero seguro que son ellos, volvemos a comunicarnos, y ya amurados igual nos vamos acercando; son momentos deliciosos, hay una puesta con contraluces magnífica, tiramos carretes y película de los dos barcos, nos aproximamos al máximo y su barco escorado y saltando las olas ofrece un espectáculo fabuloso, casi nos damos la mano, hablamos, bromeamos, y poco a poco la mirada de regatista de Joaquín se va haciendo maliciosa: comentarios en voz baja y movimientos rápidos; se caza un poco el foque, se regla la barraescota; miradas al escotero, todo muy disimuladamente y de golpe, ¡la competición!; van algo re-

trasados y tratan de pasar por sotavento, arribamos y se lo impedimos, luego vendrían por barlovento, también se lo impedimos, ¡vale todo!, el caso es que andan más que nosotros y nos acaban rebasando, aunque resistimos un rato. Aguantamos con buen humor sus chiflas e imitaciones de los ruidos de las motos de carreras, echamos la culpa a nuestra pereza por no cambiar velas, ya que estábamos llegando (seguíamos con F-2 y ellos tenían F-1). Quedamos que nos desquitaríamos otra vez. Así sería.

«Belle Ile»

Es noche cerrada cuando llegamos al puerto de «le Palais» en «Belle Ile», en las afueras hay un mercante fondeado, le rodeamos y vemos que nuestros compañeros salen a motor del puerto, nos dicen que entremos a echar un vistazo, pero que ellos no ven muy claro la forma de atracar; una vez dentro, con mucho cuidado, damos vueltas por el puerto, siempre aterciando a la sonda. Lo que nosotros deseamos era aconcharnos a un muelle o abarloarnos a un pesquero, para poder bajar y estirar las piernas, pero por los barcos y la marea no está nada fácil, y decidimos fondear fuera, donde el mercante; pues aunque lo podíamos hacer bien dentro del puerto, las maniobras eran más complicadas, por el menor espacio.

Por la mañana entramos, nos abarloamos a un pesquero y conocemos el puerto de «le Palais». Han sido 237 millas (sin factor de corrección) en 34 horas seguidas y 10 horas más de esa noche fondeados. No está mal.

Nosotros, andando por las calles, estamos contentísimos: María y Joaquín no pararían de cantar, compramos cosas, nos probamos ropa, y Jesús adquiere una «marinera», que Terete inmediatamente se la pisaría. Abel y Angelines están como nuevos, y pasamos todo el día en esa «Bella Isla» de verdad.

Por la noche entramos a cenar en un restaurante del puerto, y se nos olvida por completo nuestro mal cuerpo. Después de cenar nos surgen unas series de complicaciones inabarcables, respecto a mover nuestros barcos, pues podían quedarse en seco. Ocurrió en parte, pero no pasó nada. Yo acabaría dándome un gran baño al descender por una amarra a nuestro barco. Todo muy bien. Fue una gran cena.

Fuerza 5+

Esperamos unas cuatro horas, y a las 07, aún de noche, salimos rumbo a «Port Haliguen», leo en el libro de navegación: «Al zarpar está enredada la driza de la mayor en el reflector y hay que subir al palo». Aún los efectos de la cena.

Nuestros amigos han salido rapidísimamente, y no les veríamos hasta la llegada al canal de la Teignouse; aunque paradójicamente están por detrás.

Este canal fue el sitio más interesante de toda nuestra navegación. Con viento de fuerza 5+, marejada, ciñendo y con una corriente estimada de hasta 3,5 nudos en cada bordada apenas ganábamos unos metros, y una baliza que al comenzar un bordo se nos antojaba que la dejaríamos muy a sotavento, luego nos resultaba imposible rebasarla. Sigo transcribiendo del libro de navegación: «Varias miradas, corrien-

tes muy fuertes en contra, segundo rizo, la caraba». Fue este segundo rizo que tomamos dentro del canal el que nos facilitó nuestro paso, además del empuño, claro.

A las 13,45 llegamos a «Port Haliguen», y a las 21,00 saldríamos, después de mantener un cambio de impresiones sobre nuestra futura navegación. Ya habíamos acordado que «Concarneau» (la base más pintoresca de nuestros «primos», los Glenans), quedaría para otro futuro viaje, hace fuerza 7 y poco antes de la salida del puerto veíamos, no muy a gusto, las espumaredas que rebasaban el espigón de protección. Decidimos ir hacia el Sur, pues nuestras vacaciones estaban acabándose.

Aunque hacemos otro itinerario, lo que habíamos hecho en unas 40 horas, lo hicimos de vuelta y con el viento portante en prácticamente una noche. Fue una vuelta vertiginosa, la identificación de faros y la elección de rumbos debía hacerse en instantes. A pesar de nuestras precauciones en cuanto a velamen, cogíamos planeos excelentes y gritábamos cada vez que rebasábamos los ocho nudos reales.

¡Lo que hubiese sido con Spi! Sólo al final el viento bajó un poco, 4+.

«La Rochelle»

Nos había sobrado tanto tiempo, que decidimos ir a conocer el famosísimo puerto de «la Rochelle», situado sólo a unas cuantas millas de «Ile de Re». El puerto deportivo: «Les Minimes», es como un enorme bosque de palos, y todo perfectamente preparado y estudiado. Los 10 «Pannes Flottantes» de más de 120 metros, a pesar de las grandes amplitudes de marea, estaban totalmente resueltos, todo eran comodidades. Hay un gran edificio muy moderno, con restaurantes, discoteca, tiendas, peluquería y servicio, esa sería nuestra segunda y última noche de dormir en puerto.

Se acabó lo que se daba

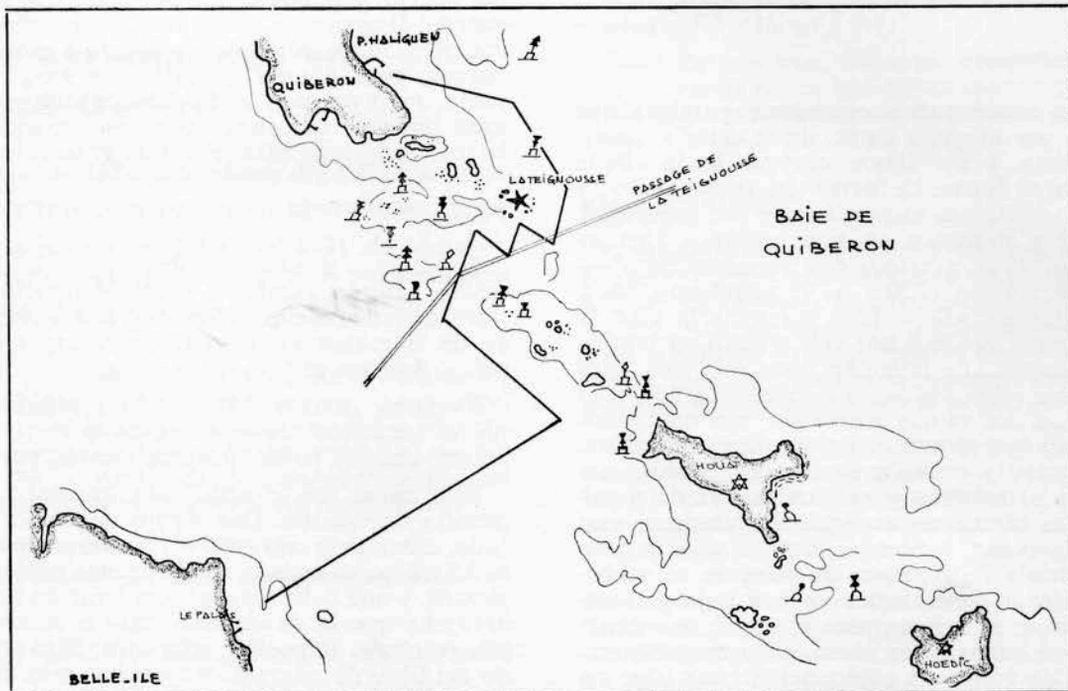
Por la mañana saldríamos temprano; al mediodía teníamos que entrar en «Saint Martin de Re», para entregar los barcos, y nos quedaba poco tiempo para disfrutar de ellos, pasamos entre «Ile de Re» y la costa, y en esa zona de bajos sí pudimos sondar a mano, no bajando nunca de los cinco metros. Había fuerza 1-2, con el génova ligero, y de ceñida el barco andaba ligero de verdad. Hacia las 13,00, con Angelines a la caña, los demás estaban preparando una succulenta comida: fabada y huevos fritos. Abrieron la mesa, y Carlos Torres se encargaba de servir la fabada mientras Terete seguía con su especialidad: los huevos fritos; Jesús y Paco ayudaban a montar la mesa con todos los lujos: cubiertos, platos vasos y servilletas para todos. En la bañera, Angelines y yo, vimos a nuestros rivales, el desquite se estaba preparando. Teníamos el mismo trapo izado, pero esta vez nosotros poníamos más interés en la regata; estuvimos igualados un instante, pero luego nos fuimos claramente. Angelines y yo disfrutamos muchísimo, aunque nos costó la fabada y una bronca de Carlos a Angelines, pues al poner a punto las velas, el barco escoró bastante y todo el tinglado de la mesa se hizo muy difícil de contener; abajo, en la cabina, nos llamaron de todo, pero luego se les pasó y comeríamos juntos y contentos.

Fue nuestra última satisfacción de este viaje a lo largo de la costa oeste de Francia.

Nos dirigimos a «Ile de Re», y en la entrada al puerto se formaba una verdadera cola de cruceros a la espera de que abriesen las esclusas. Esos momentos de espera acentuaron aún más nuestra tristeza por la despedida. Se nos acababan las vacaciones. Había que volver a Madrid. Una pena.

Pero: hay cosas más importantes, como, por ejemplo...

Cincuenta y dos



SOBRE LA SEGURIDAD A VELA

por JUAN ADOLFO ELI

La seguridad a vela, el capítulo seguramente menos vistoso a bordo de un barco es siempre razón de discusiones vehementes, poco serias y fundamentadas, ya que en la mayoría de los casos instintivamente está ligada a la potencia del motor que se lleva. Cuántas veces se me ha preguntado en los años que viene existiendo esta Escuela de Vela, que cómo podemos salir a navegar a vela sin motor. La contestación es siempre la misma. Un motor puede ser ayuda, pero no una garantía, ya que con mala mar y viento, los auxiliares, poco potentes de por sí, no pueden con el peso de una embarcación o no arrancan cuando se les necesita.

A algunos lectores les extrañará oír tal vez que un motor en un velero es más un elemento de comodidad que de auténtica seguridad. Esto no excluye el hecho de que alguna que otra situación crítica haya sido solucionada gracias a la oportuna presencia del polucionador, pero, por regla general, el motor se ha usado y se usa más como solución al problema de la calma y del incómodo llegar tarde, puesto que pocos veleros llevan un motor suficientemente rápido como para abrigarse en un puerto al reconocer el mal tiempo, momento donde este sobrevalorado elemento de seguridad sería una auténtica ayuda. Esta ventaja es notablemente mayor en los barcos de motor, y que además, permite el uso desahogado de energía eléctrica, tan agradable a bordo.

Lo que hace de un barco de vela una nave segura se podría dividir en dos grupos, siendo el primero el que hace reeferencia al barco en sí, y por el otro lado, aquel que considere las aptitudes personales y las relaciones con el medio donde se habrán de aplicar.

En el primer grupo citaremos:

- A) Casco estanco en cualquier situación.
 - B) Jarcia y sus puntos de unión al casco, palo y botavara a prueba de bomba.
 - C) Velas de mal tiempo en perfecto estado.
 - D) Disposición adecuada y cómoda para su manejo de los elementos auxiliares.
 - E) Elementos de seguridad en el auténtico sentido de la palabra.
- A) La estanqueidad es seguramente el punto más importante en la seguridad de un barco. El horror de cualquier navegante, la vía de agua por pequeña que sea, ha de ser evitada a toda costa. Bueno es si las bombas de achique, de las que una debería ser de quita y pon, jamás se usa. Es preferible tener bombas de acción manual a las eléctricas, pero todas ellas deberían ser de una mecánica simple para su fácil y rápido desmontaje y montaje.

Todos los accesos al interior de un barco han de ser perfectamente estancos, bajo cualquier circunstancia. Se sobreentiende que a partir de cierto estado de la mar todos los accesos, lumbreras, tambuchos, etc., han de estar bien cerrados.

Hay ejemplos no demasiado lejanos donde la perfecta estanqueidad del barco salvó la vida de sus ocupantes al dar la nave una o varias vueltas laterales, o simplemente escoradas importantes.

En este sentido, se ha de recordar también que una bañera amplia es a la par un gran recipiente, y que con una ola embarcada por popa hace del barco un objeto pesado y difícil de gobernar. Los desagües de estos veleros son en su mayoría demasiado lentos. El ideal sería que las bañeras se desaguaran instantáneamente, pero aun sabiendo que todo necesita su tiempo, de 30 a 90 segundos, me parece un período de tiempo demasiado largo estando bajo circunstancias adversas, por el peligro de repetirse el hecho y no poder maniobrar.

Este Centro Internacional de Navegación desechó la compra de dos modelos de barcos para Nivel III hace poco tiempo; el primero, por la razón citada, y el segundo, por tener un francobordo demasiado bajo. Nuestros barcos se mueven desde el Cabo Finisterre hasta Bayona, y hemos de procurar llevar embarcaciones que aguanten sin flaquear hasta fuerza 7. Un francobordo alto protege mejor de la ola, ya sea de la de popa, como de la atravesada que en la ceñida o al largo sorprende por el través.

Hoy en día, el francobordo alto y la manga importante es una característica que se implanta cada vez más. El buen ceñidor no tiene que ser estrecho y de mucho calado. Barcos panzudos y con poco calado, dan hoy en día resultados muy satisfactorios, y que con un plano vélico adecuado presentan la ventaja de ser muy estables a todas las amuras. En un crucero que organizamos en Semana Santa de este año pudimos, a la altura de la Isla de Yeu (costa oeste de Francia) comprobar que con fuerza 7 un barco de estas características resultó ser bajo tormentín y dos rizos tan suave y obediente a la caña como un derivador.

B) Los cables de la jarcia pueden ser de acero inoxidable, que frente a los de acero presentan la ventaja de no tener que recambiarlos tan a menudo; traen consigo el inconveniente del precio y de que a igual diámetro son menos resistentes. Los de acero deberían de cambiarse en barcos grandes cada año o cada dos, dependiendo si han tenido que aguantar o no.

La rotura de palo es la segunda desgracia después del horror antes citado. Se puede romper porque si (algún minúsculo defecto del material), por fallar un obenque u obenquillo y no poder aguantar el restante por fallar una cruceta, por llevar demasiada vela encima, lo que hace que la compresión sea demasiado fuerte; por estar mal reglado el palo, puede conducir a uno de estos dos últimos puntos o a acelerar el primero. Si se diera el caso de que el palo una vez roto se pudiera fijar a bordo sin mayor problema, se asegura firmemente. Si, por el contrario, el palo a bordo o en el agua diera guerra por poca tripulación,

por tripulación cansada o debilitada, es aconsejable deshacerse de él lo más aprisa posible, para evitar que hiciera mayores estragos en cubierta o que posiblemente dañe o perfora el casco o el timón.

C) Las velas sobre las que inciden el viento, el efecto de la orza y la parte sumergida del casco en el agua hacen que el barco navegue. Estas primaras nos preocupan más, puesto que la orza viene dispuesta fijamente al barco, y un retoque o cambio en ella es casi inadmisibile.

La presión sobre las velas es proporcional a la superficie de las mismas y al cuadrado de la velocidad del viento. De ahí que sea lógico y normal que se vaya reduciendo vela al subir el viento, aunque vayamos a rumbos portantes donde el aumento del viento pasa más desapercibido y no se anuncia con una espectacular escora al cargar la racha. Puesto que las condiciones serán más precarias según aumente el viento y empeore el estado de la mar, es muy de recomendar que sean estas velas, tormentín, foque 2 y las partes de la mayor, como los ollados y mataciones de 1.º y 2.º rizo, y si hubiera, en su caso, las del 3.º, las que han de estar en perfecto estado. La mayor de capa hoy no se usa como en tiempos atrás, puesto que los tejidos y las costuras modernas permiten a la mayor rizada hacer la función de la misma. Por lo tanto, al comprar las velas, pensar de «atrás hacia adelante». Mayor, tormentín, foque 2, foque 1, génova medio, génova ligero, mayor de re- puesto, génova pesado, spinnacker, tallboy, etc.

El navegar bajo spi puede ser objeto de libros enteros, pero apuntaremos aquí como recomendación el uso de dos tangones simétricos para poder trasluchar con la mayor seguridad e ir ejercitándose con esta vela, por los sustos que pueda dar al no saber canalizar adecuadamente la enorme fuerza que produce.

D) Los elementos auxiliares para facilitar la conducción de un barco pueden ser winches, jarcia de labor manejable desde la bañera, cornamuzas, mordazas, drizas interiores, pasamanos en cubierta y en el interior, escalones para descender al interior antiderrapantes y con topes inclinados a ambos lados para que el pie pueda apoyar bien cuando el barco navegue escorado, mesa de carta amplia (siempre se disponen demasiado pequeñas); antiderrapante de alta eficacia en cubierta, en el pasillo sobre la sentina, y sobre todo en los tragaluces de materiales plásticos transparentes, que mojados pueden ser verdaderas trampas; candeleros de anclaje sólido, barra de escota cuanto más larga mejor (desgraciadamente, muy poco respetada y hasta en algunos casos ausente completamente), disposición adecuada de los asientos en la bañera para poder apoyarse con los pies navegando escorado, literas con contraescora; mamparos, puertas y cerraduras que resistan la proyección de un adulto, producida por una guiñada, sin ceder (tengo un amigo que dice que el interior de un barco debe de estar hecho a prueba de puñetazos); cincha bien anclada que permita apoyarse al cocinero cuando éste cocine a barlovento con algo de mar (si fuera imprescindible, por supues-

to, con pantalón de traje de aguas y botas de goma, una sopa, café o té caliente sobre la piel resta efectividad a la tripulación, hay uno menos disponible); el orden de drizas a pie de palo o en la bañera y en el interior de la nave, una mesa plegable, robusta, con articulaciones sólidas, el timón automático (pero eñ de confianza), una instalación eléctrica a prueba de humedad y agua de condensación, enfermedad general en barcos de plástico, el suprimir todos los cantos vivos y salientes puntiagudos; en fin, todos estos puntos citados tienen la particularidad de que facilitan la estancia a bordo, no sólo porque nos hacen la vida más agradable, sino porque evitan el accidente y el malgastar energías.

De ahí que lleguemos a la conclusión de que los barcos de construcción moderna son confortables al ser seguros. (Cuidado con cambiar los términos). La natural tendencia humana de sufrir y maltrabajar lo menos posible se ve hoy en día realizada (al menos por astilleros serios), gracias al ingenio y a las horas de navegación por las que pasa todo ingeniero naval.

E) A continuación se citan los elementos de seguridad que más suenan al oído en el auténtico sentido de la palabra, pero de los que se tendría que echar menos mano si se tuvieran en cuenta los puntos anteriormente citados.

En primer lugar, las balsas salvavidas, que se inflan automáticamente al contacto con el agua o por mediación de una botella de aire comprimido. Han de ser de 2 o más cámaras de aire, y éstas hay que controlarlas antes de emprender el viaje. Una vez hinchada, deshinchada y guardada nuevamente, no olvidarse de proveerse de otra botella de aire comprimido. Es muy recomendable que las citadas balsas lleven un grueso cabo rodeando el exterior, ya que con fuerte mar se vuelven inestables y la posibilidad de vuelco es grande. Los elementos adicionales que puedan llevar ya dependen del tipo de navegación.

El llevar o no salvavidas o flotadores con mal tiempo es una pregunta muy discutida, y ha de ser resuelta por cada uno de la manera más satisfactoria (de antemano sea dicho que en nuestra Escuela de Vela no se navega jamás sin salvavidas).

El salvavidas y el flotador son dos cosas diferentes, aunque muy parecidas en su fin. Mientras que el salvavidas permite movimientos al desafortunado bañista para que se desplace «cómodamente» en una dirección, el flotador soluciona, en primer lugar, la cuestión de flotar, como su nombre indica. Ambos han de tener en común varios puntos. Su flotabilidad ha de estar, además de fuera de duda en relación con la talla del usuario. Ha de poner a una persona inconsciente boca arriba en pocos segundos (mayor volumen de flotabilidad en un lado del pecho), y llevar preferentemente materiales sólidos como flotadores.

(Los que llevan cámaras de aire protegidas por lona resistente me parecen inferiores, porque necesitan mucho peso de lona para proteger la cámara de aire adecuadamente, y esto les restará empuje), los colores han de ser preferentemente naranjas, rojos o amarillos, y deben llevar partes fosforescentes, si llevaran

cremallera (mejor botones), han de ir también provistos de una cinta o dos que permitan atarlos alrededor de pecho y cintura, los botones o cierres (desechados los de a presión) han de estar embutidos sobre un tejido fuerte para que no rasgue. Todos estos elementos deben de llevar un silbato y una luz que ha de encenderse al contacto con el agua. Esta puede suprimirse en los salvavidas que se usen durante las regatas diurnas de vela ligera.

Los arneses de seguridad constan de dos mosquetones, elementos para poder «engancharse» al barco, que distan 1,5 y 3 metros, respectivamente, del cuerpo. El cabo que los une va fijo a un chaleco, a tirantes, salvavidas o chaqueta, dependiendo del modelo. Según se vaya el interesado moviendo por el barco engancha un mosquetón y desengancha el otro. Yendo a la caña se debería asegurar el usuario en corto, para dado el supuesto caso de caída a la mar, estar más cerca del barco, para trabajar a bordo, cambio de foque, toma de rizos, es mejor tener libertad de movimientos y enganchar en el extremo. El arnés debe estar enganchado de tal manera que la caída sea limpia, es decir, enganchar de tal manera que una vez en el agua el barco tire limpiamente de nosotros y no colguemos de mala manera. Los arneses suelen tirar del pecho o de la espalda. El llevar herrajes y cabo al pecho significa mayor comodidad en los movimientos, pero, una vez en el agua, sería mejor que tiraran de nosotros por la espalda, para poder respirar con facilidad. En la adquisición de un arnés se ha de prestar la máxima atención a los puntos de unión: mosquetones-cabo, cabo-chaleco o cabo-tirantes o cabo-salvavidas. Con mal tiempo, ha de engancharse y soltarse el usuario en la cabina, antes de salir fuera y una vez dentro.

Lo que ahora resulta problemático es cuándo ha de emplearse el arnés y cuándo el salvavidas. De entrada, citaré que durante la vuelta al mundo del año 74, en los distintos barcos existían diferentes criterios para su uso. En unos, el salvavidas era obligatorio a la puesta del sol; en el otro, a partir de fuerza 4; en el otro, obligatorio, y, por último, había un barco donde se dejaba su uso al libre criterio de cada uno.

Es cierto que el salvavidas o el flotador rellenos con material sólido pueden ser molestos en el trabajo y restan movilidad, a excepción de los de aire, desinflados cuando se llevan puestos y que se inflan por medio de una bombona dispuesta en el propio salvavidas (malo sería caer al agua inconsciente o imposibilitado, y casos se dan). Personalmente, opino que una persona ágil sin problemas de equilibrio y físicamente en forma puede prescindir del salvavidas en algunos casos, pero no del arnés. Únicamente con niebla, con la que se supone ninguno o poco viento, daría prioridad al salvavidas, que, además de la labor ya conocida, protege del frío. Aquí el arnés podría ser fatal en una supuesta colisión.

Predominando a bordo el criterio que sea; orden o «confianza», diversión o seriedad: En el caso de que alguien cayera al mar y no fuera atado, una persona ha de ocuparse única y exclusivamente de fijarle con

la vista, extender el brazo en su dirección y no dedicarse a nada más, ¡pero a nada en absoluto! Esta persona es la que nos llevará al naufrago (puedo certificar que es francamente reconfortante ver una cara mirar en la dirección en donde uno está). Tirar la guindola y otros objetos flotantes es, después de tener a alguien que fije al naufrago, vuelvo a repetir, lo más importante, puesto que aunque el viento los lleve a la deriva, siempre andarán cerca del lugar del accidente. (Por favor, no tener que pedir una navaja para cortar el cabo que sujeta la guindola o salvavidas al balcón.) De todas las maniobras ensayadas para acercarse al naufrago, la más eficaz es la de trasluchar y acercarse a la causa del problema de ceñida, a lo sumo al descuartelar. La ley no escrita dice que al naufrago se le debe recoger cuando el barco parado lo tenga a sotavento, así crea una especie de remanso y la recogida se facilita. Esto es cierto y efectivo para barcos de bajo francobordo, pero en aquellos donde éste sea alto y donde el naufrago presente la más mínima sospecha de agotamiento o imposibilidad es recomendable saltar atado a por él.

Las bengalas flotantes de color blanco y las de paracaídas en color rojo, han de encontrarse a bordo de cualquier barco que salga del puerto, mismamente si se tratara de un derivador. Se ha de saber exactamente cuándo caducan, hacer caso de la fecha, comprar nuevas y deshacerse de las viejas.

Tal vez a algún lector le parezca una tontería si digo que suelte una bengala de día como prueba y con conocimiento de la Comandancia o Ayudantía de Marina, pero tener que leer las instrucciones algo antes de necesitarse las bengalas, posiblemente de noche, con el nerviosismo que trae una situación precaria consigo, está ligado a pérdida de tiempo, segundos que no sobran. Repartir las bengalas de tal manera que se encuentren en las cercanías de todos los accesos al interior del barco. Por último, sería interesante notificar que una bengala con paracaídas se va con el viento, que posiblemente soplará con fuerza. Por eso, al ver una luz de este tipo, dirigirse generosamente hacia barlovento.

El uso de la radio a bordo es tan lógico, que no será razón de mayor explicación, con el paréntesis de que al usar la radio para solicitar ayuda se deberá conocer la posición exacta.

* * *

La sonda es importante, porque anuncia bajos aislados y ayuda a situarse comparando su dato y la profundidad marcada en la carta. El resultado puede ser falseado por la escora.

La aptitud personal del jefe de bordo, en sus variantes de conocimientos técnicos, así como en las de dotes de mando, son las verdaderas piezas claves que hacen de un barco un lugar seguro; su palabra es ley, y, por lo tanto, nobleza obliga, ha de saber: Todo pensamiento «de prestigio» o cabezonería debería ser abandonado cuando la situación crítica se inicia (no cuando sea un hecho).

Sobre la seguridad a vela

Aquí los puntos a tener en cuenta serían:

1. Conocimientos fundados de meteorología.
2. Saber leer una carta como un libro y tener sentido de la orientación.
3. Conocimiento del barco, su aparejo y sus trucos.
4. Los cambios de guardia.
5. Varios.

1) Lo primero que ha de interesar a un jefe de bordo o patrón serio (tratamos aquí sólo este tipo de persona) es la meteorología, el tiempo que hará; es primordial para, teniendo en cuenta a), b) y c) del primer punto, poder decidir si se sale o no.

Saber deducir de las nubes, su formación y evolución, el frente que viene; del viento en altura que hace que las nubes no se muevan en una misma dirección, si no que se «cruzan», si el cambio va a ser para mejor o peor; saber interpretar las variaciones del barómetro en función del tiempo (en horas), la intensidad de viento que se presentará; conociendo altura, dirección y forma de las olas, saber la situación aproximada por demora y distancia del centro de la borrasca. Todo esto hace que el factor sorpresa desaparezca. Preguntar a los nativos de la región es bueno como dato. La meteorología es a bordo un factor de máxima importancia, y sea dicho con toda claridad, una asignatura muy descuidada en las academias preparatorias, porque en los exámenes no se pide apenas.

2) La calidad de las cartas náuticas tiene una gran importancia, porque nos permiten sin más saber dónde hay agua, dónde rocas a flor de marea, dónde puntos de referencia, bajos, etc. Con una carta náutica que esté al día y una tabla de mareas, conociendo las corrientes, todo patrón o navegante llega adonde le permita el calado en función del estado de la mar. Calando 2 m. con mar llana no habría dificultad en pasar por encima de un bajo a 2,5 m. (escorando el barco se podría afinar algo más). Con olas esto ya no es válido, sino que hay que tener en cuenta la amplitud de las olas y, además, sumar un margen de seguridad, puesto que por razones de interferencias la amplitud calculada puede variar considerablemente. (Si se vara algún día, varar mejor con marea creciente). Por esta razón, mucho cuidado con las rocas que están justo bajo superficie con marea baja, al hacer el cálculo de marea.

La primera obligación del navegante, y si no hubiera alguien que se encargara de esto en especial, del patrón, es saber dónde está en cada momento. Esto es muy importante, puesto que la peor nube para la navegación, y que proporciona la situación más desagradable a bordo, la niebla, ya no hace tanto daño. Sigue siendo incómoda, porque enfría y cala, además de peligrosa, porque «inutiliza» las luces y sobre todo difumina los sonidos de tal manera que no se sabe exactamente de dónde vienen. (El que se haya encontrado en un canal transitado con niebla sabrá darme la razón y explicar el alivio que proporciona ver cómo se levanta).

La navegación nocturna es, sin duda, una de las mejores experiencias que se pueden vivir encima de un barco. El «peligro real» con respecto a la navegación diurna es exactamente el mismo. Si veo las luces de los faros, balizas o boyas o la torreta me es igual, porque puedo situarme y enfilar un punto. Si la niebla se tragara la luz o la silueta, el efecto es exactamente el mismo, porque ya no existen referencias y dependo de la estima. De todos modos, es más fácil que se siga viendo el destello de un faro, baliza o boya con niebla a que se distinga su construcción. Lo que hace de la navegación nocturna que se la sobrevalore es la inseguridad que produce intuitivamente la oscuridad al ser humano, de ahí que nadie se avergüence si pasa un agujero más el cinturón de su arnés o salvavidas y vuelve a revisar por segunda vez las bengalas, que se verán bastante mejor de noche que de día.

3) Conocer el barco como la palma de su mano está bien. Lo que hay que saber a ciencia cierta es trasluchar, virar por delante y conocer la inercia del barco para evitar los abordajes en puertos, y afinar en la recogida del «hombre al agua».

4) Los cambios de guardia merecen una especial atención. Nadie debe de salir de una litera y ponerse directamente a la caña. Es necesario que se habitúe primero a los movimientos de la nave, comente con el cañista saliente el viento y la mar, rumbo a seguir, puntos de referencia posibles, y no ser dejado solo hasta pasados 10 a 15 minutos (minutos de 60 segundos). También ha de evitarse que el o los retenes encargados de cambiar un foque, cazarlo, ayudar en la virada, puedan permanecer, aunque vestidos con ropa de agua, en la cabina y tumbados. Para nada sirve una persona que dormida y soñolienta salga de repente a cubierta. Será su propio estorbo y un peligro para la responsabilidad. (Comparar los movimientos y reflejos después de salir de la cama por la mañana y los de después del desayuno). Es imprescindible que el o los retenes se encuentren despiertos y vestidos y dispuestos para cualquier eventualidad junto al cañista en la bañera.

5) Aparte de los puntos citados para la seguridad a bordo hay algunos que tiene importancia relativa, como, por ejemplo, el del «manitas». Parece paradójico, pero la experiencia de estos años en la escuela de vela me hace llegar a esta solución.

En primer lugar, un barco ha de estar en perfectas condiciones al iniciar una navegación larga o dura. Si el barco no está en condiciones, no se puede salir. Pero si el accidente ocurre en mar y la causa es importante (rotura de palo, vía de agua, rotura o pérdida de timón), la solución de fortuna es exactamente eso, una solución de momento, provisional, que aguante sólo hasta el próximo puerto, fondeadero o varadero.

La rotura de palo no la arregla nadie en la mar, aunque cabría la posibilidad teórica de una reparación de fortuna con palos de poco peso y altura, de perfil de aluminio, introduciendo un madero de unos 150 a 200 cms. como alma, tal y como ya se hizo en una ocasión con una botavara. Con tangones o remos

(saber remar con un solo remo, zingar, es algo que todo navegante a vela debería saber) se improvisa de cualquier manera un punto alto para poder izar una vela. Por lo demás, es interesante la comprobación de que todos los barcos a vela pueden orzar de 0° a 30° a palo o casco seco, sólo impulsados por el viento. Esto es vital para poder decidir qué puertos se eligen como cobijo, y si no hubiera puerto, permite elegir el lugar de varar, fondear o encallar, que ya es algo en estas situaciones.

La vía de agua se tapona cómo y con lo que se pueda. Monitor aquí es el instinto de supervivencia.

La pérdida o rotura del timón es menos grave, puesto que un barco de velas se lleva con las mismas, y estando bien equilibrado la caña se mantendrá neutra. Si por el estado de la mar fuera difícil hacerse con el barco y el remo no compensara lo suficiente, ha de buscarse abrigo al resguardo de una isla, saliente de tierra o cabo o se prueba una de las posibles capas para capear el «lapsus».

Donde el «manitas» ha de estar es en el astillero, en tierra. Si estuviera a bordo facilitaría las cosas, sin duda alguna, pero prevenir vale más que curar. Esto, naturalmente, no es válido para los barcos propulsados a motor, donde, además de salir con un motor en perfectas condiciones, debería tenerse mecánico a bordo (o serlo).

El clima de convivencia a bordo de un barco no es factor importante en el capítulo de la seguridad. De todos modos, ha de preocuparse el patrón de fomentar una convivencia alegre de trabajo, sin que se pierda la autoridad. La experiencia demuestra que si el jefe ha dormido bien se suele vivir mejor.

Aunque el consumo de energías suele ser más elevado en la mar, por lo que se ha de ser justo en este aspecto, la manutención a bordo no ha de ser de primera categoría. Frutas y productos lácteos y secos son preferibles a líquidos con alto porcentaje de alcohol. Estos activan la circulación periférica, el calor se «despilfarra» y no se recupera. Por eso es conveniente administrar energía en forma de comida.

En vela ligera, la seguridad tiene el mismo interés, pero necesita menos consideraciones, un salvavidas en regla, una bengala y no alejarse del puerto son los factores importantes a tener en cuenta. El golpe en la cabeza a bordo y quedar sujeto por una escota o trapecio son tan raros, que no merecen el estudio detenido.

Cuando el barco cruza el viento con la proa para que éste le entre por el otro costado, ha virado por delante. Si no saliera bien la maniobra, no ocurriría nada más, aparte de la vergüenza a bordo y los comentarios en el muelle; se ha perdido tiempo y terreno y hay que volver a virar. Si, por el contrario, el jefe de bordo se decidiera a cruzar el viento con la popa, llegará un momento donde el viento incide sobre toda la superficie vélica de golpe, este momento es peligroso, sobre todo con mar, por la fuerza que actúa sobre vela, palo y barco. Mal hecha la trasluchada, puede:

En vela ligera, romper una cabeza, volcar el barco o romper el palo. Lo primero es raro, puesto que los derivadores virarán por delante con vientos fuertes. Son demasiados inestables como para arriesgar tanto. Si el barco volcara, quilla al cielo, no es conveniente abandonar el casco. Sentarse encima, pasar tal vez frío y esperar al salvamento, es lo mejor que se puede hacer. Un punto formado por casco y tripulación es mucho mejor visible que la cabeza y el salvavidas de un naufrago. El nadar en aguas frías, aun con salvavidas, tiene un límite de posibilidades corto, suele ser más corto que el tiempo que se tarda en llegar a la costa a nado.

En vela pesada, la trasluchada suele tener mayores consecuencias, ya que velas, velocidad de viento y, por lo tanto, fuerza que actúan son considerablemente mayores, con el agravante de que el puerto suele estar algo más lejos que en el caso anterior. Por esto se recomienda que la trasluchada se haga con mucho cuidado y por quien esté seguro en esta maniobra.

En regatas de vela ligera, la seguridad suele estar bien garantizada por el número de motoras que andan cerca, y no necesita tratarse en mayor profundidad.

CONCLUSION

Un barco de vela es un lugar seguro, con un jefe de bordo con sentido común, buenos conocimientos de meteorología, carta y navegación, con una nave de casco estanco, la jarcia a prueba de bomba y las velas de mal tiempo, los arneses, los salvavidas y las bengalas en perfecto estado.

La Barra de Aveiro

HABIAMOS salido de Cascaes hacía tan sólo dos días, pero la navegación se nos estaba volviendo muy dura, entre otras cosas porque allí se habían quedado dos de nuestros compañeros, Javier y Joaquín, y ahora los cuartos eran más frecuentes y también porque el viento había caído mucho en las últimas horas. Por todo ello, pensamos que se debía reponer gas-oil, para llegar a Agete dentro del plazo previsto; aun a costa de tener que soportar el ruido del motor. El caso es que el jefe de bordo de aquella jornada decidió entrar en la ría de Aveiro, el jefe de bordo era yo.

La gran ola de Aveiro

En el derrotero describían el lugar como no muy fácil para los veleros, que debían ser remolcados por el Práctico en la salida si no poseían un motor bastante potente. Nosotros al estudiar la carta vimos que el paso tenía como mínimo tres metros de calado, y aún no era bajamar, aunque desde luego estábamos más cerca de ésta que de la pleamar. La barra tiene una forma oblicua con respecto a la entrada de la ría, de tal manera que la entrada con viento norte, como el que teníamos, había de hacerse con las olas entre el través y el largo. El barco del Práctico estaba cerca y al ver nuestra intención de entrar nos hizo señas preguntándonos si le necesitábamos, le respondimos y se alejó. Después del ofrecimiento del práctico, ya todos pensamos que aquello podía tener dificultades. Distribuimos bien las funciones, Javier en la cabina cantando la sonda; Mucki, situado en la escalerilla de entrada, hacía la navegación metro a metro; Alfonso, a la caña; y Luis y yo en la bañera. Bajamos el génova y pusimos el motor en marcha quedándonos pues sólo con la mayor. Según íbamos entrando las olas nos iban zarandeando cada vez un poco más; de repente llegó «la gran ola de Aveiro», la vimos formarse ante nuestros ojos, tenía un aspecto sucio, arenoso, de aguas poco profundas y con una terrible concavidad; acabó siendo impresionante, enorme, como una gran muralla puesta a todo lo largo de nuestro costado de babor. Todos los de la bañera la vimos, creo que nadie gritó, pero nunca olvidaré la cara de miedo, de verdadero pánico que puso Alfonso, me imagino que todos pondríamos más o menos la misma; pero la de él, fue la que yo

vi pues le tenía enfrente. Luego la ola nos golpeó brutalmente, pasó por encima, por debajo y por todos los lados, nos empujó de costado desplazándonos de nuestro rumbo de navegación. Nuestro Tornado 31, con sus casi 10 metros y sus 3,4 toneladas escoró increíblemente, en la bañera se mezclaba la tromba de agua de la ola con la que entraba por la escora. Luego bromearíamos sobre si el inclinómetro se había quedado en el techo de la cabina.

La tromba

El barco pegó una gran orzada, que en un principio, y pese a los esfuerzos de Alfonso con la caña, fue incontrolable. Los de fuera nos empapamos totalmente, yo estuve a punto de caerme, pues en el último instante corrí a la palanca del motor para acelerarlo y quedé en la posición más a sotavento, con sólo una mano agarrándome en el balcón de popa. Javier, dentro, nos contaría que sólo pudo agarrarse a una barra del pasamanos, pues salió despedido de su asiento de navegante; la radio de Mucki corrió peor suerte, pues también salió despedida pero no pudo agarrarse a nada y se estampó cerca de la cocina; luego Mucki la lloraría bastante. Cuando nos recobramos de la ola, achicamos rápidamente la bañera, pues la escota de la mayor obstruía el desagüe. Hicimos algún cambio más y nos preparamos para la siguiente. Llegaron varias olas más, pero ninguna como la «gran ola de Aveiro».

Silencio

Nada más entrar en la protección del espigón, cesaron por completo las olas y sólo se notaba una gran corriente de hasta cuatro nudos, que era la que en bajamar daba lugar a aquellas peligrosas olas que se formaban en la ría. Una vez dentro, empezamos a encontrarnos mejor, nos quitamos la ropa totalmente empapada y poco a poco fuimos recobrándonos del gran susto. Nos dimos cuenta que habíamos sido todo un espectáculo para los numerosos domingueros que se encontraban en la entrada de la ría.

Nadie decía nada. Más tarde habría comentarios y discusiones para todos los gustos, pero a pesar de todo, creo que todos nosotros, los cinco, estamos deseando volver a entrar en la ría portuguesa de Aveiro y esta vez sin motor.

Jorge Herrador

VERANO DEL 76

El material.—Las «cunegundas».—Las astutas mejilloneras.—Los escurridizos alicates.—Los pacientes «Vauriens».—La nueva carretera: Experiencias recientes —lástima que pasaron ya— recordadas por algunos de los buenos y sufridos protagonistas de nuestra Odisea anual.

El hotel

EL campamento presentaba un aspecto lamentable, después de tanto tiempo sin trabajar en él. Había muchas cosas que hacer, montar todo el campamento y organizarse en el menor tiempo posible cosa muy difícil la 1.ª quincena.

Una vez que los campamentos estaban más o menos habitables, pensamos en los barcos, hasta ese momento sólo habíamos visto unos cascarnes desnudos en la playa; llegó la hora de ir a por ellos al almacén del pueblo. Nivel I en principio estaba muy ilusionado por montar y ver los barcos pero les escamó la actitud recelosa del Nivel II; la comprendieron totalmente al sentir el peso de los barcos sobre sus espaldas.

Pasado el trance, en Nivel I, la vida transcurría apaciblemente, pues ya se sabe que estos muchachos están dispuestos a todo; lo único que les faltaba era el ama de casa que no llegaba y los alumnos echaban de menos sus sabios consejos, lo que no sabían es que las motos (pues venía con un alumno de Nivel II en moto) también tienen accidentes, normalmente no contra vacas, pero nunca se sabe.

Pero Nivel II no marchaba tan bien, pues ya expertos en esto del C.I.N.A. se acostumbraron a protestar; los casos de separación entre los dos niveles eran poco menos que dramáticos, pero fueron superados a base de quemadas.

Al fin se comenzó a navegar, con las añoradas peripecias de los Vauriens, tragándose mejilloneras, rocas, playas, barcos, pacíficos bañistas..., y

todo lo que se les ponía por delante. ¡No se les puede dejar solos!

Los dos barcos de Nivel II (y digo dos, no porque sólo haya dos barcos, sino porque sólo había dos navegables), estaban tan aburridos que cuando el día 5 se intentó navegar con ellos se negaron rotundamente, y costó mucho convencerles de que había empezado ya el cursillo.

El grupo de Nivel II era reducido, pero mucho más aún lo era su flota, pues el Noro que estaba en Bueu no llegaba, así que la montaña fue a Mahoma.

Los días volaban, y la gente se adaptaba cada vez más a un estado semisalvaje.

Nuestra playa se había convertido en parada y fonda de todos los navegantes que surcaban sus aguas, saqueando nuestras bodegas y agotando nuestras sardinas. Por celebrarse las fiestas del pueblo en esta quincena, la unión con la gente del pueblo fue grande, pero lo que fue inmenso, por esta causa fue nuestra afición al Ribeiro.

Para día memorables el chasco de la inauguración oficial del curso. Todo estaba a punto, los alumnos y el campamento limpios y aseados, el aperitivo y los vinos de reserva dispuestos en las mesas, la bordée con la cofia y los guantes, y media flota de blancos marineros que esperaban para rendir honores a su superior, el Comandante de Villagarcía, que no pudo asistir, siendo inaugurado el curso por el Ayudante de Marina de Cambados, en presencia del Patrón Mayor de la Isla y el Celador del puerto, con el correspondiente banquete inaugural en el pueblo.

El tiempo se nos echó encima ¡¡Estábamos a día 15!!

El curso siguiente fue muy ajetreado.

Nivel I, tal y como cuenta su jefe de isla: «Le supuso una serie ininterrumpida de cabreos y preocupaciones». Para variar, el trabajo en el taller fue de lo más nefasto; aunque no queda claro quienes fueron los causantes, si los alumnos o las herramientas.

El jefe de Centro de Nivel II, nos da una versión casi esperpéntica de lo que iba a ser su hogar: «A nuestra llegada el Nivel II tenía el aspecto de un campamento de exploradores blancos en la selva tropical, de los de Tarzán, por aquello de las razas y el follaje que nos cercaba y nos invadía».

Al ser el grupo más amplio que el anterior se agudizó el problema de los barcos, teniendo que trabajar como negros para poder navegar.

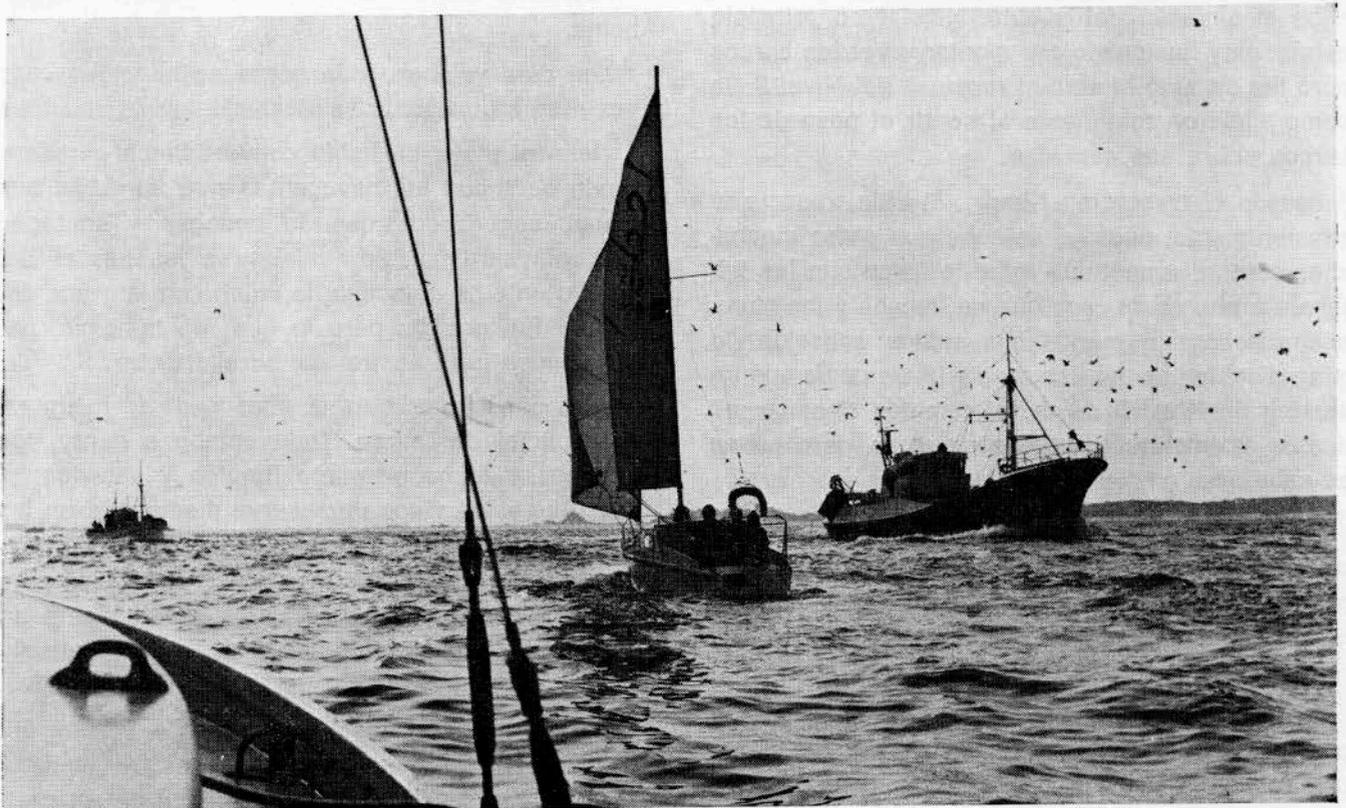
Las condiciones de navegación fueron muy favorables: «Eolo estuvo muy simpático», llegando el viento hasta fuerza seis-siete (imaginaos la lucha de los Vauriens ante tales cantidades de viento). El cabreo de Nivel I con Eolo les dejó una «calma chicha» insoportable.

El fuego

Las condiciones de vida en la isla se hicieron peligrosas ante la constante amenaza del fuego, que surgía cuando menos lo esperábamos. De navegantes (?) pasamos a ser bomberos. Antes de que el Nivel I sucumbiese bajo las llamas, decidieron trasladarse a la playa. Tras toda una noche de ímprobos esfuerzos (no es broma) el sol se levantó de nuevo iluminando los restos del bosque ayer tan frondoso y hoy tan triste.

En realidad los pinos que quedaban nos los habíamos ganado a pulso. Uno a uno, más o menos.

«Pero no todo acabó aquí» —cuenta un protagonista—. «El fuego no estaba vencido. Nos acechaba, como el Mal, dispuesto a atacarnos en cualquier momento. Y nos atacó. Pero además nos atacó con alevosía, por lo que ya sin fuerzas (o casi) llegamos a pensar que nuevos Eneas, tendríamos que abandonar nuestra partida arrasada por las llamas, para partir en busca de otras costas más acogedoras. Pero no todo estaba perdido. De repente sentimos el zumbido de un motor, que cual arcángel vino a librarnos de las garras del fuego. Tres «hurras» por ICONA y sus aviones. Y allí se



acabó el incendio. Este curso fue de fuego y quemaduras, desgraciadamente para uno de los alumnos —Luis L. de Ayala— que se quemó con el aceite de una sartén al resbalar.

Al comenzar agosto los barcos están a punto de desfallecer, así que hay que poner nuevamente manos a la obra para evitar disgustos y naufragios.

Se ha invertido demasiado tiempo en acondicionar los barcos y aún no quedan en condiciones óptimas para navegar. Este tipo de trabajo no es del agrado de todos —cosa lógica— pero la buena organización permitió compaginar aceptablemente las horas de navegación y enseñanza con las de entretenimiento del material.

rien) las seguían; de pronto un Vaurien decidió que volcaba, ¡y volcó! Mamá vuelve corriendo por su pequeñuelo, y el resto... sigue. Eolo entonces se enfurece aún más y aquello fue espantoso:

Los Vaurien andaban quilla al cielo, un Vaurien siguió erguido, ¡sólo uno!; nadie sabía qué hacer. Además bajaba la marea y a todos se los llevaba la corriente. El despiste era general, todos en remojo intentando enderezar sus barcos, sin resultados, el viento tenía decidido mantenerlos boca abajo.

La niebla precedió un poco a la noche, si de día resultaba desconocida la costa de la ría, de noche ni siquiera se sabía cierto si era la ría. Un Vaurien



También en esta quincena hubo algún que otro incidente: desgarros musculares, fracturas, etc. Después de cada navegación un médico pasaba consulta aconsejando fraternalmente a sus pacientes.

Ultima quincena: gente nueva y campamento viejo. Todos conocemos de sobra los primeros momentos de estar en Arosa, no hace falta repetirlos.

La odisea

La aventura de esta quincena, en el cuarto o quinto día de navegación, fue sonada. Los Vaurien hicieron un Pic-nic a Xidoiro Areoso, se lo pasaron «pipa» y todas esas cosas, lo malo vino después, al volver a casita.

Sallieron hacia las 6 ó las 7, viento: casi Sur, fuerza: «fortísimo», experiencia: «ejem, ejem». Las caravelles hacían de «mamá», y los «nenes» (vau-

confiado en su rumbo vio espantado, como otro en dirección contraria le saludaba alegremente.

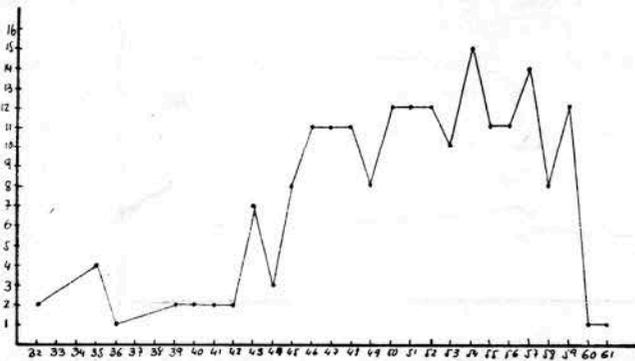
Era la una de la madrugada y faltaba un Vaurien. La Isla parecía un campamento de contrabandistas: fogatas en toda la playa, pitos que se oían por todas partes, pero nadie venía. A la una y media el Bosco salió en busca del perdido, con el que se cruzó sin enterarse, continuando la navegación en solitario hasta las tantas de la madrugada.

La bordé, eso sí, preparó una suculenta cena bien regada con vinos del país en honor de los navegantes de Nivel I que bien se lo merecían. El curso a partir de ahí, se desarrolló con más calma, menos viento y más experiencia, aunque el jefe de centro y los monitores no se si se han recuperado aún del susto.

Recopilación: Mini y Cristina

UN VERANO EN CIFRAS

- La edad mínima —como norma— ha sido de 17 años, la máxima 44.
- De casi la mitad de miembros del sexo femenino como alumnos —hecho que se repite todos los años—, sólo el 6,25 por 100 de ellas han sido monitoras. Los caballeros —con ser más numerosos— han arrojado un 16,5 por 100 de monitores (casi el triple y nos consta que existe igualdad de oportunidades aquí).
- Cada siete alumnos han dispuesto de «un poco más» de un monitor (un monitor y una oreja).



ESTE verano en el C.I.N.A., pasaron sus vacaciones 214 personas, de las cuales 27 eran monitores y 187 alumnos.

Se repartieron así:

En la primera quincena de julio intentaron aprender a navegar 36 alumnos. En la segunda quincena fueron 46. En la primera quincena de agosto 51; y en la segunda de agosto como en la anterior 51.

Edad

La edad media de los alumnos es de 24 años, y la edad media de los responsables (jefes de isla, jefes de centro, jefes de bordo, monitores, etc.) no es de 12 añitos como en algunos casos haya podido parecer, sino de 24 años también.

La gráfica nos presenta en el eje de las abscisas el número de personas, y en el de ordenadas la fecha de nacimiento.

Es decir, en el C.I.N.A. hay 2 personas nacidas en 1932.

Profesiones

Un 53,53 % son estudiantes y el 46,47 % restante se reparte de la siguiente manera:

Profesiones técnicas	20,71 %
Profesiones liberales (incluido personal docente)	12,63 %
Personal medio de la administración y de las empresas	11,11 %
Personas no activas (amas de casa)	1,01 %
Marinos	1,01 %

Sexo

Este escabroso y delicado tema ha sido tratado con el máximo cuidado y el resultado es de:

Un 59,81 % son varones y un 40,19 % son mujeres.

¡Por cierto! los monitores son en su mayor parte varones, exactamente un 81,50 %.

Elena Huidobro

INVIERNO CALIENTE EN LA JUNTA

Algunos de los proyectos, ideas y elucubraciones que son materia de estudio y discusión en la Junta Directiva, y sobre las que habrá de pronunciarse en los próximos meses en algunos casos.

Barco de Nivel III

Objetivo prioritario del C. I. N. A. para este año. Estuvo a punto de ser realidad la temporada pasada, fue únicamente cuestión de tiempo y falta de disponibilidad de un barco idóneo antes del verano. Entre los modelos que nos interesan, en principio se habla del «Coronado» o similar, aunque debido a su alto precio habría que comprarlo usado. También un «Daimio» está en estudio y es más barato; por supuesto la decisión debe esperar la oportunidad del mercado, pero es muy probable que sea uno de estos dos barcos —más el Puma 21, tal vez— el futuro Nivel III en el C.I.N.A.

Se está teniendo en cuenta a la hora de escoger, las condiciones de adaptabilidad a nuestras necesidades, dureza, navegabilidad, equipo; el tamaño está entre los 7 y 8 metros, y existe un proyecto muy interesante para posibilitar la rentabilidad de este barco, consistente en realizar pequeños y medianos cruceros con base en el Mediterráneo —más hospitalario en invierno y de fácil acceso—. Según este proyecto en los meses próximos al verano existirían unos cursos especiales que se encargarían de trasladar el barco a Arosa por etapas (Alicante-Algeciras: una etapa de una semana; ahí lo coge una nueva tripulación y lo lleva a Lisboa en otra semana, etc.), el proyecto está condicionado a la existencia de Jefes de Bordo y alumnos con elevado nivel técnico, capaces de estas navegaciones por costas desconocidas, pero es el paso necesario para avanzar en el conocimiento de la técnica —y práctica— del crucero que, en definitiva, es el fin del Centro.

Navegación en Pantano

Mientras tanto aumentemos nuestros conocimientos básicos del barco, pongámonos en forma

y participemos en la vela-competición, muy interesante como deporte de fin de semana y «desenrasante» útil para el crucero.

Ocho barcos están listos para navegar en Madrid —a la hora de escribir sin pantano donde ponerlos por falta de agua, pero a la hora de leer seguramente con esto solucionado—.

La navegación en invierno es fundamento de grandes proyectos también. En un principio pensamos en el Pantano de El Vellón —en el que aún hay pocos barcos— para establecer nuestra base de invierno. Existía a orillas del Lago una casa semi-derruida propiedad del M. O. P.; conseguimos que se nos concediera junto con algún terreno colindante y se hizo —por Joaquín Rubio Decoración— un proyecto para su reconstrucción. Este incluía una casa habitable, un taller y un «corral» cubierto —almacén de barcos— dotado de una rampa de acceso al agua, los trabajos hubieran comenzado en agosto y para estas fechas tendríamos nuestra «sucursal». Todo se ha detenido por razones que resultan obvias si os dáis un paseo por el pantano: tiene poquísima agua, y no se espera que recupere el nivel pronto, por muy bien que vayan las cosas.

Se ha impuesto un cambio de planes, en este momento —repito, al escribir— hay conversaciones con la Federación Española de Vela acerca de la posibilidad de que se nos ceda alguno de los galpones que posee dicha entidad en algunos pantanos —San Juan, Entrepeñas— y poder trasladar allí los bártulos.

De cualquier forma hay idea de aprovechar el invierno para hacer cursos también. En este sentido se habla de cursos de ocho fines de semana (16 días total, en los que se intentaría alcanzar un ni-

vel similar al de Arosa), y que entre otras cosas serviría para potenciar los niveles II y III en los que es más racional el aprovechamiento de las condiciones de Arosa en cuanto a navegación, mientras que el Nivel I se infrautilizan (solamente en cuanto a navegación que no lo es todo en Arosa, naturalmente). Esto por una parte, porque es otro de los fines de la Base de Invierno, el formar un equipo de competición —tal vez dos o tres barcos— que servirían para formar gente en esta disciplina —la regata— posiblemente muy interesante para buena parte de los socios y más accesible viviendo en Madrid.

La Federación y el CINA colaboran

Las conversaciones que acabo de mencionar para la concesión de estos «pañoles» en pantanos de Madrid, están dentro de unos contactos más amplios que se inician ahora y que han dado este verano el primer fruto con la concesión de más de 22 títulos de Monitores Regionales a Monitores del CINA, por parte de un Monitor Nacional que asistió a los cursos.

Patrones de Yate

Parece que iniciamos una campaña de «oficialidad», y sería lógico. Nuestra condición de «independientes» nos presentaba problemas en relación con organismos oficiales. Un Capitán, 12 Patrones de Yate (otros 30 a falta de aprobar algún grupo) y 80 Patrones de Vela, se han formado últimamente en el CINA; en el futuro se pretende que todos los monitores posean algunos de estos títulos. Se han formado grupos que tienen clase los martes o miércoles, de 7 a 9, en la oficina de Ar-

labán, 7. Miguel Abaille y Carlos Torres —experimentados patrones— se encargarán de la enseñanza.

Crecimiento

Cada vez más personas quieren venir con nosotros en verano, nos estamos quedando pequeños, se trata de crecer, pero ¿cómo?

La alternativa está entre multiplicar las bases o aumentar la capacidad de los cursos, se trata de encontrar la solución que permita mantener el nivel de enseñanza y el ambiente peculiar del CINA. Al mismo tiempo, el plantearse el crecimiento acentúa la necesidad de solucionar una serie de problemas de acondicionamiento y conservación del campamento en Arosa; agua para lavarse y duchas, «cunegundas», mejoras en el abastecimiento de comidas, menús-tipo, etc., así como —muy importante— detener el deterioro excesivo del material y la desorganización del equipo de herramientas, que son causa de pérdidas que nos impiden un desenvolvimiento sano.

¿Somos amigos o no?

Existen efectivamente muchos proyectos, es necesario participación y apoyo para llevarlos a cabo. Desde la Junta Directiva se intentan promocionar todas las ideas que permiten un mayor acercamiento entre nosotros: excursiones, reuniones, viajes, esta revista; formas de cultivar nuestra amistad, que es —en definitiva— la que hace funcionar todo.

J.R.S.

¿QUE SE PUEDE HACER CON LA CASA DEL YELLÓN?...



- * HAY QUE PULIRLA
- * HAY QUE PEGARLA
- * HAY QUE LAVARLA
- * HAY QUE SECARLA
- * HAY QUE PEINARLA
- * HAY QUE RESTAURARLA
- * HAY QUE ACONDICIONARLA
- * HAY QUE POOM POOM POOM

FLASH NOTICIAS

—Exámenes:

Los pasados días 12 y 26 de agosto se celebraron los exámenes, para aspirantes a patrones de embarcaciones deportivas a vela en la comandancia de Villagarcía. Se presentaron 65 alumnos: 28 chicas y 37 chicos. Resultado: 63 aprobados.

—Otro solitario atraviesa el Pacífico:

El japonés Yaiko Tada, cuya profesión es la de taxista, quien con su «Okapa III» de dos palos ha empleado 48 días en recorrer las 9.000 millas que separan la bahía de Tokio de la de San Francisco.

—Un nuevo Mallard:

Posiblemente en el próximo salón de París se exponga un nuevo Half Tonner diseñado por Philippe Harlé; con 8,90 metros de eslora, 3,07 metros de manga y 1,80 metros de altura de cabina, se trata

de un barco confortable y con posibilidades competitivas en una versión adecuada a tal efecto. Su nombre aún no ha sido elegido. Su precio en Francia está alrededor de los 150.000 francos, comprendido el velamen, motor diesel de 10 HP y material de seguridad.

—Por 2.ª vez Félix Gancedo campeón del mundo de Snipe:

F. Gancedo pertenece al real club Mediterráneo de Málaga, renueva el título por segunda vez, y ha sido dos veces campeón de Europa.

Este año el campeonato mundial se celebró en el mes de diciembre en Punta del Este (Uruguay). Las condiciones de la prueba fueron duras y anómalas, con ausencias y cambios frecuentes de viento que obligaron a suspender jornadas cuando ya los participantes llevaban hasta más de diez horas en el agua.

—La vuelta al mundo: 1.ª etapa, nuevo record:

La primera etapa Londres-Sidney, ha sido cubierta en 67 días y tres horas por el «Ketch» de dos mástiles «Great Britain», de treinta y dos metros de eslora.

—XV Salón náutico internacional y del deporte en enero:

El comité directivo de Salón Náutico Internacional de Barcelona sigue adelante en su incansable labor. En 1977, que ya está encima, del 15 al 23 de enero, será la edición de la más importante muestra náutica española.

LAS FORMAS DE VELA EN EL "4,20"

F O Q U E

CUANDO hace aproximadamente dos años decidí empezar a estudiar las velas del «4.20», no creí nunca que tuviese las complicaciones que más tarde encontré debido a las limitaciones que impone el reglamento de la Clase. El pequeño margen que deja éste para la posición del escotero (muy abierto, a mi entender) hace que el corte del foque no se ajuste a los modelos establecidos en el diseño de este tipo de velas.

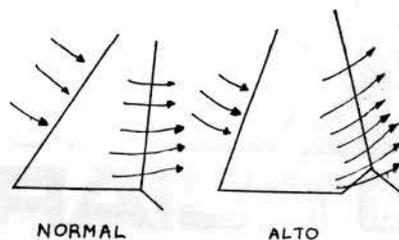
Las soluciones que aportaban los diferentes regatistas a quienes pregunté de qué manera resolvían este problema, no me convencieron, a excepción de la idea aportada por Angel Gutiérrez, Campeón de España 1975. Su solución consistía en hacer un gran tensado de escota, con lo que el foque se cerraba del orden de 1 a 1,5 cm. de la posición normal de cazado.

Por supuesto, ni que decir tiene que esto sólo podía hacer a partir de fuerza 3. Además se presentaban problemas de deformación del tejido de la vela, y la «cola de pato» comenzaba a vibrar con un ruido molesto que aumentaba a medida que la fuerza del viento se hacía mayor. Después de una serie de entrenamientos y pruebas en la Bahía de Bayona, y buscando la forma ideal con tres tipos diferentes de foque llegamos a la conclusión de que el que más fuerza daba al barco, era el más embolsado en la parte baja, con el centro de curvatura a $3/7$ de la distancia entre los puños de amura y escota. Los otros dos tenían el centro a $11/28$ (un poco más a proa) y $13/28$ (un poco más a popa).

El primero de ellos era más plano, y el segundo, no tan plano como el primero, pero sin llegar a ser tan embolsado como el más rápido. Sin embargo, el problema del escotero no se solucionaba con este corte, aunque en parte se aliviaba el defecto, pues al tener más forma, obligaba al viento a ajustarse más a la cara de sotavento de la vela mayor, que es lo que se busca con el escotero

colocado más alto. Había que hallar la solución sin tener que recurrir a la operación de cerrar la baluma, que tanto disgusto da al patrón al notar éste que la mayor tiene que meterse al eje del barco y ésta no le da salida al viento.

La solución tenía que consistir en conseguir que el viento fuese obligado por el foque a ajustarse a la mayor, no sólo por su forma de corte más embolsado, como ya dijimos antes, sino también por su tipo de trazado de la baluma y sobre todo de la cola de pato o pujamen. Si elevamos el ollao del puño de escota a una altura entre 15 y 20 centímetros, conseguiremos que el derrame del foque sobre la mayor aumente, tal y como se ve en la figura, pero sin variar de dirección con respecto



al eje del barco. Es decir, aumenta el flujo de viento, conservando su dirección, condición ésta que no cumplen los foques que han sido sometidos a la operación de cerrado de baluma, ya que aumenta al flujo pero variando sensiblemente la dirección del viento y haciendo «tocar» la mayor, sobre todo al aumentar la fuerza del viento. El efecto que se consigue con el corte del puño de escota de este foque se debe a que el último tercio del pujamen se recoge hacia dentro del barco y acelera de esta manera los filetes de aire de la parte inferior de la vela. Este tipo de foque fue aprobado en la última reunión del comité de la clase «4.20» por lo que los problemas surgidos durante las mediciones han desaparecido.

José M.^o G. Lastra

“Navegación con mal tiempo”

El título de esta breve reseña bibliográfica coincide con una situación que sólo excepcionalmente ha de producirse en una escuela de iniciación al crucero como es el CINA. En consecuencia los alumnos no tendrán generalmente experiencia en esta materia y muchos monitores sólo podrán adquirirla fuera de los cursos del Centro.

Por si la lectura puede completar en parte esta laguna en nuestra formación, en esta nota y en las que puedan requerirla, comentaremos los textos que siendo fácilmente asequibles pueden aportar información sobre un tema tan importante.

En el libro «Navegación con mal tiempo» (cuya lectura no podemos por menos que recomendar a todos los buenos aficionados a la vela) su autor, Adlard Coles, relata una impresionante serie de temporales que ha soportado a lo largo de su dilatada vida en la que ha practicado intensamente el crucero y la regata de altura, sobre yates de pequeño tamaño. También incluye muy buenos relatos de las peripecias que en esos mismos temporales sufrieron compañeros de regata que se encontraban próximos.

Pero lo que resulta más interesante y aleccionador del libro, no es el relato de estas, a veces, impresionantes experiencias, sino el detenido estudio que realiza de las circunstancias meteorológicas que generaron el temporal al que se refiere y sobre cada uno de éstos se incluyen una serie de conclusiones que indudablemente ampliarán de forma muy interesante las experiencias personales del lector.

Merecen especial atención los fragmentos que indicamos por la proximidad a nuestras costas y por el estudio de ciertas perturbaciones muy características que se presentan en el Golfo de Vizcaya (capítulos 5 y 16) y en el Mediterráneo (capítulo 17).

A título personal y por recordarme una divertida navegación en el sur de Bretaña, en compañía de

otros doce compañeros del Centro me resulta especialmente grato el capítulo 6 «Capeando a la altura de Belle Île». Si lee este capítulo algún componente de aquellas tripulaciones seguro que sentirá añoranzas.

El capítulo sobre «Temporales de Supervivencia» en los cuales, como dice el autor «para patrón y tripulación se trata entonces de una batalla para mantener su barco a flote», recoge informaciones de las grandes perturbaciones en el Atlántico Occidental y en los «Rugientes 40º».

El libro se completa con un capítulo debido a Alan Watts sobre meteorología de las Depresiones, veintiuna páginas que resumen las conclusiones expuestas y cinco apéndices.

Uno de estos apéndices, muy anecdótico e interesante es el que se refiere a las superolas. A propósito de ellas y de los «agujeros» que son sus homólogos pensamos que son más frecuentes de lo que pudiera creerse, y como muestra reciente tenemos el vuelco que desarboló el Moody-33 «Demon-Demo», de Angus Primrose el pasado 14 de junio en la Transatlántica en solitario.

En resumen: Un libro que incluye, en un acertado equilibrio, entretenidos relatos de aventuras en el mar e informaciones técnicas del mayor interés.

FICHA BIBLIOGRAFICA

Título Original: Heavy Weather Saiun
Autor: K. Adlar Coles
Edición: 1967
Título en castellano: Navegación con mal tiempo
Traducción: Luis de la Sierra
Edición: Editorial Juventud, S. A. (Barcelona)
1.ª Edición: Diciembre 1975
380 págs. 22,7 x 14,5
Precio: 750 ptas.

Consejo de monitores

Este puede ser un espacio donde se opine de temas que reflejen las inquietudes del momento.

Comenzamos el espacio con una semblanza de un organismo que encuadra un sector del CINA. Y que, tradicionalmente, ha sido motivo de polémica.

EN Otoño del pasado año, todos los que entonces érais monitores recordareis una convocatoria para una Asamblea, con el fin de elegir miembros y poner en funcionamiento el CONSEJO DE MONITORES.

En aquella asamblea se pretendía dar continuidad, después de una etapa de crisis, a una vieja Institución en el CINA.

El Consejo de Monitores nació de la necesidad de separar dos actividades bien precisadas, que en la primera etapa de vida del Centro, se confundían en la Junta Directiva; 1.º actividad: La que se refiere a la gestión propiamente económica, de planificación y relaciones públicas, para la que se requiere gente preparada a nivel de gestión de empresas, capacidad de organización y —muy importante— tiempo para dedicarlo a estos trabajos. Y 2.º actividad: referente a las cuestiones puramente técnicas o pedagógicas, para la que es necesaria gente con experiencia náutica y experiencia en el CINA como monitores.

Naturalmente existen personas que pueden llevar a cabo las dos actividades, pero se veía la necesidad de especializar los grupos, con el fin de que, personas no muy experimentadas, o relativamente nuevas en el Centro, pero cuyas condiciones personales interesaban, pudieran formar parte de la Junta Directiva, sin que por ello obstruyeran decisiones o estudios para los que su voto no se consideraba competente.

Ya en 1972 se pretendió delegar en una representación colegiada de monitores todas las cuestiones llamadas «técnicas», es decir, referentes a

enseñanza, calificación de alumnos, monitores y Jefes de Centro, y también condiciones del campamento, etc., varias atribuciones, un tanto ambiguamente expresadas, en las que el Consejo de Monitores entendía como órgano consultivo, que emitía recomendaciones con destino a la Junta Directiva.

El nombre mismo provenía del paralelo organismo existente en «Glenans», y, un poco a la sombra de su prestigio, se formó el grupo de monitores que recogió el ofrecimiento de la Junta Directiva; comenzaron las reuniones, en las que se eligió una representación y se intentó organizar en alguna forma la mecánica de trabajo del grupo.

El esquema de funcionamiento resultaba efectivo en cuanto a representatividad de los monitores. Efectivamente, en las reuniones se admitía la asistencia —con voz— a cualquier monitor que lo deseara. Así pues, cualquier voz discrepante podía ser oída simplemente con presentarse a una reunión del Consejo.

Ante esto lo difícil era sacar trabajo adelante, pues en cualquier reunión era fácil tropezar en algún pequeño detalle que enconaba la discusión entre personas —a veces— desigualmente informadas, pero igualmente asistidas por el derecho de opinar, en reuniones en las que ni siquiera existía un turno de palabra.

Poco a poco fueron quedando únicamente las personas seriamente interesadas en el CINA, dispuestos a trabajar, y los problemas de falta de estructura se suplieron con buena voluntad, con lo

cual, se llevaron adelante un número importante de proyectos.

Una vez que el Consejo había conseguido cierta capacidad operativa, hubo de enfrentarse a problemas de otro tipo, y era que la Junta Directiva, tal vez sobrecargada de trabajo, en algunas ocasiones, o bien consideraba de secundaria importancia los informes del Consejo, o bien los rechazaba de una forma que a éste le parecía superficial.

El roce nació, a partir de estas discrepancias, en algo que no había quedado bien definido —ni mucho menos— al formar el C.M., como era la delimitación de la competencia del Consejo.

En fin, así son las cosas, se disolvió el Consejo de Monitores, y algunos de sus miembros pasaron a formar parte de la Junta, con lo que se suponían representadas las dos posturas, antagónicas en aquel momento.

Fue una solución (¿buena o mala?), se desautorizaron las posturas que impedían un buen funcionamiento de los organismos y al menos uno dejó de sentirse amenazado, calló su conciencia y se puso a trabajar. Naturalmente esta solución fue fruto de discusiones y a lo largo de ellas se «quemaron» algunos individuos —algunos de los mejores— y eso fue lo peor.

Con el tiempo aquella representación del Consejo se diluyó en la Junta y aquello significó el definitivo abandono de la idea que impulsó la creación de aquel Consejo de Monitores.

Sin embargo, los antiguos problemas continuaban; los monitores no se consideraban suficientemente representados en algunas cuestiones que decidía la Junta, y que luego eran motivo de crítica. Así que volvieron a levantarse las voces que pedían mayor participación y delegación de algunas funciones para ser resueltas por la «base».

Así pues, se volvió a convocar una Asamblea de Monitores. En ella se discutieron los motivos que aconsejaban volver a poner en funcionamiento el Consejo, y se intentaron aprovechar las experiencias del anterior fracaso.

Por ello uno de los primeros puntos fue definir exactamente su composición y la forma de trabajar.

Después de muchas propuestas y contrapropuestas se aprobaron los siguientes dos puntos:

1.—«El Consejo de Monitores está formado únicamente por monitores que son elegidos para este puesto en la Asamblea de Monitores (y pueden ser revocados por ella), el número de componentes es fijo, y queda por determinar cuál será».

2.—«El Consejo formará comisiones de trabajo para el estudio y elaboración de informes concretos, en ellas no es necesario que figure ningún miembro del Consejo, pero han de presentar los informes por escrito y avalados por tres miembros para ser discutidos en él».

Además en aquella Asamblea se presentaron 13 temas, que podían constituir base para una comisión cada uno.

Así pues, 13 miembros comenzaron las reuniones y tomaron sus primeros acuerdos: Elegir presidente, secretario, y reclamar de la Junta Directiva una delimitación de funciones muy concreta que constara en Acta de la Junta, y sirviera de base legal a los estatutos.

De esta forma, en general se comenzó por lo que parecía más urgente: Seguridad, Material, Apreciaciones, formación y alicientes a monitores, etcétera. A lo largo de más de 20 reuniones durante todo el año —nunca entre una y otra más de 15 días— se examinaron y discutieron estos temas, y de todos y de cada uno salió un informe completo del C.M. (que una vez aprobado por la Junta el propio Consejo se encargó de realizar concretamente).

La Junta Directiva en Acta dio al Consejo de Monitores las siguientes atribuciones:

1.—«El Consejo de Monitores es un órgano consultivo que asesora a la Junta Directiva del Centro en los aspectos para los que ésta solicite informe.

2.—«El Consejo de Monitores tiene actividades autónomas por delegación de la Junta Directiva de forma permanente. Estas son:

— Organización de los Cursos.

— Calificación de alumnos y monitores.

(Pasa a la página 24)

HAPPENING NIVEL I

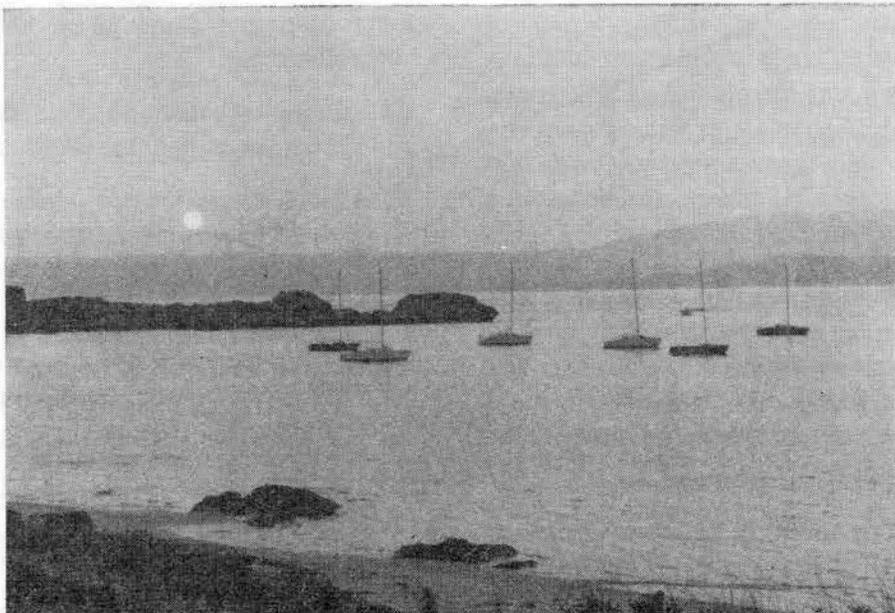
El Vaurien

¡OYE!, pues di que después de currelar durante casi dos días montando el campamento, nos bajamos todos a la playa. Rodeamos a un bicho de plástico y ¿sabes?, ¿sabes cómo nos dijeron que se llamaba el coso aquél?, pues: Vaurien; oye, y que no se hunde, todo eso que me decías de que me iba a ir al fondo con barco, gorra y todo, pues no. Pero lo bueno fue luego, que van y nos dicen que ¿quién quiere darse una vueltecita en un coso de esos?, yo acto seguido, me fui detrás de los primeros pinos que encontré. Pero resulta que dos chavalitas más valientes que el guerra y nuestro chirri juntos, dicen que sí, que ellas, que Moscú va a ser su año; pues nada, las dan sus salvavidas, sus abluciones, y allá que van; ¡oye!, y que se fueron, y allá que se seguían yendo, y de pronto, que si cómo se frena, que si socorro, que si es la primera vez que monto, que cómo se tuerce y esto.

Que si que metas caña, que muerdas la escota... ¡Oyé!, a mi eso de que metas caña me sonó a cachondeo, pero no, es serio; y es que claro, al mar y a todo lo que contiene hay que tenerle respeto.

El duendecillo

Te digo esto porquete voy a hablar de las mejilloneras, y además nunca olvides que, aparte de tener mejillones tienen mala «uva». Verás: allí salí con una chavalita ese día al ancho mar, a mí, los primeros días ancho no me lo parecía; debía ser que me perseguía un duende, porque allá donde iba allá que se me ponía una mejillonera. Di que íbamos ciñendo y ¡zas!, que una que se me pone por delante, pero según nuestra situación, la pasábamos fácil; pero ¡oye!, lo que te decía del duende: a medida que nos acercábamos se movía y apuntábamos más hacia ella. Tanto era, que antes de llegar a ella, la chavalita va y me dice que vamos a tener que virar, y claro, yo soy muy macho y no aguanto que me digan lo que tengo que hacer y además, ciño más que Tabarly, por lo que apuro al máximo y resulta que cuando la tenemos casi pasada, casi rozándola, ¡zas!, que la muy eso... se me echa encima y nos damos, y ¡oye!, que empiezo a dar patadas para separarnos y que nada, que sigue pegada a nosotros por mucho que hacíamos; hasta que, por fin, oigo la voz del Señor que nos manda bajar las velas. Y ¡oye!, mano de santo. Como si hubiésemos estoqueado la mejillonera, afloja sus poderosos brazos y nos deja escapar.



El submarino

Y, entonces, llegó lo grandioso; decidí virar para restablecer nuestro perdido equilibrio térmico, ya que teníamos la mitad de la cara fría y la otra caliente, ¡oye!, y que cuando las velas empiezan a zapatear, veo que la chavalita me quiere abandonar, que tiene todo el cuerpo menos los pies en el agua, pero claro, yo eso no lo aguanto, le dije que donde iba. La eché mano para que no me dejara plantado, y ¡zas!, que me veo en mitad del mar con las velas encima nuestro, y la muy cachonda que me dice que porqué no la he avisado de que virá-

macho, con la tiritona que tenía, lo único que hice fue nuestro viejo corte de mangas, y nos tuvieron que echar un cabo y remolcarnos hasta la playa.

La ofensiva

Y ¡oye!, que cuando nos quedaban 100 metros para llegar a tierra, dos chavalitas que iban en otro vaurien enfilan por el través a nuestro remolcador, y ¡oye!, lo de siempre, que orzes, que abatas, que metas caña, ¡oye! y ella ni modo; y la del foque, que antes de partir en dos al remolcador que se tira cuerpo a tierra al fondo de la bañera, y ¡oye!, que la otra da un viraje en el último momento y



bamos. ¿Tú te crees? No la contesté porque me quedé sin respiración de lo fría que estaba el agua, pero claro, no nos podíamos quedar allí; había que poner derecho el bicho ese, y ¡oye!, que cada vez que lo enderezaba se me venía encima otra vez, la chavalita me dijo que soltara la escota de la mayor, y que aproara el barco; pero macho, después de que me tirara al agua yo ni caso; menos mal que entré todo el tinglado. Oí otra vez al Señor que me decía que bajase las velas, y adrizamos el barco y nos pudimos subir, y nos dijeron que izásemos y continuáramos solos hacia la playa, pero

salva al remolcador, pero qué golpazo nos metió a nosotros; ¡oye!, que casi me caigo al agua otra vez. ¡Con la tiritona que tenía! Y, entonces, la de la bañera que asoma los ojos por la borda y va y le dice a la otra: ¡la que hemos organizado, si les hemos quitado del golpe hasta las velas! ¡Oye!, que se me pasó el cabreo que tenía, y por fin llegamos a tierra sin más incidentes y besé la arena de la alegría que me dio. Bueno, pues ya te contaré más cosas otro día.

Javier Herrador Aguirre

Punto de vista (Viene de la página 21)

Sobre esta base, varios miembros del Consejo iniciaron proyectos para unos estatutos, pero no se llegó a ningún acuerdo definitivo que pudiera presentar como tal el actual consejo a una Asamblea de Monitores, sino que habría que trabajar sobre estos informes personales.

Posiblemente el Consejo de Monitores tiene un vicio del nacimiento, y es que nace para representar y ampliar la base de decisión, pero es menos efectivo cuanto más numeroso; así que cuando comienza a reflejar opiniones amplias deja de resolver cuestiones concretas, y cuando hace lo último, tiende a confundirse —e integrarse— con la Junta Directiva.

El futuro del Consejo —incierto— está, tal vez, en encontrar su identidad, y realizar las funciones para las que es requerido: Una especie de «Pozo de Ciencia», que represente —en cuanto a técnica—, qué es lo que se sabe en el CINA, en cuanto a organización de los Cursos, debe entender cuantos monitores hacen falta para tanta gente, o qué tipo de herramientas resulta más necesarias; has-

ta dónde se puede navegar con seguridad, quién puede ser monitor y quién no, qué barcos hay que «jubilar» y cuáles interesa comprar.

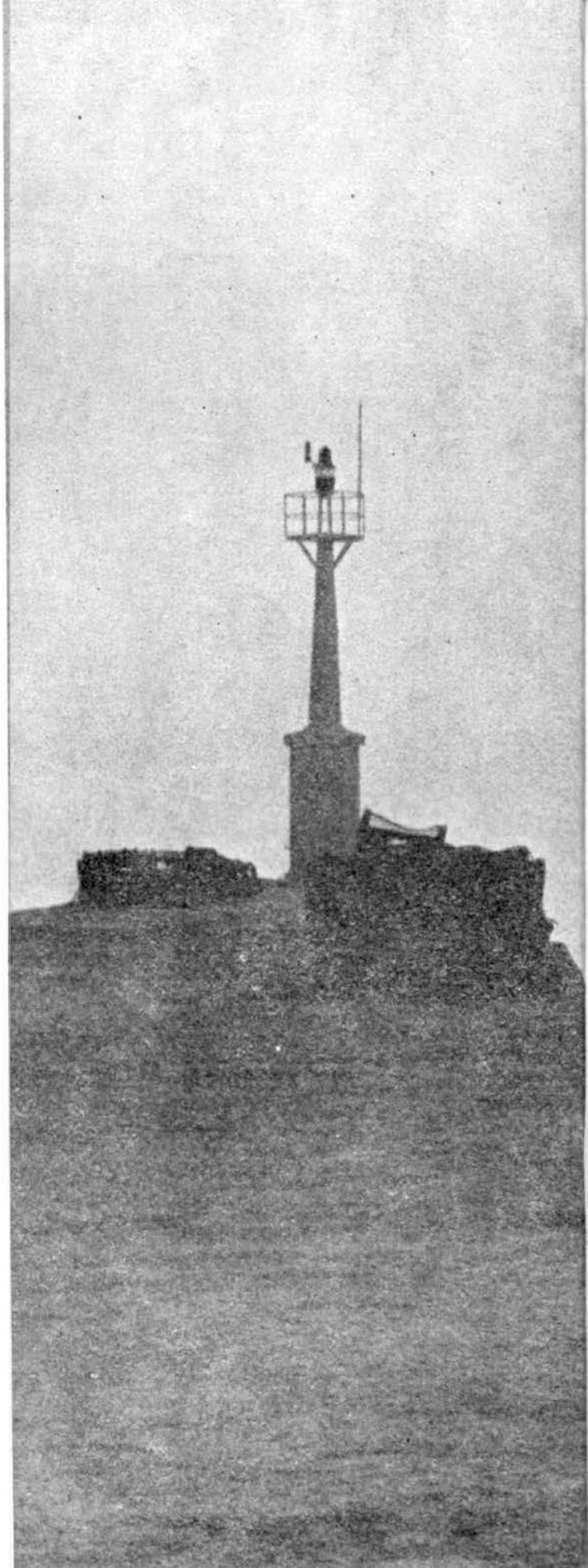
En cuanto a los propios monitores, debe ser depositario de los intereses de la «Crema» del Centro, procurando elevar su nivel técnico proponiendo subvenciones a cruceros, o cursos superiores en otras escuelas..., todo lo que signifique aliciente a estos monitores, «NUCLEO» del CINA, de cuya categoría pasan a formar parte de una forma natural todos los alumnos del Centro interesados en esto.

Y, ¿por qué no?, puede ser más sensible a la crítica y más abierto que la Junta, pero no repitiendo actividades o competencias, sino obteniendo delegación de éstas y trabajando sobre ellas, basando su prestigio en la seriedad de sus resultados.

Si consiguiéramos que este trabajo se prolongase a lo largo de algunos años, tal vez nos encontraríamos con algo de lo que sentirnos satisfechos.

J.R.S.

PORTADA: ISLA DE ONS
FOTO: SLOCKER



100 Ptas.