

AROUSA

boletín informativo del centro
internacional de navegación de arosa



SUMARIO

Páginas

| | |
|-------------------------------------|----|
| EDITORIAL | 1 |
| A BORDO | 2 |
| SOBRE LA NAVEGACION Y LA VELA | 8 |
| ALELUYAS MARINERAS | 12 |
| OPINION | 13 |
| GASTRONOMIA | 15 |
| TOPO | 17 |
| SANDOC EL DIVINO | 20 |
| FLASH NOTICARIO | 24 |
| HABLANDO CON... .. | 26 |
| LIBROS | 28 |

MAYO 1978 — N.º 4

REDACCION

M. Isabel Durante
Javier Sánchez
Alfredo Alcart
Juan Abad
Jesús Penas
Susana Gil
Maite Banquet
Enrique Santana

Dirección, redacción,
administración y
distribución

Arlabán, 7
Madrid-14
Telf. 222-71-31

N. del D.: Los artículos firmados expresan únicamente la opinión de sus autores, no siendo necesariamente la del equipo de redacción de esta revista ni mucho menos la de la escuela.

D. L. M-37362-1976

EDITORIAL

nuevas ideas

"Arousa" se puede definir como una revista de vela que busca la participación de todos y la unión de los miembros que forman el CINA.

Los programas de la organización de la revista han sido en su corta existencia cambiados una y mil veces, por la sencilla razón de que somos simples principiantes y en este nuevo arte, como en todos, las dificultades que se presentan al principio son bastantes.

Se nos ha ocurrido la idea de crear unas secciones más o menos fijas, con el fin de dar a la revista una cierta movilidad y consistencia. Las secciones en un principio se van a dividir en tres grandes apartados:

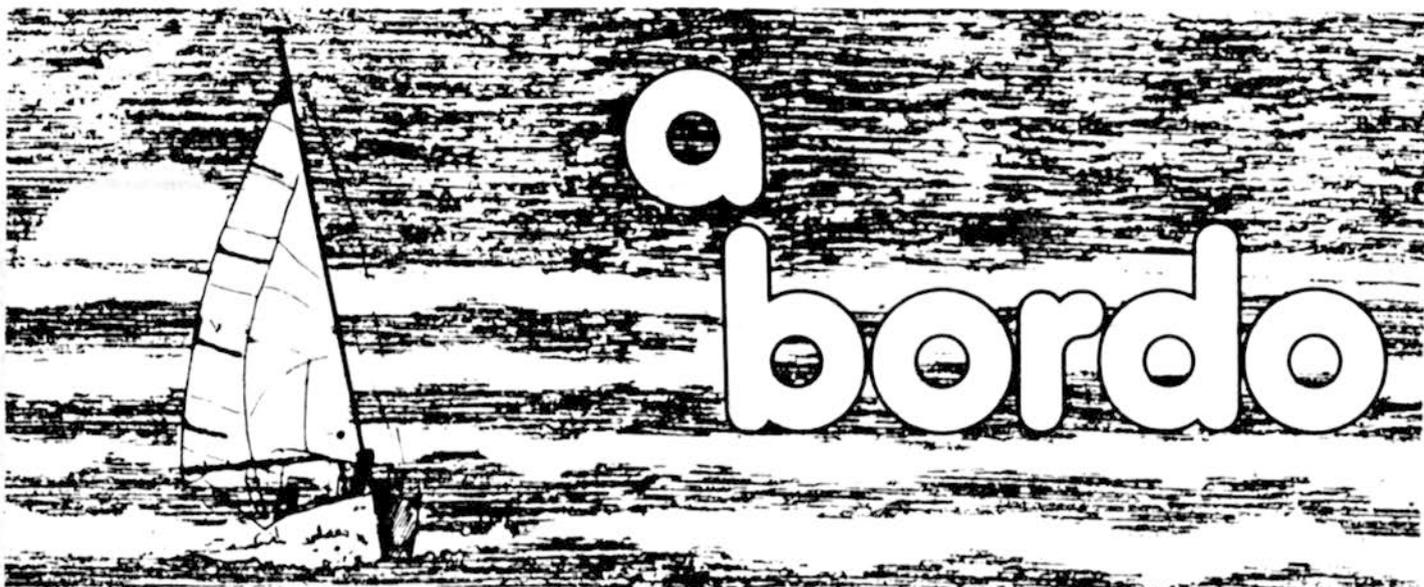
Uno, primero y central, dedicado a temas sobre la Navegación y la Vela; a la opinión, en la que esperamos leer alguna vez la tuya; y por último, la de las entrevistas, en la que se dará a conocer personas y temas relacionados con la vela.

En el segundo apartado, los temas son más variados. El Flash Noticiario y la sección de libros, son viejos temas que nunca pueden faltar. Sin embargo, dentro de este mismo bloque han surgido dos nuevas secciones: la del TOPO, en la que conoceremos o recordaremos pequeños problemas que se nos presentan o se nos pueden presentar en la navegación a vela; y la sección de GASTRONOMIA, dedicada a los buenos adictos a la mesa, consumidores, zampas o gourmets, para que puedan dar a conocer sus conocimientos culinarios ya que, en los barcos de 31 pies ó 10 metros se incluyen ya, hornos basculantes, por lo que el cinco estrellas parece factible.

Por último, el tercer apartado, se limitará a ser el pequeño e importante complemento de entretenimiento, y estará dedicado a las grandes plumas novelísticas como la del creador de Sandok el Divino; y, a la de los escasos y olvidados dibujantes, que nos hacen recordar el poco tiempo en que se teje un jersey mientras que viene la pram.

En un principio la idea parece buena, pero hay que mantenerla a flote, y para eso necesitamos, aparte de unos buenos salvavidas, ¡TU COLABORACION!

EDITORIAL



ARENYS DE MAR MALLORCA a vela

Un grupo de amigos, todos miembros del CINA, acordamos pasar las vacaciones de Semana Santa navegando por el supuestamente apacible y soleado Mar Mediterráneo.

Después de muchísimas gestiones para alquilar barcos (en España no es nada fácil hoy por hoy hacerlo), pudimos al fin conseguir uno para llevar a cabo nuestra idea; se encontraba atracado en "Puerto Bealis", muy próximo a Arenys de Mar. Inmediatamente trazamos el plan: ir a las islas de Mallorca o Menorca. Y con esta meta salimos de Madrid: Lola, Reyes, Jesús, Angel, Mario, Joaquín, Domingo, y Leonardo.

El barco era un TORNADO 31 de 9,20 metros de eslora, con una mayor, un génova, foque 1, una vela de Dragón que hacía de foque 2, un tormentín, y spinaker. En cuanto al equipo de navegación, tenía dos compases de ruta, corredera electrónica, radio-goniómetro, emisor-receptor, estación meteorológica; además un sextante que nos llevamos nosotros.

La primera mañana la dedicamos a los preparativos: hacer un inventario, despacho del rol en la comandancia, revisar velas, escotas y resto del material, y comprar la comida y organizarla junto con los equipajes, lo cual nos resultó bastante trabajoso ya que el interior de este barco no está bien distribuido. Después de comer salimos a navegar para probar el barco, e hicimos cambios de velas, toma de rizos, y todo tipo de maniobras para cogerle el tranquilo a la rueda del timón, que era una novedad para todos nosotros.

Al día siguiente salimos a las 10,30 con la intención de hacer navegación costera en dirección Sur ya que las previsiones meteorológicas no aconsejaban iniciar la travesía a las islas, pero como el parte que oímos a mediodía era favorable, decidimos cambiar de planes y poner rumbo al cabo de Formentor en la punta norte de la isla de Mallorca. La navegación fue fantástica. Durante todo el tiempo tuvimos viento de fuerza 3-4 a un descuartelar, cielo totalmente despejado y luna casi llena por la noche. El único problema era que la corredera electrónica marcaba velocidades alucinantes de hasta 9 nudos, por lo que tuvimos que prescindir de sus servicios y estimar las distancias recorridas un poco a ojo. Echamos en falta las "tablas de escora", lo cual dificultaba la utilización de las literas de barlovento (y sino, preguntar a Mario que recibió la visita de Reyes en su vuelo de una banda a la otra ¡sin tocar el pasillo!), y la "línea de vida", con esa cierta sensación de seguridad que da en los desplazamientos nocturnos por cubierta. A las 3,00 de la noche vimos el faro de Formentor y al amanecer nos encontrábamos ya en el canal entre Mallorca y Menorca. Una vez ahí optamos por ir a Alcudia y a la 1,00 de la tarde llegamos a puerto.

La entrada y atraque no resultaron todo lo brillantes que era de desear; una efusiva amarra nos dio la bienvenida abrazándose a nuestra hélice, y Jesús (con la cordialidad que le caracteriza) a pesar de lo nublado del día y de la baja temperatura del agua, tuvo que tirarse a su encuentro. Las actuaciones de Mario y, posteriormente la

de Joaquín, contribuyeron a que por fin tuviéramos nuestro barco amarrado, y nos bajamos a tierra para comer sentados tranquilamente y pasear.

La mañana siguiente también la dedicamos a descansar. A mediodía Domingo nos consiguió un parte meteorológico de Palma que anunciaba vientos del NW fuerza 5-7, por lo que decidimos salir en dirección a la costa E de la isla, navegando así por una zona relativamente protegida. El principal peligro estaba en el tramo de la costa Norte que había que recorrer donde lógicamente debería haber bastante mar. Las olas venían de popa pero eran grandes (fuerte marejada según nuestra estimación y mar gruesa según la información meteorológica), e hicieron trabajar lo suyo a Angel, quien llevando la rueda se afanaba en mantener la empopada e impedir la trasluchada, que hubiera sido peligrosa en aquellas circunstancias. El viento era 6 con rachas de 7.

Pasamos por fin el cabo de Pera en la punta NE de la isla y nos colocamos al resguardo de la costa E. Después tuvimos un rato de calma que nos obligó incluso a bajar las velas y poner el motor ya que nuestra intención era llegar a dormir a Porto Cristo. Navegamos así una media hora y volvió el viento, al principio flojo y luego subiendo rápidamente, forzándonos a poner el tormentín y los dos rizos. El barómetro se mantenía alto. El viento llegaba claramente a fuerza 7. Afortunadamente estábamos protegidos por la costa y las olas eran pequeñas. Cuando avistamos Porto Cristo ya era de noche y se mantenía la fuerza del viento por

Con velocidades de hasta
160 kilómetros por hora

Un fuerte "mestral" azotó ayer Baleares

Toda la geografía mallorquina se vio ayer azotada por violentas rachas de viento. Un duro "mestral" sopió en todas las Baleares con velocidades de hasta ciento sesenta kilómetros por hora, como las registradas en la sierra de Alfàbia. En Palma se alcanzaron velocidades de sesenta y cinco kilómetros por hora. El viento reinante afectó considerablemente al estado de la mar y durante la noche de ayer hubo mar gruesa en la costa norte de Mallorca.

En Palma, los bomberos y la Policía Municipal tuvieron que intervenir en numerosas ocasiones por los estragos causados por el viento, que derribó varios árboles que obstaculizaron la circulación rodada. El accidente más espectacular tuvo lugar en el Paseo Marítimo, donde la caída de una palmera, cruzándose en la calzada, interrumpió parcialmente el tráfico. También fueron numerosos los postes y letreros luminosos que fueron arrancados por las intensas ráfagas de viento.

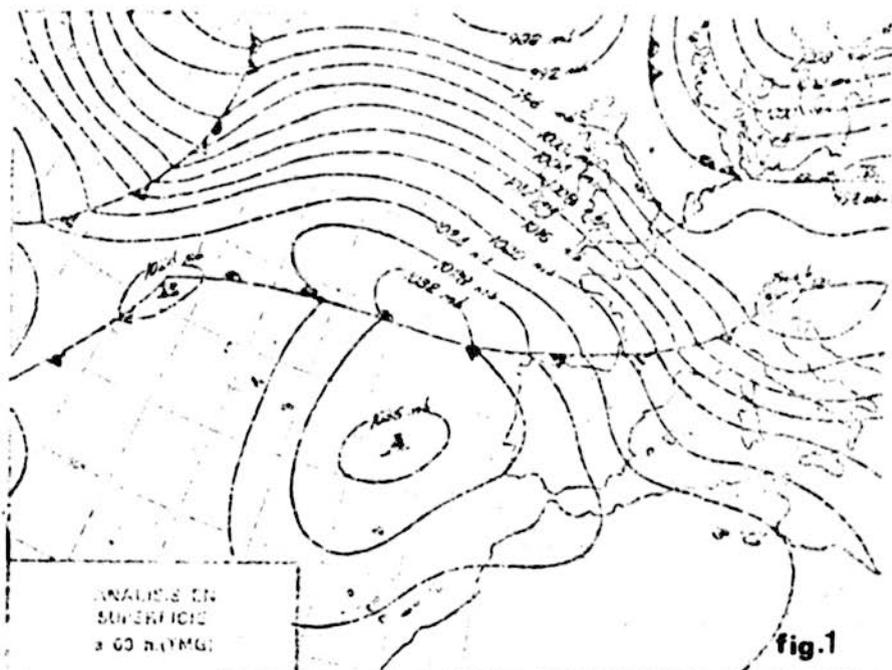


fig.1

lo que dimos varias vueltas e incluso pensamos en la posibilidad de seguir navegando toda la noche; en un momento que amainó algo, entramos en puerto. Este es un puerto bastante protegido de vientos N y W por lo que una vez dentro no tuvimos problema alguno.

A la mañana siguiente pudimos leer en los periódicos: "Fuerte mistral azotó ayer las Baleares...". El mapa del tiempo era el de la fig. 1; desde estas líneas queremos prevenir a los que piensan navegar por esas latitudes, de estas situaciones con anticiclón al W de la península y borrasca al N, que son las típicas para que sople el mistral. Parece mentira que siendo una situación

tan clara y específica para que aparezcan estos vientos (como luego hemos podido comprobar consultando libros de meteorología), no se avise a los ingenuos navegantes, ni siquiera en el parte del "Boletín diario del centro de análisis y predicción" del Servicio Meteorológico Nacional de España que luego hemos podido consultar, y en el que ni se menciona. Si nos hubiese pillado al N o NW de la isla, y no tan protegidos como estábamos al E, lo habríamos pasado francamente mal.

Después de hacer turismo en Porto Cristo (obligada visita a las cuevas del Drach), salimos en dirección a Palma haciendo escala en Porto Colón para pasar la noche.

Por fin, con vientos muy suaves, llegamos al Club de Mar de Palma ya de madrugada. En seguida, hábilmente patroneados por Mario, nos lanzamos al vicio de la "Plaza Gomila", prolongando luego la velada en el barco con unas botellas de champán para celebrar el éxito de nuestro ya casi finalizado crucero.

Al anochecer del día siguiente salimos de Palma con la inevitable idea de regresar hacia la península. El viento estaba de nuevo en fuerza 6-7 (aquel día habían suspendido las regatas del Trofeo Reina Sofía) con fuerte marejada. Como queríamos oír el parte meteorológico de por la mañana y además nos interesaba coger combustible (cuando se navega a vela y hay un plazo fijo para llegar a un destino, conviene contar con la posibilidad de la encalmada), fuimos a Puerto Andraitx al SW de la isla.

No tuvimos más sorpresas excepto una en la travesía de vuelta, pero esta vez fue más agradable. En este puerto, Domingo, puntualmente como siempre, oyó a las 9 de la mañana el parte de la oficina meteorológica del aeropuerto de Palma: vientos del NW fuerza 3 con tendencia a mantenerse así bastante tiempo y marejadilla con mar de fondo (mar vieja). Así que salimos resignados a hacer la travesía ciñendo, pero sin más peligros. A mediodía el viento calmó y un rato después roló al S y empezó a soplar con fuerza 3-4. La situación atmosférica de ese día se refleja en el mapa de la fig. 2; los vientos según éste son del N o

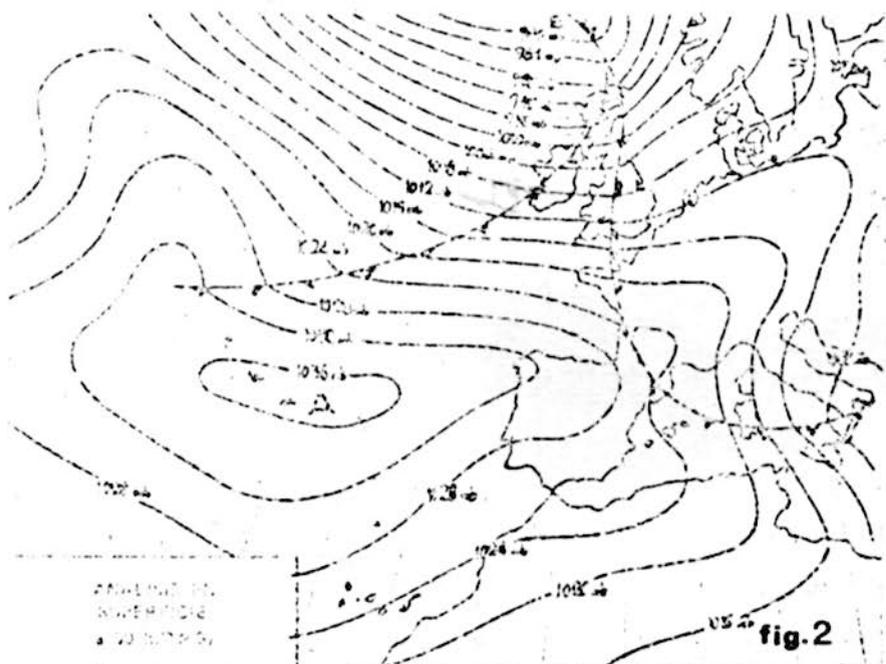


fig.2

NW. Los vientos del S que tuvimos quizás se debieron a una borrasca nacida en el propio Mediterráneo. Como es sabido la mayor parte de las borrascas que se presentan en éste se originan en el propio mar, y sólo una mínima parte de ellas vienen del Atlántico o de Africa. Lo que según el parte meteorológico iba a ser una penosa ceñida se convirtió misteriosamente en una agradable empopada que nos dio opción a poner el spi, y a convencernos de la necesidad de instalar un winch para su driza (casi tenemos que subir a la cruceta a descolgar a Lola que había sido la encargada de izarlo).

El Mediterráneo parece bastante sorprendente y por ello algo peligroso.

LA TRIPULACION



SEMANA SANTA EN EL SOLENT

Como los últimos años, unos meses antes de semana santa pensamos en alquilar algún barco en zonas que nos ofrecieran ciertas novedades y alicientes en su navegación. Como ya muchos conocíamos las costas de Bretaña, donde tuvimos navegaciones de gran interés, se nos ocurrieron otras dos zonas, el Mediterráneo y el Atlántico Norte en las costas inglesas. Antes esta alternativa unos prefirieron las aguas teóricamente tranquilas y soleadas del Mediterráneo y sus Baleares; nosotros preferimos comprobar lo mucho escrito sobre las movidas y frías aguas de los ingleses.

De las costas inglesas nos apetecieron dos navegaciones, la posibilidad de navegar hacia el Famoso Fasnet y la de cruzar el canal de la Mancha. La primera pronto quedó descartada, pues los propios ingleses a través de Guillermo Arce, nuestro contacto en Inglaterra, nos hicieron desistir de ello por lo temprano de las fechas y la presencia casi permanente de temporal; esto nos decidió por el cruce del canal.

Los alicientes que motivaron la elección de esta zona fueron sus peculiares características, como las fuertes corrientes que alcanzan en determinadas ocasiones los 5 ó 6 nudos, vientos de fuerza 6-7 casi permanente, rápidos cambios meteorológicos pero predeci-

bles que te obligan a confeccionar e interpretar tus propios mapas, la posibilidad de hacer navegación astronómica, gran tránsito de barcos y las proximidades de la costa con muy poco fondo lo que provoca fuertes barras.

En Madrid nos reunimos varias veces para preparar el viaje, estudiamos las posibles rutas con sus inconvenientes y ventajas, tuvimos varias alternativas previstas pero ninguna decidida pues debimos atender a la meteorología que al final sería quien decidiera. Estudiamos las cartas de corrientes y vimos que sería imprescindible afinar en el cálculo de la navegación para alcanzar puerto a la hora prevista, pues las fuertes corrientes lo hacen a veces imposible. Preparamos los chuletarios del proceso de cálculo para la navegación astronómica y los cuadernos de meteorología donde situar los datos recogidos en los partes y a partir de los cuales se confecciona el mapa meteorológico. Después de esto sólo nos quedaba hacer las tripulaciones y esperar al avión. Las tripulaciones quedaron así: Mucki, Carmen, Carlos, María, Casito y Jaime y para el otro barco Guillermo, Alfonso, Isabelle, M.^ª Jesús, Domingo y Gabriel.

Después de un vuelo breve, ameno y alegre por la intervención de uno de Sigüenza con su bocata de chorizo y su botella de Soberano, llegamos a Londres donde nos esperaba Guillermo; esa noche nos reunimos en su casa a



comentar los últimos detalles de la navegación. Al día siguiente salimos en tren para Limington, nuestro punto de partida. A mediodía llegamos al Fortuna Ponton, pantanales repletos de barcos; allí nos entregaron los barcos, un Contessa 32, el Calypso, y un Westerly Centaur, el Krikri. Aquí tuvimos una primera decepción, pues el Krikri era bastante menos barco que el Calypso, casi se acercaba más a un motovelero que a un velero nato. Muki, Carlos y Jaime inspeccionaban minuciosamente el barco acompañados del encargado. El barco estaba deficientemente equipado, carecía de mesa de cartas, espacio interior mal aprovechado, compás de ruta poco visible. Carlos tuvo que comprar barómetro, pues no tenía.

Ante la diferencia de barco hicimos un sorteo, tocándonos a nosotros la china, es decir, el Krikri.

anuncio de temporal

Esta tarde nos dedicamos a comprar provisiones y a conocer el barco. Ya de noche, Jaime, Mucki y Carlos preparaban la navegación del cruce del canal. Tomamos el parte de las 23,55 y aunque había anuncio de temporal, la borrasca parecía que estaba pasando, por lo que pensamos que mejoraría, excepto Guillermo que, conocedor de aquella zona, nos decía que allí las borrascas se engendraban seguidas como un rosario.

A las 6 h., después de amanecer, cruzamos el canal de salida a motor, dirigiéndonos a las aguas del famoso Solent. Allí izamos velas y comprobamos el mal funcionamiento del sistema de toma de rizos por vueltas de botavara; Mucki y Jaime tardaron más de 20 minutos en tomar dos rizos. Navegamos por esa zona para conocer el barco y ver el efecto de las corrientes, el viento no era demasiado fuerte, F-5, pero el mar estaba muy incómodo y difícil, pues debido a las corrientes, viento y poco fondo, las olas rompían en distintas direcciones.

El barco no era ninguna maravilla navegando, muy pesado y lento de movimientos, con una caña muy dura y con bastante holgura. Después de estas maniobras pusimos rumbo al SW para cruzar el paso de las Neddles y adentrarnos en el canal. A medida que salíamos hacia el mar, el viento se mantenía pero el mar se acrecentaba. Cerca ya de las Neddles teníamos olas rompientes de 3 y 4 metros y en vista

que la cosa estaba fea decidimos esperar por allí hasta el parte de las 13,55. Durante este tiempo estuvimos acompañados de rompientes que nos movieron como una batidora. El Krikri nos dio un susto pues próximos a una zona de rompientes quisimos virar para evitarlas y se negó, por lo que no tuvimos más remedio que atravesárnoslas, eligiendo entre ola y ola la zona de menos rompiente. Al final la pasamos bastante bien y no embarcamos mucha agua; decidimos poner más vela, ya que si no el Krikri no podría maniobrar contra las olas.

Después de que Carlos tomase el parte de las 13,55 en que se confirmaba la teoría de Guillermo, una nueva borrasca aparecía, así que decidimos ir al S de la isla, a un puertecito llamado Shanklim, pero en esos momentos conectamos con el Calypso que nos proponía volver a puerto, pues el estado del mar, de la tripulación, y el parte así lo aconsejaban.

Durante todo este tiempo tuvimos la compañía de una lancha rápida y de un helicóptero, que más tarde nos enteraríamos que eran de seguridad. Regresamos esa tarde a puerto para reponernos del agua recibida y del movimiento de las olas.

fuerza 7-8

A partir de entonces volvimos a estudiar la navegación y a hacer planes para el día siguiente y sobre todo a estar muy pendientes de los partes meteorológicos. En los partes el anuncio de "Gale" (temporal) era continuo, incluso de "sever gale" y de "ciclonyc". Pasamos dos días tomando cuatro partes diarios, confeccionando los mapas meteorológicos y planes de navegación. Los partes eran muy completos y nuestra labor de interpretación era fácil.

Fueron dos días de angustia y tensión; todos esperábamos el momento de dejar de ver tierra; nos resistíamos a la idea del abandono y por la noche con fuerza 7-8 en puerto y mucho frío nos dedicamos a identificar estrellas y a tomar alturas con el sextante.

Al día siguiente decidimos salir pues era la última posibilidad de cruzar el canal, a pesar de que los partes eran similares a los de días anteriores. Salimos de madrugada, cruzamos el Solent y al llegar a las Neddles teníamos fuerza 7-8 y mucho mar, la situación era más difícil que el día anterior pero la experiencia adquirida nos decía

por dónde teníamos que ir y cómo llevar el barco. Fuimos pasando todos por la caña. En vista de las malas condiciones meteorológicas y que el barco hacía agua por arriba y que la bañera desaguaba con dificultades, decidimos esperar al próximo parte; como éste todavía empeoraba la situación y por otra parte el Calypso había roto el pinzote de la botavara y el compás de ruta decidimos volver a puerto, pero por otra parte las corrientes eran contrarias y no nos permitían dar la vuelta a la isla, que era nuestro objetivo.

Para volver a puerto tomamos unas empopadas que nos llevaban en surfing y nos hacían cuidar muchísimo la caña, que cada vez tomaba más holgura. Por la tarde volvíamos a salir a pesar del mal tiempo para navegar por el Solent, Casito y Mucki se quedaron en tierra y se enroló Alfonso que tenía interés en probar el barco, el Calypso debido a la avería se quedaba un día en puerto. Esa tarde con fuerza 7-8 de ceñida y corriente en contra de 4 nudos nos hacía muy difícil ganar barlovento. Las condiciones duras de navegación nos hicieron ver que el barco no estaba preparado para cruzar el canal, nos entraba agua por encima de la cabina y por el water; por otra parte al no ser un velero puro los ángulos de ceñida no pasaban de 60°, lo que, unido al abatimiento y la corriente, nos llevó a ayudarnos con el motor para poder llegar a puerto ya anochecido.

Al día siguiente amanecemos casi inundados de agua por lo que el Krikri abandonó la posibilidad del cruce. Por su parte el Calypso lo volvió a intentar para terminar dando la vuleta a Wight donde la corriente, viento y mar los tuvo en jaque durante 24 h.

Nosotros por nuestra parte, enterados de la llegada de tres barcos: Cónдор, Pen Duick VI y Great Britain II, de la regata de la vuelta al mundo a Portsmouth, decidimos acercarnos allí. Tuvimos ocasión de curiosear y enredar por todos los rincones de esas verdaderas máquinas acompañados de Gutiérrez Zulueta, único tripulante español en esta regata, quien nos deleitó con sus relatos.

Aquí en Portsmouth acabó nuestro contacto con el mar y nos dirigimos a Londres sin ver totalmente satisfechas nuestras ilusiones a pesar de lo mucho aprendido, a visitar museos mezclándonos con el resto de los turistas.

SEMANA SANTA EN AROSA

Una vez más, y en contra de los que parecía en un principio, se ha navegado en Arosa durante la Semana Santa.

En el transcurso de la semana los aguerridos aspirantes a monitor, han recorrido las aguas gallegas, que si a principio de semana estuvieron acompañadas de mal tiempo, a partir del jueves y con la llegada del resto del grupo, gozaron de un tiempo bueno, un viento fuerte y una mar de fondo magnífica.

Los aspirantes, y que me perdonen el apelativo, hicieron una navegación nocturna a bordo del Vionta, desde el Xidoiro al Grove; una subida a la isla de Sálvora con un encuentro memorable con el "Rías Bajas", y una navegación sin visibilidad hasta la Loba.

El miércoles por la noche, en el "Faro", nos reunimos todos y formamos un grupo de veintiseis que se fue a dormir a la casa de la Lanzada. Al otro día bajamos al Grove para desayunar y nos repartimos en los barcos que había disponibles: el Vionta para los monitores, y el Noro, Bosco y Julia para los demás.

Al que escribe estas líneas, le tocó el Julia, barco con historia, pues ha sido recuperado del mar después de su naufragio. Está precioso, todo pintado de blanco y con madera por todos lados, ¡incluso su enorme palo es de madera!

Después de aparejar, salimos del Grove y pusimos rumbo a la isla de Sálvora, con viento, fuerza 4, y una mar que cada vez era más grande, pues había marejada de Finsiterre.

Tras dejar atrás Sálvora, fuimos abriendo las velas al viento y pusimos rumbo a San Vicente a un largo.

Por todas partes se veía el romper de las olas que izaban varios metros por encima de las piedras. En San Vicente fondeamos a la Gira en el nuevo puerto con pleamar y bajamos a comer a tierra. Por la tarde salimos de nuevo al mar e hicimos unas bordadas, sin más historias.

Cuando llegamos a la Lanzada: ¡después de fondear claro! nos fuimos a cenar a un pequeño bar que hay cerca y, al final como el personal estaba un poco "zurrao" nos fuimos a dormir.

El siguiente día salimos rumbo al Grove de ceñida con olas que tapaban por completo los barcos: el "Bosco" que ciñe muy poco se retrasaba cada vez más y al caer la tarde en los alrede-

dores de la Loba, le dijimos desde el Julia que nos íbamos hacia puerto sin esperar al Vionta y al Noro que habían subido mucho por la ría. Después de atracar sin viento, nos fuimos a cenar y luego de nuevo a dormir a la Lanzada.

El sábado se empleó por completo en realizar maniobras necesarias para la seguridad a bordo... Hombre al agua, atraques, rizos, cambios de velas, etc.

Por la tarde volvimos al Grove de empopada con brisa suave y mar como un plato. Como siempre nos picamos un poco y como desde el Noro que di-

rigía Paco de Miguel vimos que el Vionta izaba el spi y el Julia hacía lo propio; nosotros que no tenemos spi a bordo izamos todas las velas que teníamos. Lo pasamos fenomenal y mantuvimos nuestra posición hasta llegar a la bocana del puerto.

Al día siguiente, domingo, sólo se navegó para trasladar los barcos hasta la ría donde está el astillero de Antonio, para fondearlos allí y, luego tras despedirnos de todos, y ver los nuevos Mosquetaires, emprendimos el regreso a Madrid.





NESPA, S. A.

Insurance Brokers & Consultants

Uno de los principales agentes libres de seguros y reaseguros en España.

Coberturas nacionales e internacionales

Operaciones locales, nacionales e internacionales

CORRESPONSALES Y REPRESENTANTES DE:

Hudig & Langeveldt Group, B.V., Países Bajos

Henrijean & Cie., Bélgica

Frank B. Hall & Co. Inc., EE.UU.

Rollins, Burdick, Hunter & Co. Inc., EE.UU.

Segurosca, Venezuela.

...y varios brokers ingleses

y con afiliados en el resto de Europa, Oriente Medio y Lejano.

NESPA, S.A.
Avenida de Pío XII, 61
Madrid — 16
Teléfono 458 89 00*
Cables INTERNESPA
Telex 22993 jjat e

Broker de los seguros del CINA, y a entera disposición de sus miembros para cualquier tipo de consulta en esta materia, tanto en casos particulares como industriales.



Sobre la navegación y la vela

Por Juan Adolfo Eli

"Oye, pásame el angulómetro y dime la hora al segundo cuando te diga "TOP" que me voy a marcar una de latitud."

Cuando en el crepúsculo la estrella polar brilla suficientemente y el horizonte es aún bien visible, Purita mide con el sextante el ángulo que forman estrella y línea, siendo ella el vértice del ángulo, dice "TOP", anota la hora se mete en la cabina y a los tres minutos tres sentencia: Estamos en latitud $39^{\circ}-42,6'$!

La polar nos da la latitud por un método muy rápido que vamos a tratar en este artículo. Los datos que necesitamos son: la fecha y la hora, en este caso el 22 de Diciembre a las 18.00 horas de la zona. Nuestra longitud estimada es de $5^{\circ}-30$ E, la altura instrumental fue $a_i = 40^{\circ}-18,1$, el error de índice 1,4 negativo, y la altura del observador(a) en este caso de 2,5 m. (Altura ojos de Purita superficie del mar). Preparado papel, lápiz, goma de borrar y almanaque náutico, vemos que nuestra longitud pertenece a una zona que con respecto a Greenwich va adelantada una hora por lo que en el anuario habrá que ver la hora 17.

La HTU a 17 día de la fecha, nos da en el grupo de Aries (γ)

$$hG''\gamma = 345^{\circ} - 53,6$$

corr. minut.

| | |
|-------------|----------------------|
| y segund. | 0-00 |
| hG γ | 345 $^{\circ}$ -53,6 |
| LE | 5-30 |
| h γ | 340-23,6 |

Este dato nos servirá después para hallar unas correcciones. A continuación trabajamos el valor obtenido con el sextante.

$$a_i = 40^{\circ}-18,1$$

error índice 1,4

$$a_o = 40 - 16,7$$

corr. pag. 387 4,1

altura verdad $40 - 12,6$

Esta es la altura verdadera a la que se encuentra el astro sobre el horizonte una vez deducidas las correcciones del error de índice (valor que todo sextante tiene mayor o menor) las correcciones de la famosa página 387 del almanaque náutico, (altura del observador sobre el nivel del mar, paralaje, refracción, etc.), y a continuación hay que hallar las tres últimas correcciones C_1 , C_2 y C_3 . Estas son necesarias ya que la estrella polar no se encuentra exactamente en el punto norte sino que gira un poco alrededor de él. Por esa razón nuestro valor de la C_1 variará dependiendo desde donde lo veamos. También influirá la altura a la que se haga la lectura del sextante, C_2 ; y por último la época del año en que se esté, C_3 . Estas correcciones se encuentran en unas tablas del almanaque para el año en curso en las páginas 382-384. En nuestro problema son:

$$\begin{aligned} c \quad C_1 &= - 0^{\circ}-30,5 \\ C_2 &= + 0,2 \\ C_3 &= + 0,3 \end{aligned}$$

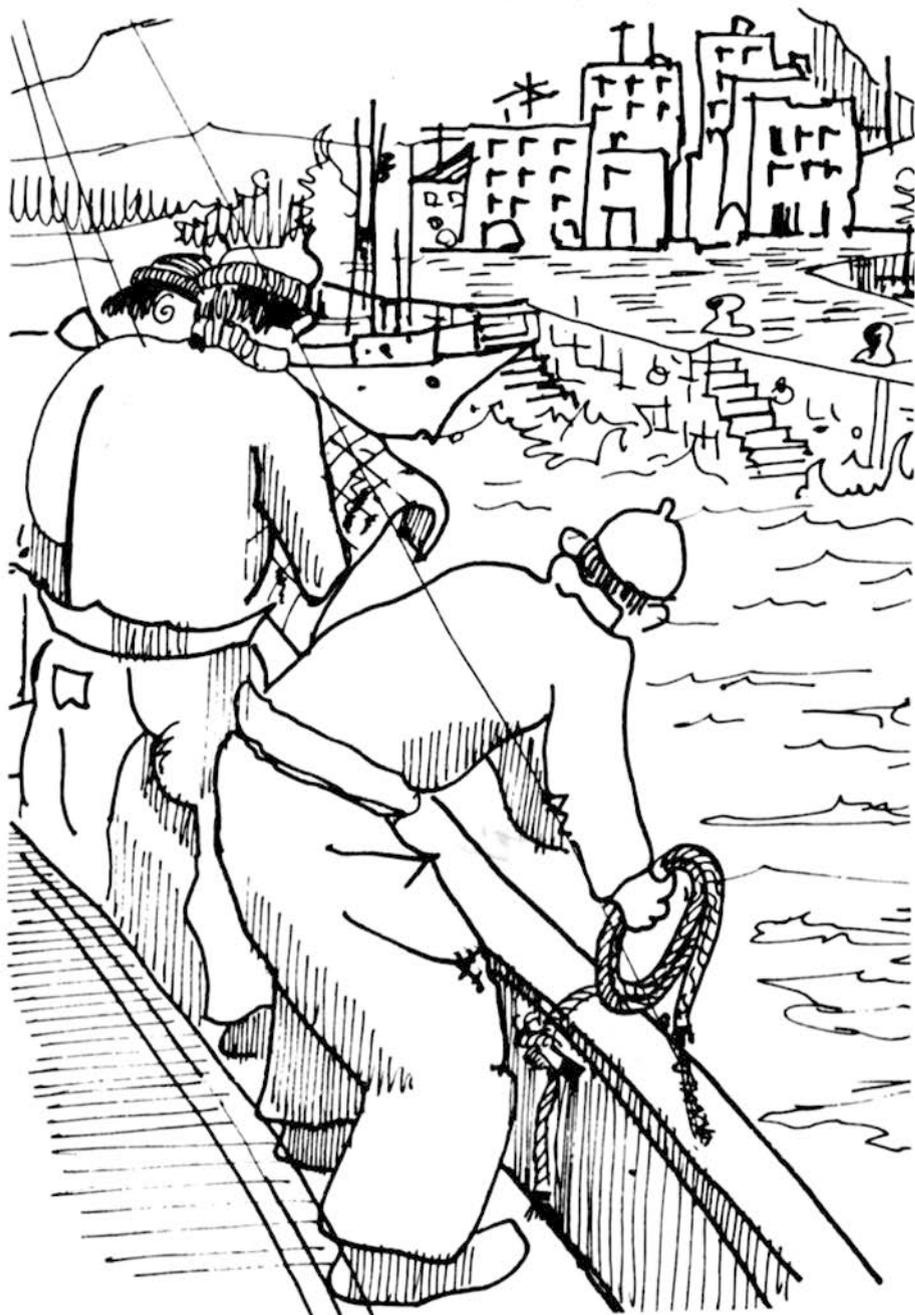
que da como valor final $- 0^{\circ}-30$ que aplicado a la altura verdadera da como

latitud verdadera = $39^{\circ}-42,6$. Tiene que ser norte porque la polar no se puede ver desde el hemisferio sur.

Sobre la navegación y la vela

Esta forma de situarse es interesante por su rapidez y exactitud. (Cuando se observen estrellas "mojarlas bien con el horizonte".) Es valiosa en rutas con predominio norte-sur Lisboa-Londres, mientras que en las de este-oeste no da información de lo que se avanza y es una especie de seguro para "no subir o bajar demasiado" en latitud.

Hay más formas de situarse en astronomía, ya que los medios descritos en estos dos artículos hacen referencia a situaciones muy especiales de las posiciones del sol y la polar, pero sería demasiado querer enseñarlo por correspondencia. Al que le sobren 400.— ptas. le invito a comprarse un almanaque náutico para que ateniéndose a lo escrito llegue a resolver y comprender el cálculo. En caso de no enterarse de nada no le devuelvo el dinero pero le ruego que se ponga en contacto con Jaime Álvarez Cienfuegos, José Manuel Fernández Agudo o José Carlos idem, Reyes Durante, María López, Carlos Ganzedo, Joaquín Barcón, Jesús Gómez, Domingo Torres y Jesús Penas, que deberían de acordarse y en una hora poder darse al menos teóricamente, un paseo por el globo.



Sobre la navegación y la vela

NAVEGAR SIN TIMON

Por GONZALO PUEBLA

...es muy fácil. Vayamos al grano. Para controlar tanto el rumbo como la velocidad del barco vamos a hacer uso exclusivamente de: la mayor, el foque y el peso de nuestro propio cuerpo.

Consejos prácticos:

— Elegir un día con vientos de fuerza moderada. Con vientos flojos el barco responde muy lentamente y puede uno acabar por desesperarse. Con vientos fuertes se pueden tener problemas si no se tiene cierta experiencia. Una fuerza 2 sería ideal.

— Ha de ser una persona la que maneje todo el barco. Esto no quiere decir que el patrón vaya sólo, sino que, en caso de que navegue con un proel, éste se quedará sentado y quieto donde el patrón le diga. Si el proel cooperase también en el gobierno del barco habría muy probablemente faltas de sincronización entre los movimientos del patrón y proel que harían muy difícil mantener un rumbo fijo.

— La orza permanecerá metida completamente como si fuéramos en ceñida. Esto es por simple comodidad, pues no es práctico tener que sacar y meter la orza cada vez que cambiemos el rumbo; por la sencilla razón de que, como nuestro barco sin timón va a variar constantemente de rumbo, como es lógico no vamos a estar moviendo la orza a cada posición del barco respecto del viento. Lo más probable, y muchos lo saben por experiencia, es que, al principio nos pasemos mucho tiempo dando vueltas en

círculo sin poder salir de él. En estos momentos no pensamos precisamente en la orza.

— Elegir una zona del mar o pantano libre de obstáculos (mejilloneras, rocas, boyas...), y dentro de dicha zona escoger la parte de barlovento, pues siendo novatos en este arte no tardaremos mucho en llegar a la parte de sotavento. Si comenzásemos a practicar en esta última parte podríamos tener rápidamente problemas con la zona de obstáculos ya señalada.

— Como medida de seguridad llevaremos el timón en el interior de la bañera para ponerlo rápidamente en su sitio a fin de salir airosos de cualquier situación comprometida.

Estos puntos habrá que recordarlos cuando naveguemos sin timón las primeras veces. Una vez que tengamos cierta práctica, los tendremos en cuenta sin pensar en ellos.

Veamos ahora cómo podemos equilibrar el barco.

Hay que decir antes de nada que todos los movimientos que realicemos a bordo han de ser tanto más suaves cuanto más flojo sea el viento.

Según la fuerza del viento el proel se colocará en un punto tal que el barco vaya plano cuando el patrón esté sentado en el banquillo de barlovento, mientras van, por ejemplo, a un través. De esta forma, cuando pase a la ceñida, y cace las velas, el patrón podrá salir a hacer banda evitando que el Vaurien escore. Cuan-

do pase a un largo o una empopada podrá echar su cuerpo hacia el interior de la bañera a fin de evitar que una contraescora excesiva hiciera arribar su embarcación descontroladamente.

Se debe tener en cuenta que el Vaurien es un barco ardiente, tiende a orzar por naturaleza, aunque vaya plano; por lo tanto el peso de la tripulación lo pondremos un poco más hacia popa que cuando navegamos con timón para contrarrestar este ligero desequilibrio.

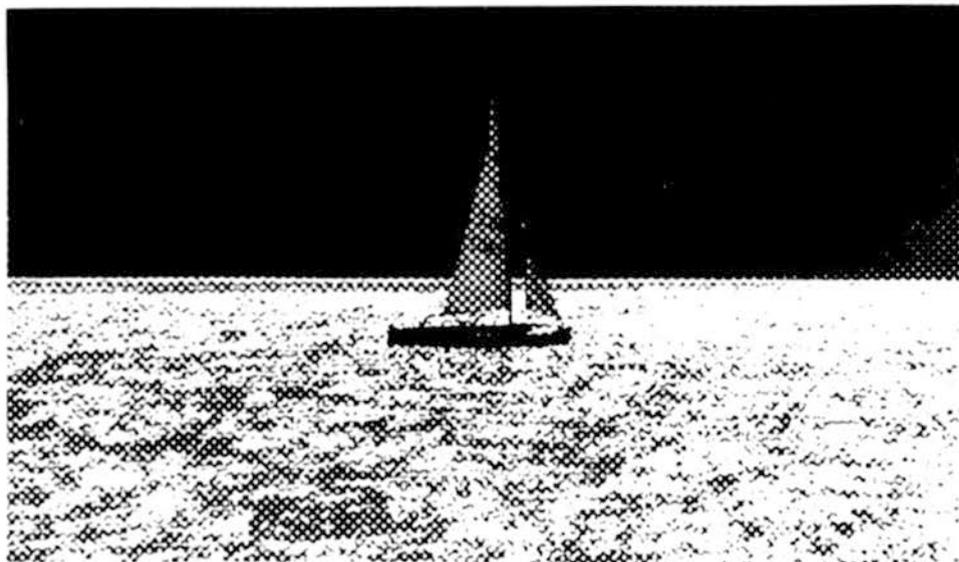
Recordemos que si desplazamos el peso hacia proa la embarcación tiende a orzar, y si desplazamos el peso hacia popa tiende a arribar. Este efecto es pequeño y no lo utilizaremos para gobernar nuestro barco, sino, como ya hemos indicado, sólo para equilibrarlo y para que sea a su vez más dócil.

Analícemos ahora cómo vamos a gobernar nuestro Vaurien.

Si deseamos que nuestro barco orce, podemos cazar la mayor (hace que orce mucho), largar el foque (hace que orce poco) o escorar el barco desplazando hacia sotavento nuestro cuerpo (hace que orce mucho). Para hacer que nuestro barco arribe podemos cazar el foque (hace que arribe poco), largar la mayor (hace que arribe poco) o contraescorar el barco desplazando el peso hacia barlovento (hace que arribe bastante).

Una vez con el barco a flote, la situación de la tripulación a bordo será tal y como se indicó an-

Sobre la navegación y la vela



teriormente. El patrón llevará una de las escotas del foque en la mano más próxima a la proa del barco; llevará la escota de la mayor en la mano más próxima a la popa del barco. Para más rapidez en el manejo de la mayor el patrón cogerá la escota de ésta en el trozo comprendido entre el espejo de popa y la polea del extremo de la botavara.

Es muy aconsejable que al comenzar a practicar la navegación sin timón llevemos la mayor muy largada. La razón es la siguiente: si cazamos mucho la mayor, el barco, como ya hemos visto, tendrá una enorme tendencia a orzar, y si no compensamos cazando el foque y echando el peso a barlovento lo más probable es que acabemos virando por avante nuevamente. Este ciclo se repetirá muchas veces mientras no larguemos la mayor o compensemos como decíamos antes.

Una conclusión que podemos sacar de esto último es que para virar por avante basta cazar la mayor, largar el foque y hacer que el barco escore. Una vez terminada la virada largaremos un poco de mayor para que el barco

no vuelva a orzar, y sobre todo pondremos el barco plano.

¡Es muy importante mantener el barco plano para poder conservar un rumbo determinado!

Si el barco comienza a orzar o a arribar suavemente es señal de que no va completamente plano o la mayor no está en su sitio. No importa que la mayor lleve una contrabolsa grande en la parte cercana al mástil. Conforme vayamos consiguiendo que nuestro Vaurien vaya lo más derecho posible hacia un punto prefijado, estaremos mejorando bastante. Ahora bien, si deseamos que el rendimiento aumente deberemos ir cazando suavemente la mayor e ir al mismo tiempo haciendo banda, saliéndonos cada vez más fuera del barco (incluso pedir ayuda al proel si es necesario), hasta que la contrabolsa de la mayor desaparezca.

Creo que lo más útil en este tipo de navegación es adquirir sensibilidad y llegar a saber cuándo el barco va a empezar a orzar o a arribar para anticiparnos en su movimiento e impedir que esto suceda corrigiéndolo a su debido tiempo.

Veamos a continuación cómo realizar una virada por redondo.

Primeramente hemos de decir que un barco de vela navegando en empopada es mucho más inestable que en ceñida. En empopada basta que alguien se mueva un poco en la bañera para que el barco escore y contraescore peligrosamente. Vuelvo a recalcar la importancia de llevar el barco plano especialmente en el momento de la trasluchada.

Para hacer la virada por redondo hemos de pasar a la empopada; para ello, si no vamos ya en dicha posición iremos arribando suavemente haciendo que el barco contraescore, largando al mismo tiempo velas hasta llegar a la empopada.

Ahora vamos a trasluchar.

Ante todo el barco plano. Cazamos mayor con ligera y pasamos la botavara a la otra amura rápida pero no violentamente. Si en el momento de terminar la trasluchada nuestro Vaurien está escorado, éste nos dará una orzada considerable, que, si no compensamos a tiempo puede acabar en vuelco.

Ya hemos trasluchado. Ahora con nuestra nueva amura podemos orzar y tomar el rumbo que deseamos.

Durante esta maniobra el patrón irá en el centro de la bañera presto a lanzarse a un costado u otro para evitar que el rumbo se altere.

Para terminar diré que para mantener un rumbo con regularidad deberemos usar de nuestro peso, del foque y de la mayor simultáneamente. No es tan difícil y con un poco de práctica podemos llegar a conseguir un dominio considerable de nuestro pequeño Vaurien.

aleluyas

Y si el rollo te ha gustado.
Y quieres colaborar.
En las "Pascuas" y en la "Santa".
Tu saber aumentará.

Ya, monitor con prurito.
En poco tiempo serás.
Y como hizo el abuelito.
Al CINA ayudarás.

Pero todo no es la vela.
Como ya calcularán.
Hay otras actividades.
En la calle de Arlabán.

Allí se hace una revista.
Con muchísimo tesón.
Y si tú te decidieras.
Se agradece la intención.

También tenemos biblioteca.
Y por muy poquito dinero.
Podrás "curar" tu ignorancia.
Si ese es tu deseo.

Si lo que aquí te relato.
Te deja el cuerpo igual.
No te sientas mojigato.
Y dinos tu necesidad.

Si este escrito te parece.
Un poco machista ahora.
No me lo tomes en cuenta.
Pues mi nombre es "Servidora".

Por si acaso no has pensado.
Lo que te ofrece tu CINA.
Deja de acariciar la minina.
Y escucha bien so atontado.

Cuando llegan los calores.
Del estío secular.
El CINA siempre te ofrece.
Poder ir a navegar.

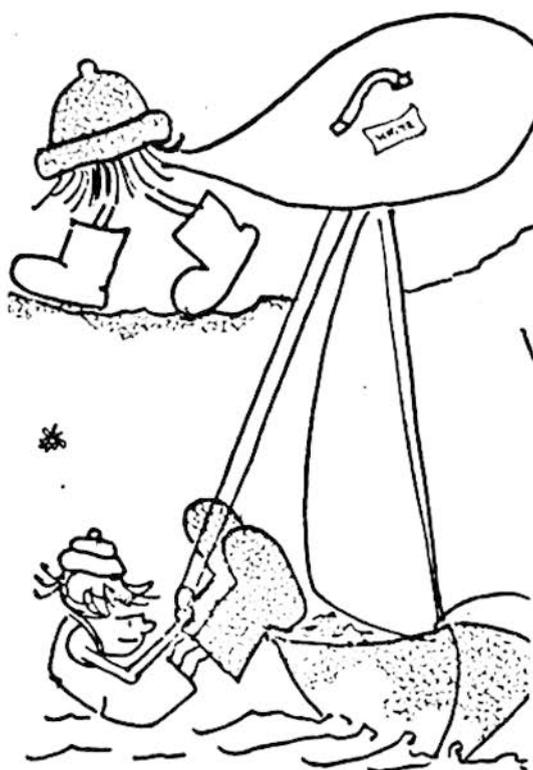
El CINA siempre te espera.
Con sus dotes de adivino.
Enseñarte sin tardanza.
A que seas buen marino.

Cuando llegues a la Isla.
Y escuches gritos inoportunos.
Sabrás sin ninguna duda.
Que estás en el nivel uno.

Piensa que ahí no se acaba.
Y si tu saber quiere más.
Oirás pronto la algaraba.
De los del "dos" por la Mar.

Por si acaso lo "pasaste".
Y deseas continuar.
Das un paso hacia adelante.
Y en el "tres" te encontrarás.

Claro que todo se acaba.
Y el verano no es excepción.
Pero no te entristezcas "macarra".
Que en el pantano hay reunión.



marineras

Opinión

¿mas o mejores monitores?

El CINA ha cumplido sus primeros diez años y durante este tiempo ha crecido mucho; se ha pasado de disponer de diez barcos y sesenta alumnos a tener veintisiete barcos y más de trescientos alumnos cada año. Efectivamente se ha crecido una barbaridad pero quizás de una forma improvisada sin atender a todas las áreas que componen una escuela de vela, pues somos más, tenemos más barcos y disponemos de más dinero. ¿podemos decir que la calidad de nuestra enseñanza ha mejorado en la misma medida? En conciencia debemos responder que no, que lejos de seguir una evolución paralela, ha sufrido una degradación continua durante los últimos años. Años duante los cuales el CINA como organización se ha despreocupado del mantenimiento y formación de monitores y aun así, podemos quedar alucinados en una asamblea general oyendo como la junta directiva se vanagloria del alto número de suspensos alcanzados???? Me temo que estoy "desfasado" y no entiendo nada, aunque tal vez, sean los



otros, porque pienso yo que con tanto crecimiento el CINA ha perdido parte de su filosofía. Aún podemos leer en las propuestas de propaganda algo así: el CINA es una escuela de vela sin fines lucrativos, pero ¿hasta qué punto este párrafo sigue siendo cierto? Es verdad que nadie en el CINA cobra una peseta, la mayor parte de los esfuerzos van encaminados a alcanzar un mayor rendimiento económico y me pregunto yo ¿qué le importa este aspecto a una escuela de vela como el CINA en el que debería ser un medio y no un fin.

MONITORES: UN MINIMO DE 60 DIAS DE NAVEGACION

Parece que algo está cambiando en el CINA y no comprendo cómo puede medirse la eficacia de la escuela en pesetas, en lugar de hacerlo por el número de personas que cada año aprenden a navegar.

Unas líneas más arriba he comentado la despreocupación en la formación de monitores y sin embargo alguien podría argumentar que el CINA dispone ahora de más de sesenta monitores; bien cierto, entonces: ¿Por qué éste último año han tenido que venir tantos monitores de fuera del CINA o que no han hecho curso de monitores? ¿Por qué hemos tenido un 80 por ciento de suspensos?

Bien, si esto ha sido así sospecho que de los monitores teóricos pocos tienen el nivel técnico debido; y esto lo confirman el tanto por ciento de alumnos perdidos. En una palabra, a nuestros monitores les falta "algo".

¿Qué es lo que les falta? No me queda más remedio que hacer un poco de historia: en los primeros tiempos

del CINA con diez barcos y un promedio de quince a veinte alumnos por curso bastaba con un jefe de centro de buen nivel técnico y un par de monitores para desarrollar el cursillo a la perfección, pero es que para ejercer como monitores estos tenían que hacer el correspondiente cursillo de monitores y además nivel uno, nivel dos, y nivel tres (Y esto, ¿dónde está ahora?), lo que da un mínimo de sesenta días de navegación.

SE IMPROVISAN MONITORES

Para los jefes de centro era imprescindible todo lo anterior y el haber encuadrado previamente como monitor en algún curso similar, lo que da, unos setenta y cinco días de navegación. Ahora, con más barcos y muchos más alumnos, está claro que se precisan más monitores y mejor preparados. En cuanto a nivel teórico, los actuales cursos de monitores son tan buenos o tan malos como antes pero ocurre que ahora se improvisan monitores, pues



para ejercer como tal basta con hacer el correspondiente curso de monitores y nivel dos, es decir, unos cuarenta días de navegación. Puede que ahora, debido a la mejor alimentación, se asimile mejor y los cursillos sean más eficaces pero la experiencia no se sustituye con nada y desde luego la diferencia es abismal a favor de las primeras promociones de monitores (33 por ciento de experiencia en monitores y 43 por ciento en jefes de centro); creo que nadie discutiría que la principal virtud de un monitor es la experiencia. No, decididamente, no es este el camino para ofrecer una calidad de enseñanza adecuada por muy buena voluntad que se tenga y por mucha teoría que sepan, les faltará experiencia, "tablas".



MONITORES CON MAS EXPERIENCIA

De todo ello se deduce que no puede soslayarse en el futuro el tema monitores y que efectivamente necesitamos más y mejores monitores y sobre todo con más experiencia y que si fuera preciso se debería frenar en seco el desarrollo de la escuela en tanto no se solucione este problema.

¿Pero, de qué medios puede valerse el CINA para conseguirlo? De cara al nivel teórico y práctico además de los cursos de formación de nuevos monitores, se me ocurre poner en marcha un programa de formación continua para monitores por medio de charlas y seminarios donde cada monitor "estre-

lla" cuente a los demás sus experiencias o disertar sobre el tema que domina o que más le apasiona; no está de más decir aquí, que desde esta línea se están desarrollando unos cursillos de monitores y materialistas los jueves en Arlabán.

Con esto se conseguiría saber más y tener más contacto entre los monitores lo que es bueno para todos, pero no suficiente. Por encima de todo lo que un monitor debe hacer es navegar mucho, en crucero, en derivador, de paseo o participando en regatas, en mar o pantano, donde sea y como sea; el objetivo está claro, un monitor encima de un barco debe dar la impresión de estar en el salón de su casa, tumbado en el sofá, leyendo el periódico



funciona cada fin de semana, y el monitor interesado no tiene más que hacer acto de presencia.

Finalmente, el CINA como organización, debe "invertir" en monitores, dedicando parte del dinero obtenido en los cursillos en su formación y perfeccionamiento, en un porcentaje suficientemente elevado que permita disponer de todos los monitores necesarios con la calidad adecuada, pensando especialmente en aquellos que por razones de edad dependen de la economía familiar a la hora de hacer un curso de formación de monitores.

PACO DE MIGUEL

mientras toma una copa, y esto, sólo se consigue con días de navegación. No hace falta tener ninguna cualidad especial.

Alguién podrá decir que esto está muy bien, pero sólo al alcance de aquellos que disponen de barco propio. Esto no debe ser un problema y podemos barajar varias soluciones. Unas, dependientes de los propios monitores, y otras dependientes del CINA como escuela de navegación.

Se están dando cursillos de iniciación y perfeccionamiento en pantano; lugar ideal para que los monitores nuevos encuadren y se baqueteen; esto



sobre la patata y la vela

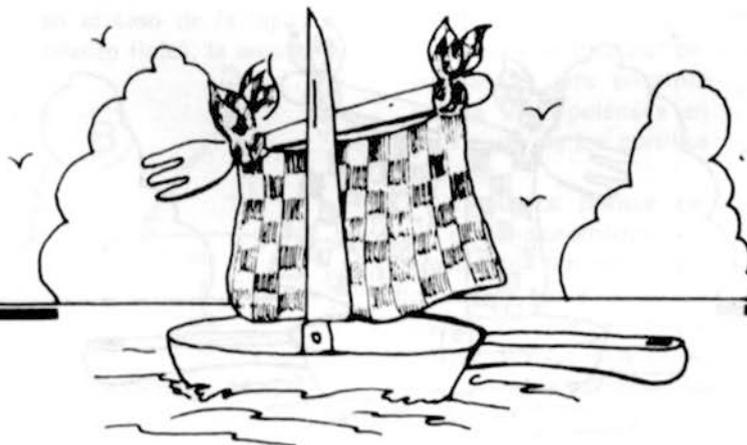
por Juan-Adolfo Eli

La patata. Con una combinación de tres letras se hizo una palabra estúpida y vulgar. El sonido de patata es feo y escribirlo a máquina es una continua repetición de letras. Parece mentira que tal engendro semántico, que ese insulto fonético sea punto de unión entre niños, cine, labradores, trabajo, maquinaria moderna, cosecha, comida, variedad, naturaleza y química. Nadie hubiera creído que esa planta traída de América del Sur a finales del dieciseis tendría la importancia que más tarde lentamente adquiriría. Frita o cocida, gratinada o salteada, en puré o en forma de bola, caliente o fría puede ser una delicia para el paladar y un suplicio para la cintura, producir reacciones de alegría o tristeza, de interés o indiferencia en una o varias personas ante un mismo plato; puede hacer a los comensales repetir o murmurar amabilidades imbéciles, ser éxito o fracaso de una mesa. La patata. Nadie hubiera creído que ese fruto de la tierra, pomme de terre llamada por los franceses y en algunas partes de Alemania todavía conocida como Erdapfel que también viene a significar manzana de tierra, pero más conocida allí como Kartoffel (eso sí que suena), fuera uno de los alimentos más importantes del ser humano, algunos animales y millones de insectos y larvas.

El taco científico es "solanum tuberosum". Una planta solanácea de flores blancas o moradas cuyas raíces llevan en su extremo gruesos tubérculos carnosos y feculentos", reza el sabelotodo diccionario, pero también el tubérculo de esa planta se puede denominar con el mismo nombre. Nace en la misma tierra, hay que agacharse a todo lo largo del patatero campo para recogerla y luego volver a por las perdidas en un segundo repaso. Placer únicamente comparable al de un señor lumbago. Por mis riñones ¡lo juro!

Se come de día y de noche, por la mañana en forma de tortilla con tinto y gaseosa o cerveza, a media mañana como aperitivo con algo más de alcohol, al mediodía en forma de sopa, puré, rellena, guisada o frita (algunas dan pena) a media tarde en el tasqueo como brava y por la noche a la brasa, al vapor u otra vez frita (algunas siguen dando pena).

Las cinco recetas que a continuación se presentan son un mínimo extracto de las posibilidades que ofrece nuestra protagonista y faltan en ellas con toda intención, la preparación de la tortilla de patata o tortilla española debido a que este plato nacional, que no falta ni en recepciones oficiales, admite con sus pocos ingredientes tal cantidad de variantes, únicamente comparables a las de la paella y la sangría. Cocida al vapor, (con cáscara naturalmente y pelada después), con mantequilla; cocida/frita, (patatas crudas troceadas en grandé, puestas en una sartén con aceite y añadiendo un cucharón de agua y todo esto a continuación al fuego hasta que el agua se halla evaporado la patata se haya frito y pegado ligeramente o menos ligeramente al fondo de la sartén, la patata buena, bien aireada durante su almacenamiento, está rica, pero que muy rica, tan rica que en la fábrica de Volkswagen en Wolfsburg todos los días se descargan dos vagones, dos de patatas peladas en las diferentes cocinas de la fábrica para que 50.000 personas puedan seguir fabricando el popular escarabajo.



GASTRONOMÍA

-TRUQUITOS-

Para cocer patatas con piel es mejor cocerlas al vapor. Poco agua o poner las patatas sobre una malla de metal. Las patatas peladas se cuecen a partir de agua fría. Una vez en su punto se vacía el agua. El cacharro con las patatas se calienta ahora sobre el fuego hasta que queden secas. Es conveniente agitar el cacharro para que no se pegue el contenido al fondo.

Bolas de patata

1 kg de patatas hervidas, 1 panecillo duro de dos días (barra de 4 pts.) 20 g. de mantequilla, 1 cucharada sopera de cebolla y perejil, 2 huevos, 2-3 cucharadas soperas de harina, una pizca de sal y nuez moscada, 1/2 cucharada de te, de orégano fresco. Para cocer las bolas 3 litros de agua, una cucharada de te de sal.

Pelar las patatas cocidas el día anterior. Rayarlas y mezclarlas con los cubitos de pan duro tostados anteriormente en mantequilla, con las cebollas previamente salteadas y el resto de los ingredientes. Untándose las manos con harina hacer bolas con la masa hasta obtenerlas sin grietas, del tamaño de una mandarina aproximadamente. Cocer entonces en agua ligeramente hirviendo y salada con el cacharro o cacerola abierta durante 8 ó 10 minutos. Se sirve acompañando asado, caza y ragout.

Hamburguesas de patatas

3/4 kg de patatas crudas, 1/2 taza (mediana) de leche o nata (dulce o agria), 4-5 patatas medianas cocidas de días antes ó 2-3 cucharas soperas de harina, una pizca de sal y de nuez moscada, 1 huevo, un poco de aceite.

Pelar las patatas y rayar las crudas en una fuente, taparlas y extraer poco después dos cucharadas soperas del agua depositada, añadir el mismo volumen de leche o nata. Mezclar a continuación las patatas cocidas e la harina, sal, nuez moscada y el huevo con la patata cruda, formar bolitas e ir aplastándolas hasta obtener el tamaño deseado de la hamburguesa. Freir en aceite hasta que ambos lados estén bien tostados. Servir con ensalada o puré de manzana.

También se puede rayar la patata cruda en una fuente y mezclarla con una cebolla dorada en una cucharilla de te de aceite, añadir perejil y cebolleta y una cuchara soperas de harina. Hacer bolitas y de ahí las hamburguesas.

Ensalada de patatas

1 kg. de patatas, 1/4 litro de caldo de carne, 3-4 cucharas soperas de vinagre, 1 punta de cuchillo de sal, una pizca de pimienta, una cebolla, 3-4 cucharas soperas de aceite.

Cocer las patatas con la cáscara y pelarlas en caliente, una vez frías cortarlas en rodajas. Verter encima el caldo (sin grasa), añadir el vinagre, sal, pimienta y la cebolla cruda bien picada, a continuación añadir el aceite. Mezclar con cuidado. Acompaña todo tipo de cena fría, pescado, carne y embutido.

Patatas al horno con foi-gras

1 kg. de patatas, 2 huevos, 1/4 litro de leche, 500 grs. de foi-gras, pizcas de sal, pimienta y nuez moscada.

Se cuecen las patatas, se pelan y se cortan en rodajas. En una vasija de cristal que aguante el horno y previamente pincelada con mantequilla en su interior se ponen por capas las patatas y el foi-gras, terminando con una capa de patata. En ésta se plantan unos pocos y pequeños copos de mantequilla. Sobre las capas se vuelca el cuarto de litro de leche en el que se batieron ligeramente los huevos con la sal, la pimienta y la nuez moscada. Se introduce la olla en un horno previamente precalentado y al estar la capa de arriba bien dorada se saca del horno y se sirve con ensalada de lechuga y tomate por ejemplo.

Todos los menús están pensados para cuatro personas.





¿Por qué el espejo de popa tiene cuatro agujeros? ¿Para qué valen?

Porque de esta forma podemos reglar el barco según la cantidad de viento que haya. Usaremos los dos agujeros más cercanos a los herrajes del timón cuando tengamos vientos flojos. Usaremos, por lo tanto, los dos agujeros más lejanos a los herrajes del timón cuando tengamos vientos fuertes.

¿En qué momento debemos pasar de los agujeros más interiores a los más exteriores? No hay una fuerza de viento que señale este límite. El instante en que debemos pasar de los interiores a los exteriores será cuando veamos que no podemos aguantar el barco cuando vamos en ceñida, a medida que el viento va aumentando. Depende, pues, en gran

parte de la tripulación.

La posición de la escota es la indicada en la figura en cada caso. Veamos ahora para qué sirven.

El tener la posibilidad de adoptar para la escota de la mayor dos posiciones diferentes sirve para controlar la tensión aplicada a la baluma y regular la abertura de la mayor; lo que hemos dicho y lo que sigue es sólo válido para cuando vamos en ceñida.

Sabemos que si queremos ceñir mucho hemos de meter la botavara hacia el eje del barco; ahora bien, así perdemos velocidad. Si, por el contrario, abrimos la botavara ceñiremos menos pero correremos más.

Suponed que estamos en el caso de la figura B (viento flojo); la escota es-

tá montada en los agujeros más centrales; en estas condiciones conseguiremos que la botavara se meta hacia el eje del barco sin tener que cazar mucho la escota, y por consiguiente sin dar demasiada tensión a la baluma.

Por lo tanto, con vientos flojos obtendremos una buena ceñida al meter la botavara hacia el eje del barco, y tendremos una velocidad considerable ya que, al no haber dado mucha tensión a la baluma, la mayor adquirirá la suficiente curvatura para obtener de ella una considerable fuerza.

Comprobad que, cuando vayais en ceñida, la baluma adquiere una curva-

tura helicoidal, más o menos.

Suponed ahora el caso de la figura A (viento fuerte); utilizamos los agujeros más extremos. En estas condiciones sólo podremos meter la botavara a base de cazar mucho la escota de la mayor. Así tensamos la baluma para que la mayor no se abombe demasiado y transmitimos esta tensión al estay para obligarle a que esté recto y poder ceñir bien.

Cuando cazamos la escota de la mayor lo que hacemos es tensar al estay a través de la baluma. Tened en cuenta que para ceñir bien el estay ha de estar muy recto.

¿Por qué pones las escotas del foque por la parte interna de los obenques?

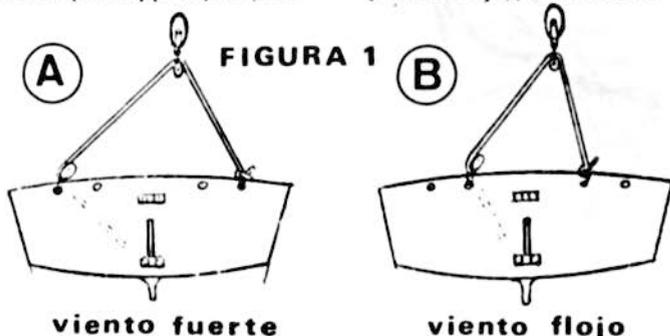
Debido a diversas circunstancias esta pregunta resulta muy polémica en gran parte de los cursillos habidos.

Respuesta: porque, para el funcionamiento correcto del Vaurien, especialmente en la ceñida, es necesario que el foque pueda cerrarse más de lo que se cierra poniendo las

escotas por la parte externa de los obenques.

Conseguiremos así que el barco ciña más, siendo el rendimiento de sus velas suficientemente grande. Mirad las figuras.

Aunque el barco A corra más deprisa que el B, éste ceñirá más que el primero gracias al correcto funcionamiento de su fo-



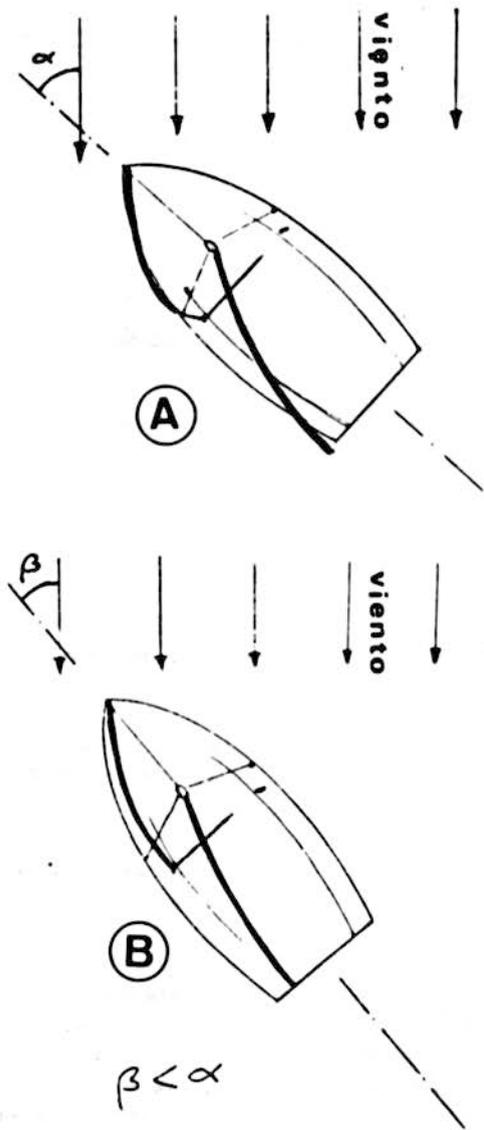


FIGURA 2

que. El resultado es, y la práctica lo demuestra, que

el barco B ganará barlovento más rápidamente que el A.

¿Por qué es tan estable un barco de vela puesta a la capa?

La explicación es la siguiente: (mirad la figura A).

Por estar el foque acuatelado aparecen en él dos fuerzas (f_d , f_p); una de ellas (f_p) hace que el barco tienda a ir marcha atrás (para información de algunos hay que decir que un barco de vela tiene marcha atrás). La otra (f_d) hace que el barco tienda a deri-

var.

Por estar el barco próximo a un través y por tener la mayor totalmente largada permanecerá ésta tan sólo parcialmente hinchada engendrándose en ella dos fuerzas (F_d , F_p); una de ellas (F_d) hace que el barco tienda a derivar; la otra (F_p) hace que el barco tienda a ir hacia adelante.

El propio barco por sí sólo buscará su punto de equilibrio, en el cual la tendencia del foque a que el Vaurien marche hacia atrás queda compensada por la tendencia de la mayor a que el barco marche hacia adelante; estas dos tendencias (fuerzas) son f_p y F_p que por ser iguales y de sentido contrario se destruyen.

Conclusión: el barco no anda ni hacia adelante ni hacia atrás.

Veamos qué pasa con las fuerzas de derivad (f_d , F_d).

Si el foque tiende a que el barco derive y la mayor también tiene esta tendencia lo más lógico es que el barco derive. Vectorialmente: f_d , F_d son del mis-

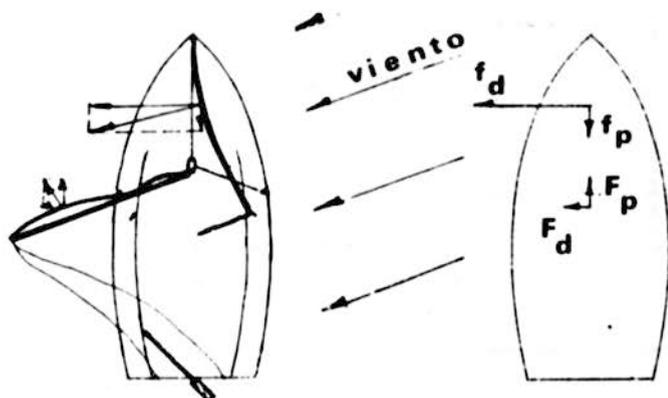


FIGURA A

mo sentido; entonces se suman y la resultante, $f_d + F_d$, es la fuerza que hace que el barco derive continuamente. ¿Se opone algo a esta deriva? Sí, la orza, que, introducida totalmente, hará que el barco derive más despacio.

¿Estamos realmente seguros en esta posición? Analicémoslo sacando el barco de su punto de equilibrio y comprobando cómo vuelve a él sin que nosotros hagamos nada.

Suponed que por cualquier causa el barco ad-

quiere la posición de la figura B. La mayor queda flameando por completo; el foque sigue completamente hinchado. Sucederá entonces que la proa de nuestro Vaurien será llevada por el viento hasta la posición estable de la figura A por dos motivos: primero, f_p combinada con el efecto que produce el timón en la posición representada, obliga no sólo a que la proa caiga a sotavento, sino a que la popa tienda a subir a barlovento.

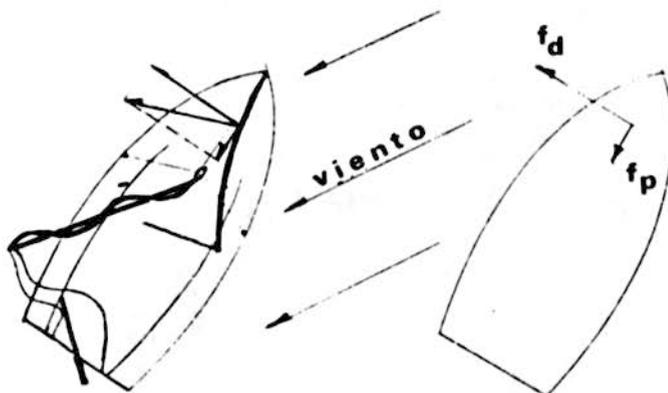


FIGURA B

Conclusión: nuestro Vaurien vuelve al equilibrio estable de la figura A. Pensad que el foque siem-

pre hace arribar. Suponed ahora que por alguna causa la embarcación se encuentra en la si-

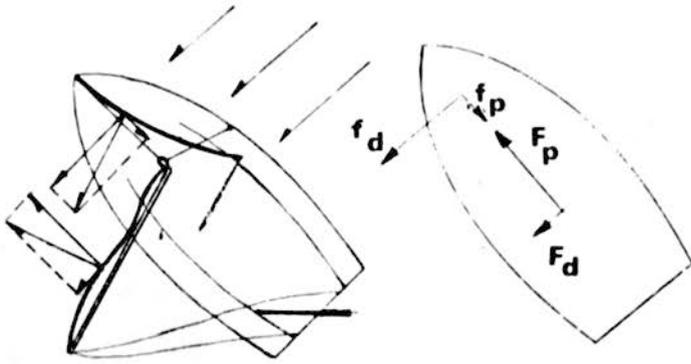


FIGURA C

tuación de la figura C.

Puede apreciarse que ambas velas están completamente hinchadas. Debido a que la tendencia de la mayor a que el baro orce es mucho más grande que la del foque a que arribe, lógicamente podemos intuir que nuestro Vaurien orzará hasta adquirir la situación de la figura A. Efectivamente, como la caña está metida a sotavento y el barco comienza a ir

hacia adelante, éste irá pivotando hasta el punto de equilibrio. Vectorialmente: f_p y F_p son distintas y de sentido contrario; como F_p es mayor que f_p el barco irá hacia adelante orzando hasta su posición equilibrada en que F_p es igual que f_p .

Conclusión final: nuestro Vaurien es estable ante cualquier movimiento inesperado del barco y frente a fuertes roladas del viento.

¿Por qué un barco de vela orza cuando escora?

Porque aparece un momento (tendencia al giro) de la fuerza propulsora respecto del eje de pivotamiento del barco. Expliquemos esto con más detalle.

Podemos llamar eje de pivotamiento el eje imaginario alrededor del cual el barco gira sobre sí mismo; lo haremos coincidente con la vertical que pasa por el centro geométrico de la superficie mojada de la orza.

Suponed que el barco de la figura 1 va amurado a babor.

F es la fuerza resultante de todas las fuerzas que se engendran en las velas. La descomponemos en otras dos, F_d y F_p . F_p es

la fuerza que hace andar el barco; F_d es la que hace escorar u derivar.

El punto de aplicación de estas fuerzas es el centro vélico (está representado en la figura 1). Cuando el barco va plano este punto está contenido aproximadamente en el eje de pivotamiento que hemos descrito. (En realidad este centro vélico está siempre situado un poco hacia sotavento; por eso los barcos de vela son ardientes; en el presente análisis no tenemos en cuenta). La fuerza propulsora, F_p , en la representación B de la figura 1, es coincidente con el eje longitudinal del barco, por lo tanto éste avanzará hacia adelante en línea recta.

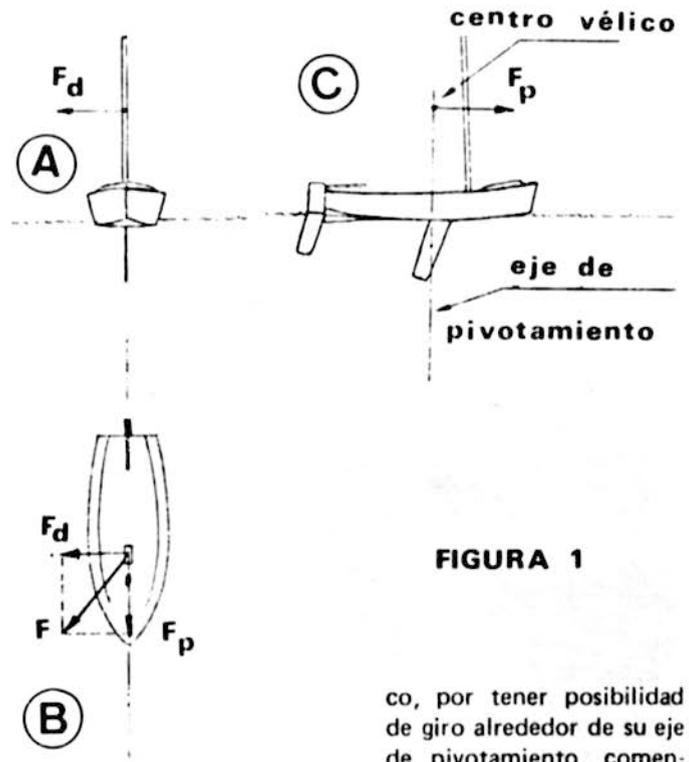


FIGURA 1

La fuerza de deriva, F_d , es destruida por la reacción del agua sobre la orza.

Supongamos que el barco ahora va escorado (ver figura 2); para más sencillez no representamos la fuerza de deriva, F_d .

Es intuitivo ver que, si la fuerza F_p se convierte en una cuerda de la cual nosotros estiramos, el bar-

co, por tener posibilidad de giro alrededor de su eje de pivotamiento, comenzará a variar su rumbo según la flecha. Como vamos amurados a babor y el barco mete su proa hacia la misma amura la conclusión es que está orzando.

Lógicamente, y siguiendo análogo procedimiento, puede deducir el lector que, si el barco contraescora, tiende entonces a arribar.

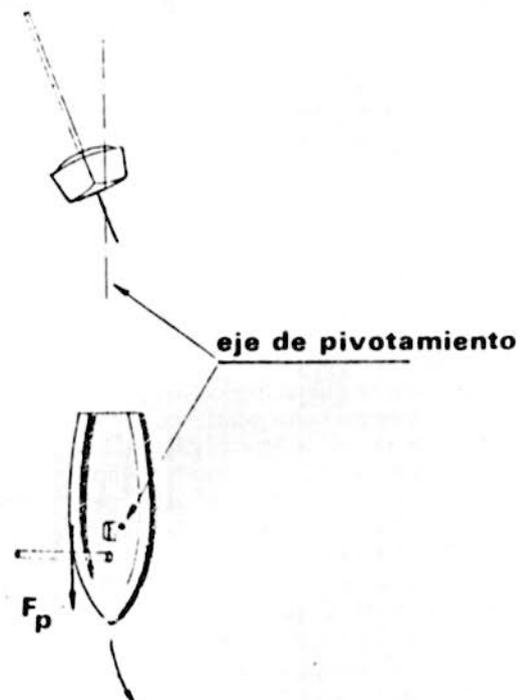


FIGURA 2

SANDOC

EL

DIVINO



El reino de Arosa había desaparecido detrás de la estela y nuestro altruístico héroe se relajaba sobre la cubierta superior haciendo el pino a una mano mientras recitaba profilácticamente versículos fundamentales de la Constitutio Piratorum, ya que por recomendación personal de su médico idem, el patinazus meningiticus, terrible azote que marcaba a las sociedades de entonces y que hacía presa en numerosos contribuyentes, tanto creyentes como practicantes, se combatía con un alto porcentaje de éxito desde su implantación en Adam-Eve & Cia., hace tiempo ya, por simples ocupaciones antiespecialistas y dispares. Mediante tan simple actividad los privilegiados cerebros contemporáneos de entonces salvaron ese lapsus y llegando a sabias conclusiones como por ejemplo a la de "gansa pasta pide pasta para pastar". Este colosal descubrimiento empírico teórico, más comunmente conocido como el de las cinco PES, dejó atónitos a diestros y siniestros, que en coleccionables fascículos a todo color daban personalidad e intelecto al salón, de casa propia y ajena.

No era suficiente ser inteligente e importante, la categoría no bastaba ya, el dinero tenía que moverse. Después

de escuchar una voz milagrosa y natural, los pocos versados en PODERNO-PERDER, asignatura básica de la humanística carrera ECONO-MIA MA-FIA, descubrieron el universalmente conocido Lema de Ego: "Uno para todos y todo para uno". Otro teorema de tales encelofálicos, el de: "Papa pis, pues pervivo", trataba de encontrar y encontró contestación exhaustica a la emocionante relación íntima de la arena y el adoquí bajo la capa de asfalto, teniendo en cuenta los aspectos: a) Sociales, b) políticos, c) ideológicos y d) económicos.

Sandoc había estudiado ECONO-MIA MA-FIA y el Lema de Ego, pero tenía sus dudas respecto a la posible consolidación social de... "Barco a la vistaaaaa", interrumpió sus pensamientos. De un tricepazo puso las dos botas sobre la cubierta y estuvo en la cofa en un santiamén.

"Cuatro palos, velas cuadas y de cuchillo, 47 cañones negros y el casco color de madera", no hay duda es el FEV, exclamó. "Patrones de buena conducta, preparaos para el ejercicio. A 20 millas a sotavento está el Federico Este Victorioso un ostentoso aunque simpatiquillo conocido".

La tripulación entera se movió; se

cargaron cañones, se engrasaron bisagras y ruedas, se prepararon las mechas, las balas-bolas y los cargadores, puñales y garfios; todo estaba dispuesto a los pocos minutos, mientras Sandoc daba las órdenes para que su embarcación, veloz como caco con chuchito talonero se acercara al motivo de su úlcera.

A las pocas horas estaban ya a tiro de cañón y nuestro héroe pidió a su tripulación que mantuviera la serenidad hasta que no se hubieran visto las reacciones después del cañonazo parlamentario.

Ladró la pólvora del especial, silbó la bala-bola y el palo mayor del FEV se partió por la mitad. Un "Me cago en tu..." procedente de la otra nave le dio, según el derecho internacional-histórico-cultural, la razón para descargar salvas, evacuar las balas-bolas, reprimir así el insulto, y salvar la honra. Sí, señor. Años más tarde esta actitud fue totalmente aprobada por el tribunal interoceánico.

"Contraproducente"! "A la orden" "Danos el tono". "Vale". "Muchachos vamos a cantar". Con cara alegre y despreocupada, ordenando cualquier cabo o echando una mota de polvo por la borda y según la melodía de

"Mambrú se va a la guerra", los 30 de la buena conducta entonaron el himno de la Corporación del pirata desamparado:

"El timonel está borracho
Porque le dio, porque le dio al gar-
nacho.

El timonel está faltón!

porque acabó el ron,

do re mi,

do re don,

porque acabó el ron.

Con mirada firme y seria, cual em-
presario ante próximo convenio colec-
tivo, postura poco relajada poniendo
cara de pocos amigos y gesticulando
con churris, navajas y puñales, entona-
ron con voz grave y melodiosa y música
de "si vas a Calatayud":

Por ser amigos de diversiones,
y una vida libre saber apreciar,
olvidamos nuestros sillones,
la tele y hasta el afeitar,
las rebajitas en los almacenes,
la oficina y el canapé:

Surcamos mares, chispón,
siempre al acecho, chispón,
fieles al juramentón:

Marcianos chupatintas,
desalmados, majaderos;
sois galáxicamente chulitos
pero en el mar: aquí tes espero.

Si quieres ser pirataaa
y te falta una pata
con Sandoc y el carpintero
te haremos una de cuero".

Ñam, ñam, el valiente ratón solita-
rio de la bodega lo había visto y oído
todo. Bajó por la cañería a la velocidad
de cuatro patas y alguna voltereta di-
ciendo: "Me voy a jalar una de queso
que se le cayó del bocata al segundo
timonel, porque igual me toca nadar
luego. Estos bestias cuando se dedican
a hacerse astillas mutuamente no an-
dan con muchos miramientos. Me
acuerdo que en la última batalla casi
me escalaban cuando los victoriosos
patrones almacenaban el botín y a uno
se le cayó un Fernanordon de oro ro-
zándome el cráneo. Así no se puede,
uno quiere vivir en paz, pero no hay
forma. Cuando llegue a casa me meto
en el granero y que trabaje Rutón. To-
mo mujer, venaremos en la iglesia y a
dormir, callar y engordar, porque aquí
estoy de nervio hasta las axilas, no
aguanto más eso de ser diana de puña-
les, palos, lapos y pises". No había,
ñam, ñam, terminado el queso y algo
de cuero de postre cuando la primera
salva hizo temblar la nave.

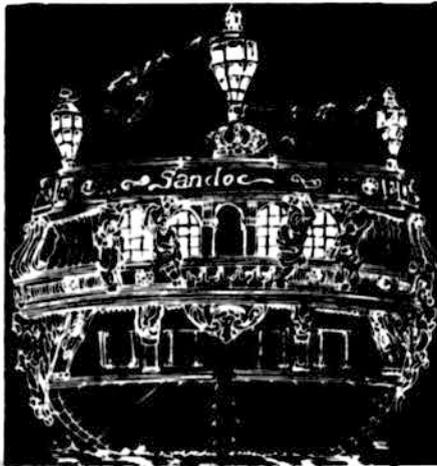
Sandoc se pegó a los talones de su
adversario y al estar a distancia adecua-
da mandó cargar los dos cañones de
proa e hizo apuntar a la pala del tí-
món. La salva llegó certera, como la
próxima subida. El buque contrario se

bamboleó y el creciente zig-zag en su
rumbo, "no saben navegar sin timón",
pensó, dejó lleno de satisfacción a sus
artilleros. No tardó el "malo" en pedir
paz, justa y honrosa a ser posible, que
el "bueno" desinteresadamente derro-
chó.

Se celebró el juicio al atardecer. En
la cubierta superior se reunieron el Al-
mirante, Miguel Demoscracias y su
compañía de oficiales así como el se-
cretario que llamaban el bueno de
Ventura, como acusados de un delito
de falta media a la cortesía así como
del de intento de escabullamiento. Co-
mo abogado delegaron los cazados en
su más hábil conocedor de leyes, en
Sofisto Dialéctico, alias el Panoli.

La fiscalía se la pidió Felipe el Mo-
rros. El Panoli le había puesto años
atrás a Felipe una denuncia por com-
portamiento impetuoso y asocial. Ter-
nero, el mastín de Felipe, en su acos-
tumbrado paseo vespertino, levantó la
pata delante de su farola sin apreciar,
que en la parte posterior, el chihuahua
de Sofisto Dialéctico se encontraba en
posición más reposada. La perrita se
salvó gracias a que iba atada y a la res-
piración artificial que su amante amo
hubo de aplicar para mantener a "Te-
soro" en canino mundo.

Sandoc le recordó al Morros el inci-
dente, pero éste juró sobre la Constitu-
tio Piratorum que no había nada per-
sonal.



Como juzgado se formaron los 12
hombres de Arrieros son que tiempo
más tarde se hicieron conocidos por
una serie de cuentos para ejecutivos de
todo tipo. Las malas lenguas asegura-
ban que tales hombres salieron del ser-
vicio de Sandoc para disfrutar de las
regularidades que ofrecen la adminis-
tración y que sus cuentos eran infiltra-
dos en el mundo oriental con el fin de
mermar la creencia de los ciudadanos
en su propio sistema.

Los 12 después de jurar fidelidad a
la imparcialidad, adelantándose en
años a sus hermanos de leyes, conce-
dieron a los acusados los cuatro dere-
chos del mundo ordenado: el derecho

de defenderse, pero respetuosamente;
el de la última palabra sin ofensa; se le
aseguró que en caso de empate sal-
drían ganando y que si no estaban con-
formes podían recurrir.

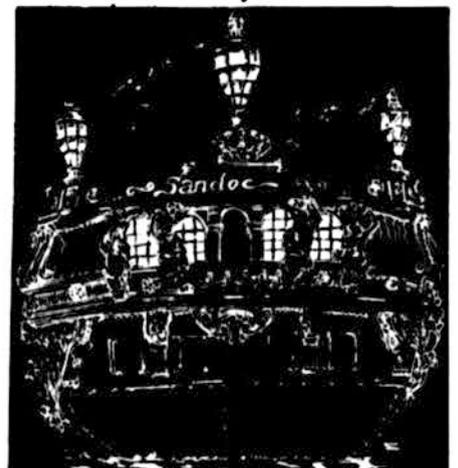
Después del lógico debate de una y
otra parte, Panoli pidió la total absolu-
ción y el Morros que fuera aplicado el
pasatiempos de Tantaló. Los 12 estu-
vieron muy bien a su propio juicio,
porque si la parte acusada habló muy
bien, la acusadora tenía más hinchas
por lo que una vez pública la senten-
cia, que se mantuvo en el centro, y
después de un refunfuño general, los
unos decían que los otros, etc..., el ve-
dicto condenaba a cada oficial inclui-
dos pilotos y timoneles a una multa.
Se salvó la tripulación porque con el
boquete que llevaba el FEV a popa,
estarian todo el tiempo a las bombas y
la cuestión del personal estaba ya deli-
cada en aquellos tiempos.

La multa total, pagadera ipso facto
sin descuento ni recargo ascendió a
3004 leandras oceánicometeorológicas,
e incluía ya todos los gastos e impues-
tos. Su composición fue la siguiente:
Multa 100 leandras oceánicas
Póliza 500 leandras oceánicas
Derechos arancelarios 401 l.o.
Obvenciones 247 leandras o.
Mutualidad 124 id. id.
C. Huérfanos 220 id. id.
Imprevistos 100 id. id.
Sello hacendoso 333 id. id.
TOTAL sin 2.925 id. id.
2,7 °/o I.T.E. 79 id. id.
TOTAL con 3.004 leandras

Efectuado el pago, el Almirante Mi-
guel Demoscracias y su compañía fue-
ron provistos de un bote y víveres para
llegar a tierra sanos y salvos. El espiri-
tual de los 30 puso unas objeciones, en
voz baja, haciendo referencia al frágil
estado de salud de la oficialía, pero fue
calmado por el piloto quien le confió
que la corriente les era favorable, y
que los ocupantes del bote en su tiem-
po libre se dedicaban a la montaña.

(continuará)

Firmado: Berilo y Corindón.



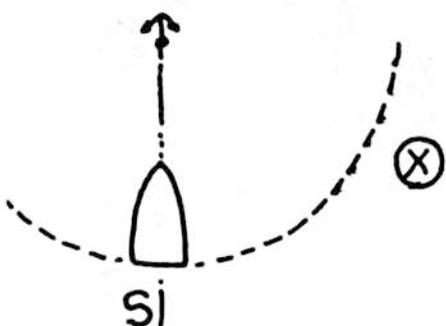
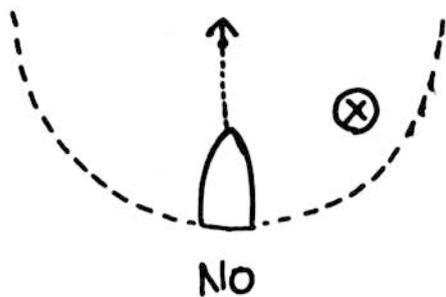
la maniobra de fondeo

Se llama fondear, a la maniobra cuya finalidad es mantener sujeto el barco al fondo por medio de un ancla, provisto de su correspondiente cadena, que une barco y ancla, para impedir que el barco que no navegue, sea arrastrado por la corriente y/o por el viento.

Supuesto elegido convenientemente el fondeadero, para el ancla de que se disponga, pasamos a describir la maniobra de fondeo con un solo ancla o a la gira.

FONDEO A LA GIRA

Es fondear con un solo ancla por la proa y es fundamental, tener en cuenta que una vez parado el barco, éste tendrá la posibilidad de girar en torno al ancla, impulsado por una nueva dirección del viento, por lo que habrá de darse el conveniente resguardo a los obstáculos que atenten contra la integridad de nuestro preciado barco.



Mecánica de la maniobra

1) El patrón, siempre muy suyo, decide fondear, elige con su habitual maestría el lugar idóneo y notifica de todo ello a su obediente tripulación.

2) Uno de ellos y concediéndole en tiempo suficiente, debe tener listo: En la mano el ancla y en la cubierta, una longitud de cadena de 3 a 5 veces la profundidad del fondo según haga poco o mucho viento, ya que el aguante del ancla es proporcional a la longitud de la cadena. Para que todo esté listo, debe haber hecho:

1. Saca y amontona la longitud de la cadena necesaria. Con lo cual la parte más cercana al ancla, de la cadena, está debajo del montón.

2. Con la parte de la cadena más lejana al ancla (la de arriba del montón) se le da 2 ó 3 vueltas a la bita, **NUNCA UN BALLESTRINQUE**, a continuación, partiendo del lado da la vuelta a la bita, se aduja sobre la cubierta la cadena, con lo cual ha conseguido que **EL EXTREMO QUE DA AL ANCLA QUEDE ARRIBA**, que no es poco, ya que ahora la cadena podrá correr libre.

3. El ancla lo pasa por debajo del balcón junto con unos metros de cadena (de los que hablaremos más tarde) y lo mantiene ya en

la mano en espera de la orden de lanzarlo al agua.

3) Mientras éste pobre termina todo eso, el timonel se habrá aproximado al lugar de fondeo, de tal forma que llegue a él en ceñida, para aproarse y fondear.

4) Este punto, **ES ARRIAR EL FOQUE AL LLEGAR A LAS PROXIMIDADES DEL LUGAR DE FONDEO**, pero depende del viento reinante, a saber:

– Si hace mucho viento, después de aproarnos, el barco retrocederá rápidamente. Por lo que si arriamos el foque disminuirémos esa tendencia, con el consiguiente aumento de posibilidades de que el ancla agarre bien.

Es muy importante, que el que lo haya arriado, **esté presto a izarlo rápidamente**, caso de que no agarre el ancla.

– Si hace poco viento se puede mantener izado, ya que la colaboración del foque al retroceso es despreciable frente al resto.

5) Tenemos ya el barco próximo al lugar elegido y nos acercamos a él ciñendo.

El timonel ahora **ORZA POCO A POCO** para que el barco pierda velocidad (se pueden amollar algo las escotas) con lo que llegamos al sitio con poca velocidad. En ese momento y ya en el lugar elegido, el timonel aproa el barco, con lo

que éste se detiene.

6) EN EL MOMENTO DE QUE EL BARCO SE DETENGA' el de la proa, lanza al agua el ancla. Teniendo dos posibilidades dependiendo del peso del fondeo:

- Si el fondeo no es muy pesado (CASO DE LOS FONDEOS C.I.N.A.) debe coger en sus manos el ancla y una longitud de cadena que sobrepase en 1 ó 2 metros la profundidad que tengamos y LANZARLO TODO, AL AGUA HACIA DELANTE.
- Si el ancla es más pesado (yates de 5 Tm. o más) su propio peso arrastrará con rapidez la cadena por lo que basta sólo con suspenderlo por la proa y dejarle caer.

EN AMBOS CASOS LA CADENA DESLIZARA POR LA ROLDANA.

El porqué de estas dos posibilidades es muy sencillo:

Inmediatamente después de pararse el barco, comienza a retroceder debido al viento. Por lo que no debemos demorar el que el ancla toque fondo, ya que fondearíamos mucho más atrás de lo previsto y lo que es más importante, que el ancla tiene mucha más posibilidad de agarrar cayendo con fuerza que sin ella.

Todo ello hace que lo lancemos junto con unos metros de cadena. En el segundo caso, el peso (grande) del ancla hace que se consigan los dos propósitos antes mencionados. Aparte que el "cachas" de proa no podría con todo el peso.

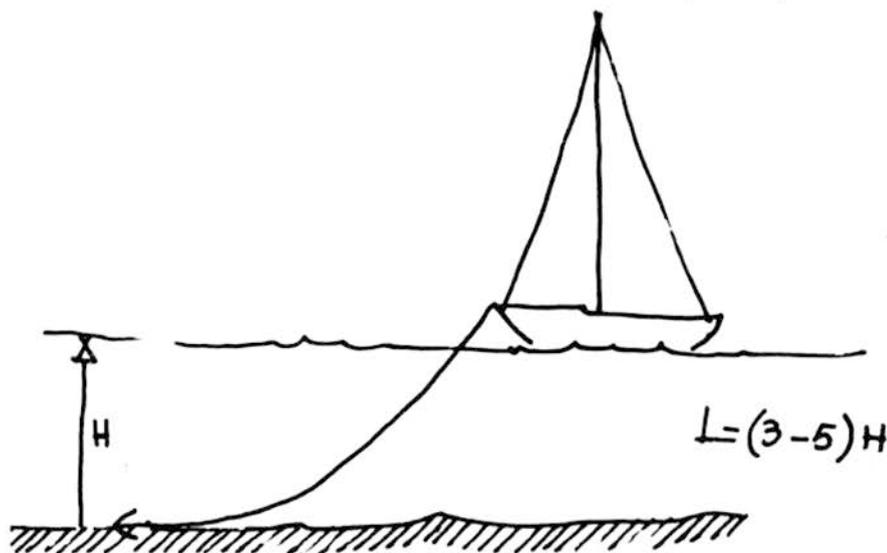
7) Ahora el barco se va yendo hacia atrás. Entonces, si no queremos que el ancla se venga también, debemos largar cadena DESPACIO Y SEGUN LO VAYA PIDIENDO EL BARCO.

Para ello, CON UNA BOTA SE PISA LA CADENA y se la deja correr por la roldana a base de disminuir la presión que con el pie se hace (NUNCA SE HARA CON LAS MANOS).

patrón, antes de decidir a quién de los tripulantes cuelga del palo y siempre clamando a NEPTUNO, dará RAPIDAMENTE LAS ORDENES NECESARIAS PARA REPETIR LA MANIOBRA.

FONDEO CON DOS ANCLAS POR LA PROA

En el caso raro de haberlos en nuestros barcos y si la previsión del



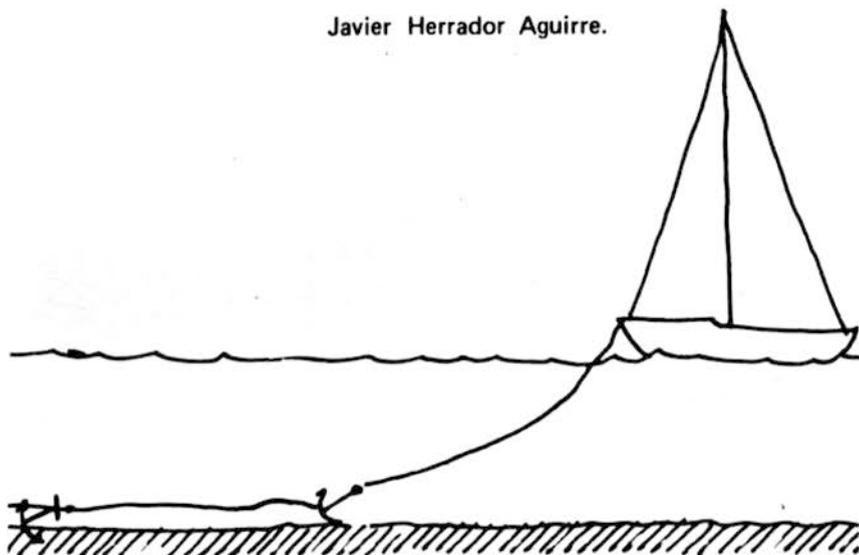
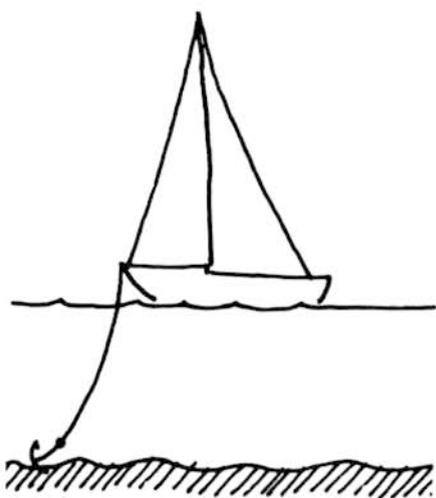
8) Por último y antes de dar rienda suelta a nuestro alborozo, DEBEMOS ASEGURARNOS DE QUE EL ANCLA NO GARREA.

Para ello, tomaremos enfilaciones con puntos notables del fondeadero y así veremos si la posición relativa del barco con respecto a aquellos no varía.

En caso negativo ¡¡hemos fondeado!! y podemos arriar la mayor. En caso afirmativo, el

viento lo hace necesario, se lanzará primero el pequeño, el extremo de la cadena de éste se unirá al diamante del otro ancla y luego éste se lanzará, con lo que la posición final de nuestro barquito es como en la segunda figura. Con la cual, en caso de que el principal garreé comenzará a trabajar el pequeño, por lo que habremos conseguido no destrozar nuestro precioso barco contra los obstáculos del fondeadero.

Javier Herrador Aguirre.



NOVEDADES PARA ESTE VERANO

Por fin este año tendremos otra vez el nivel III. Se están haciendo en El Grove tres barcos parecidos a los mosquetaires, con un nuevo diseño y que estarán terminados para el próximo verano.

Las velas ya están en Madrid, y los palos estarán terminados muy pronto. Se destinarán al nivel III uno o dos barcos. Los cursos se harán en plan de crucero de escuela por las rías bajas viviendo en los barcos.

El nivel I se va a dividir en dos campamentos que funcionarán en todo independientemente. Se espera que esto facilite la organización de los cursos y que mejore el funcionamiento de la cocina. Se procurará también, que cada curso tenga su ama de casa así que todos los que queráis venir de armas de casa y sepáis hacerlo bien y os podéis ir apuntando. Los dos campamentos estarán en la isla. El número de alumnos por campamento se piensa que sea de unos 25.

El nivel II seguirá, como el año pasado en la Ribeiriña, este año y el próximo, ya que ésta se alquiló por tres años. Tendrá, además de los barcos del año pasado, alguno de los que se están haciendo nuevos.

Los cursos serán en Julio y Agosto y es posible que se haga algo también en Septiembre, si hay gente suficiente para completar un curso.

ASAMBLEA

El 17 de diciembre pasado se celebró como cada año la asamblea general ordinaria del CINA. Se empezó con la proyección de dos películas, una de Admiral's Cup y otra sobre la vuelta al mundo en un catamarán de A. Colas, y a continuación se pasó al orden del día de la asamblea. En el transcurso de ésta, se hizo un balance sobre lo que fue para el CINA la temporada pasada y se expusieron algunos proyectos para la que viene.

La asistencia fue masiva, sobre todo a las películas, y los que se quedaron hasta el final tuvieron ocasión de polemizar con la junta directiva sobre temas de importancia para el funcionamiento del CINA, como el restablecimiento del nivel III, el excesivo porcentaje de alumnos que este año no han superado el nivel exigido, y la participación de todos en la organización del CINA, entre otros.

NUEVOS ESTATUTOS

Se han elaborado ya un proyecto de nuevos estatutos para el CINA. En ellos se propone una nueva forma de elección y composición de la junta directiva del CINA y la creación de una serie de comisiones que permitan participar en la organización y en los trabajos del CINA, a todos los que queráis, para contribuir así a que a que esto pueda continuar funcionando.

Estos estatutos se presentarán en la próxima asamblea general que será probablemente antes del verano.

De todos modos, con carácter provisional ya funcionan las siguientes comisiones:

- Enseñanza y navegación.
- Material de navegación.
- Material de tierra.
- Finanzas.
- Revista.
- Biblioteca.

En ellas podéis participar todos los que de alguna manera deseen colaborar con el CINA, para lograr poco a poco su superación.

NUEVOS CAPITANES DE YATE

EN EL CINA:

Maria Lopez

Jaime Alvarez Cienfuegos

CONCURSO DE FOTOGRAFIA

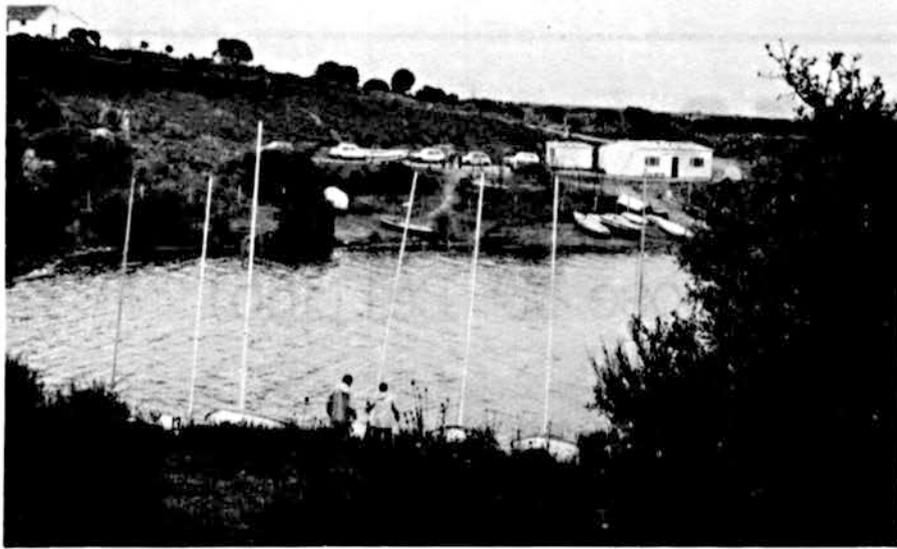
El año pasado se ha instituido un concurso de fotografías de temas relacionados con el CINA, con un primer premio que consistiría en un curso gratis en Arosa.

Para el año 1977, el ganador ha sido José Manuel Gómez.

Hay que hacer fotos este verano ya que el concurso para este año se convocará en septiembre u octubre.



NOTICIARIO



EL CINA EN MADRID

Desde octubre está funcionando a tope los barcos del pantano del Vellón. Este año tenemos ahí 14 vaurienes y 3 caraveles. Se dan concursos cada trimestre todos los sábados y los domingos. Hay tres niveles: iniciación, perfeccionamiento, y formación de nuevos monitores. Además hay unos cuantos barcos que no se utilizan en los cursillos para que los socios del CINA podamos navegar en ellos.

Sigue habiendo, como en años anteriores clases de patrón de yate y de capitán de yate en la oficina de Arlabán.

Se ha dado además un curso teórico de formación de monitores y se está dando otro de reparación de material con clases teóricas y por supuesto prácticas.

Se ha comenzado y va a muy buen ritmo una traducción al castellano del libro de Glennan. Esperamos tenerlo editado al año que viene.



PARTICIPACION DE LOS SOCIOS DEL C.I.N.A. EN REGATAS AÑO 1977

La participación más numerosa la componen los de la clase vaurien, que en el transcurso del año se han recorrido media geografía española.

CLASE VAURIEN

MARZO. TORREVIEJA.— Regata valedera para el Trofeo S. José.

CLASIFICACIONES:
5º Hnos. FERNANDEZ AGUDO (DRACO);
7º J. ALVAREZ—CIENFUEGOS (LUCIO);
8º P. DE MIGUEL (PIS—PAS).

ABRIL. TARRAGONA.— Trofeo Secretario Nacional T.A.P.

CLASIFICACIONES:
Hnos. FERNANDEZ AGUDO (DRACO)
P. de MIGUEL (PIS—PAS)

MAYO. VITORIA.— Trofeo S. Prudencio T.A.P.

CLASIFICACIONES:
14º P. DE MIGUEL (PIS—PAS)
17º J. ALVAREZ—CIENFUEGOS (LUCIO)
MADRID.— San Isidro y LOPEZ DORIGA
CLASIFICACIONES:
3º P. DE MIGUEL (PIS—PAS)
4º J.M. FDEZ. AGUDO (DRACO)
R J. ALVAREZ—CIENFUEGOS (LUCIO)

JUNIO. LEON.— Campeonato Regional Centro

CLASIFICACIONES:
6º Hnos. FERNANDEZ AGUDO (DRACO)
8º J. ALVAREZ—CIENFUEGOS (LUCIO)

SEPTIEMBRE. GUADALIX.— Trofeo Presidente.

CLASIFICACIONES:
1º P. DE MIGUEL (PIS—PAS)
2º J. ALVAREZ—CIENFUEGOS (LUCIO)
GUADALIX.— Trofeo Fiestas de Guadalix
CLASIFICACIONES:
2º J. C. FDEZ; AGUDO (SHIA—LONG)
3º J. M. FDEZ. AGUDO (DRACO)
5º P. DE MIGUEL (PIS—PAS)

OCTUBRE: MADRID.— Trofeo La Hispanidad.

CLASIFICACIONES:
3º J. A. ALVAREZ—CIENFUEGOS (LUCIO)

CLASE 420

En esta clase solamente tenemos un participante J.C. Fernández Agudo (SHIAO—LONG)

MAYO. Serranillos Playa.— Cto. Regional Centro. 5º
Madrid. S. Isidro. 4º

JULIO. Bayona.— Cto. de España. 27º

SEPTIEMBRE. S. Ramón.— Trofeo Bobes. 4º

OCTUBRE. Madrid.— La Hispanidad. 3º
S. Ramón.— Trofeo Comodoro. 4º

A BORDO DEL SPRAY

Joshua Slocum fue el primer navegante solitario y consiguió dar la vuelta al mundo en su pequeño barco construido por él mismo, gracias a sus conocimientos y a la solidez y equilibrio de su barco, que le permitió hacer un reglaje de velas que le liberó de la "caña" en toda la travesía, excepto para entrar o salir del puerto o durante el transcurso de algún temporal de los muchos que encontró.

Partió en 1885 de Boston, y cruzó el Atlántico hasta Gibraltar, pues su primera intención fue la circunvalación en el senti-

do Oeste atravesando el mediterráneo; pero allí cambió de opinión y cruzando de nuevo el Atlántico pasó el estrecho de Magallanes por dos veces, debido a las malas condiciones que le obligaron a retroceder una vez que lo había pasado, y cruzando el Pacífico llegó a Australia, para después, cruzando el mar de Tasmania y el de los Sargazos, cruzar los arrecifes de coral atravesando el Indico, para después de remontar el cabo de Buena Esperanza, cruzar de nuevo el Atlántico y llegar a Estados Unidos.

La narrativa fácil y su propio carácter afable y socarrón hace de la lectura de este viejo libro (primera edición 1945), una verdadera fiesta para todo buen aficionado y nos podremos dar cuenta de la influencia que ha tenido el capitán Joshua Slocum en los posteriores navegantes solitarios, desde Vito Dumas hasta el mismo Moitessier, el cual bautizó su barco con el nombre del legendario capitán.

Su barco era una popa noruega de once metros veinte centímetros de eslora total por cuatro metros treinta y dos centí-

metros de manga. Con aparejo de balandro hizo la primera parte de su viaje hasta el estrecho de Magallanes, donde por causa de una avería lo parejó de "Yaw!" que sobre todo le permitió disminuir el tamaño de la vela mayor.

Nota bibliográfica:

Colección Austral.
Segunda Edición, 19-1-1968.
Editorial Espasa Calpe.
Traducción: Miguel Pérez Ferrero.

J.R. de MATORANA

sugerimos

Acali, S, Genoves.

Aprendiendo a navegar, H. A. Calahan.

Astronomía náutica, Moreau Curbera

Así es la vela, Richard C. Osborne

Cabo de Hornos, a la vela, B. Moitessier.

Cap Horn a la voile, B. Moitessier.

Cómo Organizar una regata, C. Pena.

Construcción naval, Gerardo Guerrero.

Dove, Robin Lee Graham.

Derecho marítimo, Arturo Paz.

El petrel, Julio Villar.

El largo viaje, B. Boitesser.

El Sheila al viento, Adrian Mayter.

Enciclopedia del mar, Antonio Ribera.

La vuelta al mundo, F. Chichester.

La cocina a bordo, Pedro Giorgi.

La expedición de la Kon-Tiki (A), Thor Heyerdal.

La expedición de la Kon-Tiki (M), Thor Heyerdal.

La longue route, B. Moitessier.

La navegación y la pesca— 1ª parte, P. Cerda Valenzuela.

La navegación y la pesca— 2ª parte, P. Cerda Valenzuela.

Naufraque Voluntaire, Alian Bombara.

Manual del patrón de yate, Agustín Anabitarte.

Metereología náutica, Moreau Curbera.

Navegación con mal tiempo, K. Adlard Coles.

Nouveau Cours de navigation de Glenans, C. N. Glenans.

Nociones de arquitectura naval, Marcial Gamboa.

Práctica de la vela, Yuesi Pinaud.

Regatas de Yates, Manfred Curry.

Reglamento internacional de regatas, F.E.V.

Manual de patrón de yate.

Patrones de embarcaciones deportivas, Simon Quintana.

¿Por qué es imposible? Pomaire.

Ra, Thor Heyerdal.

Skipper 1976—1977

Solitaire ou pas, Olivier Stern Veyrin.

Vela y velocidad, Hoff y Pranger.

Victoria en Solitario, Eric Tabarly.

Vida o muerte en el mar. Dougal Robertson.

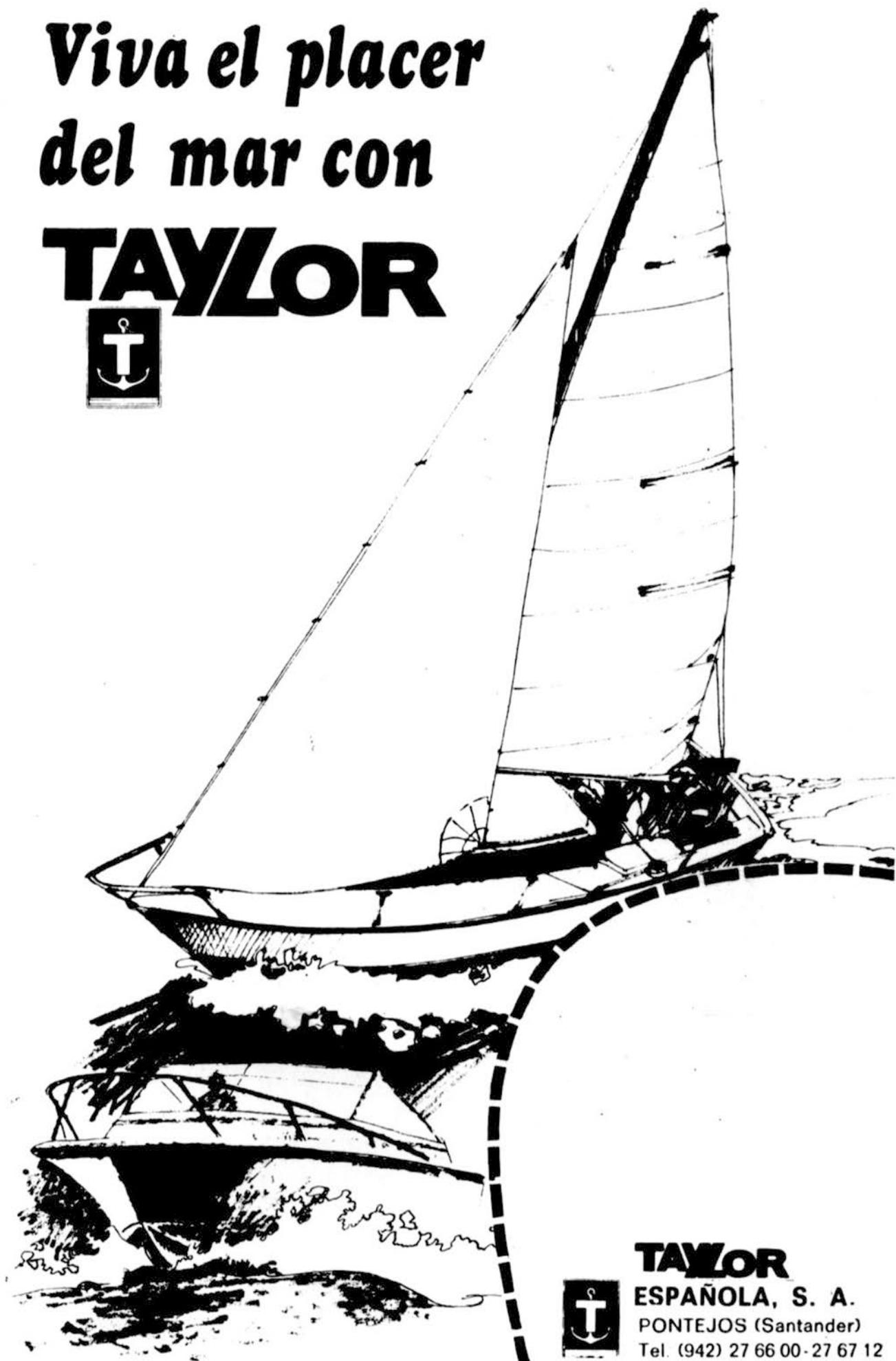
La mar y el tiempo, Mariano Medina.

Manual del capitán de yate, Nieto Antúnez.

estos libros están a tu disposición en nuestra biblioteca

**Viva el placer
del mar con**

TAYLOR



TAYLOR
ESPAÑOLA, S. A.

PONTEJOS (Santander)

Tel. (942) 27 66 00-27 67 12



