



**CENTRO INTERNACIONAL
DE NAVEGACION DE AROUSA**

**NORMAS DE ACTUACIÓN
DEL
JEFE DE CENTRO DE CRUCERO
BOIRO - 2004**

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUCCIÓN: EL C.I.N.A..... | 1 |
| 2. LA ENSEÑANZA..... | 2 |
| 3. LA NAVEGACIÓN..... | 3 |
| 3.2. Crucero..... | 3 |
| 4. LAS COSTUMBRES..... | 5 |
| 5. TRABAJOS EN TIERRA E HIGIENE..... | 6 |
| 6. RECOGIDA Y ENTREGA DEL MATERIAL..... | 7 |
| 6.1. Normas para los motores..... | 8 |
| 7. INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD..... | 10 |
| 8. PERÍMETROS DE NAVEGACIÓN..... | 11 |
| 8.1. NiveLES de Crucero..... | 11 |
| 9.2 Características del curso..... | 12 |
| 9.4 Reparto de responsabilidades..... | 13 |
| 9.4.1. Responsabilidades..... | 13 |
| 9.4.2. Informes a realizar..... | 13 |
| 10. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS DE CRUCERO..... | 14 |
| 10.1. Descripción de los cursos de crucero..... | 14 |
| 10.1.1. Introducción..... | 14 |
| 10.1.2. Cursos de Crucero..... | 14 |
| 10.2. Programación del curso de crucero: Nivel 2 en Boiro..... | 16 |
| 10.3. LISTA DE TOPÓS DE CRUCERO..... | 16 |
| 10.4. Organización de los cursos en El Chazo..... | 17 |
| 14. CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LOS ALUMNOS PROPUESTOS PARA MONITORES..... | 20 |



1. INTRODUCCIÓN: EL C.I.N.A.

1. El C.I.N.A. es un centro donde los que ya aprendieron a navegar, vuelven, desinteresadamente, a enseñar a los nuevos.
2. El C.I.N.A. es de todos nosotros y será lo que cada uno hagamos de él con nuestro apoyo y esfuerzo. Su buen funcionamiento dependerá, por tanto, de nosotros mismos. Desde luego, este funcionamiento no será nunca bueno sin que colaboremos eficazmente y respetemos y cuidemos su material.
3. El éxito de un curso depende casi totalmente de los Jefes de Centro y del Jefe de Base (JB), que tienen la máxima autoridad en materia técnica y que puede dar el impulso y ambiente necesarios para promover el entusiasmo y la colaboración de todos los alumnos, haciendo desaparecer la mentalidad de *consumidor*.
4. El Jefe de Base debe conocer también las normas de Ama de Casa y de los Monitores para poder dirigir y coordinar el equipo formado. Es una labor importante del Jefe de Centro la de descubrir y formar los futuros monitores y materialistas.
5. Deberá procurar localizar y alentar a estos posibles componentes del C.I.N.A. de los próximos años.
6. No debe olvidar nunca que el C.I.N.A. se propone la formación de los jóvenes por la disciplina del mar, pero su fin principal es hacer buenos navegantes a vela.



2. LA ENSEÑANZA

1. Cada Jefe de Centro es libre de emplear el sistema pedagógico que personalmente crea más adecuado para conseguir el *nivel de salida* que se indica en hoja aparte con esta denominación.
2. No debe haber demasiadas clases teóricas: una y una crítica (o análisis) de la navegación será suficiente a lo largo de cada jornada.
3. El segundo día debe darse una clase profunda y seria sobre la seguridad, intervención en caso de hombre al agua, vuelco en vela ligera, actuación en caso de avería, etc.
4. Debe procurarse que el monitor dé también algunas clases teóricas sobre el tema que domine mejor.
5. Todos los alumnos deben dominar el manejo de las embarcaciones a remo, por lo que se les hará practicar en ellas bogando y singando, hasta conseguir una gran soltura.
6. Los Jefes de Centro y el Monitores deben conocer muy bien el nivel técnico de cada alumno en todo momento para conseguir mejorarlo a lo largo del curso.
7. La regata debe de practicarse desde el momento en que los alumnos puedan ya manejarse solos. Debe fomentarse esta actividad que es utilísima para conseguir un buen reglaje de velas. No hay que olvidar que los alumnos que terminan, podrán enfocar su afición posteriormente hacia la regata.
8. **Un día o dos antes de terminar el curso**, el Jefe de Centro redactará un informe breve en el que al lado del nombre de cada alumno, se indique el nivel conseguido, sus características humanas y qué curso o crucero es aconsejable que haga el siguiente verano. Siendo lo más objetivo posible, olvidando las amistades que haya contraído durante el curso.
9. Dicho informe deberá ser entregado, **sin falta**, al C.I.N.A., y **no debe nunca olvidarse** pues es de inestimable valor para seguir de cerca y ayudar a la formación de los alumnos y futuros monitores.



3. LA NAVEGACIÓN

Debe establecerse un horario que permita el buen aprovechamiento de las horas de viento, que no son las mismas en todas las épocas.

Debe evitarse la navegación libre que es poco formativa. Siempre se navegará hacia un objetivo preestablecido y con un itinerario y un programa de ejercicios y maniobras a cumplir.

No debe perderse el tiempo en los embarques y se procurará permutar cada día a los alumnos entre sí, y también, cambiarlos de embarcación.

El que los cursos sean de iniciación o perfeccionamiento, tanto de vela ligera como de Crucero no justifica un mal reglaje de las velas: éstas deben estar siempre bien regladas y debe enseñarse a sacar el mejor partido de la embarcación con todo tiempo.

Deberán respetarse los perímetros de navegación que han sido fijados en este documento.

Las embarcaciones deben navegar juntas siempre a corta distancia, no superior al alcance de la voz, para realizar la navegación juntos y prestarse ayuda inmediatamente si fuera necesario.

Es importante, cada tarde al regresar, dejar reparada cualquier avería que se hubiera producido, de forma que **siempre** queden las embarcaciones dispuestas para navegar al día siguiente.

3.2. CRUCERO

Los *picnics* comiendo en playas, puertos o a bordo, deben ser programa cotidiano. Los **Musquetaires** y las **Cavales** permiten navegar todo el día y regresar por la tarde. Sólo se almorzará en la Base de forma excepcional.

El **Jefe de Centro de Crucero**, que no quedará nunca en tierra, debe tomar las previsiones y precauciones necesarias para que las embarcaciones de Crucero queden siempre amarradas a sus muertos (o fondeadas con ancla) antes de la puesta de sol. Bajo ningún concepto debe regresarse más tarde.

Siempre, al regresar, abandonará la embarcación el último y antes de trasladarse en el bote auxiliar a tierra, comprobará:

1. Que los barcos han sido amarrados a la cadena del muerto y no al cabo de la misma.
2. Que el flotador y el cabo quedan a bordo recogidos y este último, adujado sobre cubierta.



3. Que la cadena del muerto da tres vueltas a la Bita del barco y su cabo queda amarrado corto, al palo o a una cornamusa.
4. Que las velas están en el interior de la cabina dentro de su saco, y, si están mojadas, extendidas en la cabina sin meter en el saco.
5. Que los sables, carta y regla de Crass, cabos de rizos, defensas, escota de foque adujada y esponja, quedan bien guardados en sus sitios respectivos.
6. Que las tapas del tambucho quedan bien cerradas, las drizas bien trincadas para que no golpeen y la botavara amarrada por su parte de popa a la cornamusa que hay en cubierta para evitar que roce sobre ésta con los bandazos.
7. Que el timón queda en el fondo de la bañera de canto y en ella también la escota de la mayor, bien adujada (la caña guardada en la cabina).
8. Que la cubierta y la bañera quedan baldeadas y limpias, la cabina también limpia y arranchada. Ver para esto las normas de recogida del material.



4. LAS COSTUMBRES

1. No se permite pernoctar fuera del centro.
2. El Jefe de Base, Jefes de Centro y los monitores, duermen con los alumnos, sin formar grupos aparte. Asimismo, hay que procurar que los grupos de vela ligera y crucero se integren entre ellos lo más posible, haciendo la vida común en la base de forma conjunta.
3. En las comidas debe procurarse que no se formen grupos de mesas separadas.
4. El horario debe llevarse con rigor y evitar que actividades superfluas, como la siesta o los paseos al pueblo, puedan disminuir las horas de navegación.
5. Hay que organizar las veladas, pero respetando el sueño de los que duermen, dejando suficientes horas de descanso para no estar en baja forma para levantarse a la hora en punto al día siguiente.
6. Hay que fomentar los contactos con los pescadores, invitando a los más amigos del curso y al Patrón Mayor, alguna vez a cenar.
7. Hay que ser especialmente cuidadoso en no *montar* en el pueblo escenas chocantes, alborotos, excesos de vino en las visitas a las tascas, etc. Para los habitantes de la ría de Arousa, constituye un orgullo haber acogido al C.I.N.A. en Boiro y para el C.I.N.A. es también un orgullo gozar de la amistad y la ayuda de la población local. El Jefe de Base debe ser quien evite siempre todo acto que pueda lesionar estas cordiales relaciones.
8. **Conviene hacer saber en cada curso que las personas que se inscriben en el C.I.N.A., firman en la hoja de inscripción que aceptan las normas de la Base. Por tanto, el Jefe de Base, tendrán la suficiente autoridad para aplicar estas normas e impedir todo acto que tienda a salirse de ellas.**
9. **Todos los inscritos en un curso deben integrarse en las actividades que se programen, participando siempre en ellas. Sólo por enfermedad, cansancio excesivo (el cansancio ocasionado por las juergas nocturnas no es razón para no navegar; los que por cansancio pretendan no salir a navegar, se quedarán automáticamente de guardia, dejando su sitio a uno de la guardia inicial), o causas de fuerza mayor, podrá permitirse no salir a navegar, no dormir en la Base. Tampoco podrá abandonarse la Base para ir de pesca con los pescadores durante los días que dure el curso.**



5. TRABAJOS EN TIERRA E HIGIENE

1. Desde la primera noche deben haberse formado las bordées.
2. Las personas que les toque bordée, ayudarán a preparar la cena bajo las instrucciones del cociner@. Pondrán la mesa y fregarán la vajilla y cacharros, dejando la cocina ordenada y limpia. Por la mañana, prepararán el desayuno, ayudarán a preparar la comida del día y limpiarán la cocina y los baños.
3. Hay que mantener limpias las zonas comunes dentro de la nave: zona de dormitorios, comedor, etc. Cada dos o tres días se organizará una cuadrilla de limpieza para evitar la acumulación de suciedad.
4. **El Jefe de Base es el responsable de dejar la base a su sucesor igual o mejor que la encontró.** Hay que tener en cuenta que los alumn@s que llegan para la próxima semana puede ser la primera vez que ven la base, y *la primera impresión es la que cuenta*. Esto significa que el último día se debe:
 - Realizar una limpieza a fondo de la base.
 - Ordenar la base: chalecos en su sitio, pertrechos de navegación en sus respectivos armarios, etc.
 - Dejar la cocina fregada y ordenada.
 - Dejar los baños limpios.
 - Motores y neumática, funcionando.
 - Documentación de los barcos completa con los inventarios y notificaciones de averías o reparaciones.



6. RECOGIDA Y ENTREGA DEL MATERIAL

1. El Jefe de Base, los Jefes de Centro y los monitores, **llegarán uno o dos días antes** de que comience el Curso, para enlazar con los saliente y poder recibir de éstos la flota en perfectas condiciones. **Ni las embarcaciones, ni los chalecos, ni los pertrechos deben necesitar reparación alguna. Su estado debe ser correcto al recibirlos.**
2. Recibirá también del Jefe de Base saliente, instrucciones sobre las zonas en que se navega. peligros, horarios, puertos, régimen de vientos, etc.. de mucha utilidad si es la primera vez que dirige un Curso del C.I.N.A.
3. Se carenarán los barcos al día o la víspera de finalización del curso, entregando sus cascos perfectamente limpios.
4. El Jefe de Base conservará durante su curso todo el material en buen estado. haciendo las reparaciones precisas a medida que se vayan necesitando. Para ello se ayudará de los materialistas a través de una lista de reparaciones a efectuar que estos llevarán a cabo mientras los alumnos navegan. Hará entrega del material, mediante inventario, al Jefe de Base que le suceda, verificando éste el estado del material que recibe.
5. Tanto la recepción y entrega del material (de navegación, herramientas, recambios o de tierra: tiendas, almohadas, mantas, colchones, vajilla, cubiertos, batería de cocina, etc.), se harán mediante el punteo del inventario que quedará luego en poder del Jefe de Base, **quien controlara cada relevo verificando el buen estado de lo inventariado y la presencia de todos los objetos y elementos reseñados como recibidos por el JB saliente.**
6. **En la carpeta de cada barco se encuentra un documento titulado "Material de seguridad y navegación a cargo de los monitores" que sirve como inventario de a bordo. Es responsabilidad del monitor-patrón del barco el revisarlo y entregarlo junto al resto de la carpeta al Jefe de Base al final de la semana, de forma que pase a manos del responsable de la siguiente semana.**



6.1. NORMAS PARA LOS MOTORES

INSTALACION

Mediante palomillas en el espejo de popa y con la precaución adicional de fijar el motor por medio de un fuerte cabo a una pieza fija del barco, una vez el motor este a bordo y no cuando ya este colocado a popa, pues es entonces cuando podría caerse al agua.

Una vez enchufado el depósito de la gasolina, y abierto el grifo de presión que tiene dicho depósito (luego hablaremos de la mezcla), cebaremos el motor con la pera de goma que hay insertada en el tubo de unión

Con lo cual el motor quedara listo para arrancar

FUNCIONAMIENTO

La mezcla de la gasolina debe de hacerse única y exclusivamente según las especificaciones del fabricante y **no a ,'ojo"** por una persona que "nos" diga que entiende. El aceite necesario para esta mezcla debe de ser "Marino" (BP OUTBOARD, u otro similar) y no cualquier aceite.

ARRANQUE:

Una vez hecho todo lo anterior y revisado, podemos proceder al arranque.

1. Colocaremos la palanca de cambio en punto muerto, o sea, vertical.
2. Sacaremos el botón del estárter al máximo.
3. Tiraremos de la cuerda de arranque despacio hasta que llegue a un tope existente (con lo cual sabremos que el piñón de arranque esta perfectamente encastrado en el plato magnético del motor)
4. Tiraremos fuertemente de la cuerda, de un solo tirón y el motor habrá arrancado. una vez el motor ha arrancado, lo primero que debemos de comprobar es que el motor expulsa agua (en forma de chorrillo continuo que sale por un lado del motor) de su propia refrigeración. Si no saliera dicha agua debemos parar el motor inmediatamente y revisar las tomas de agua situadas en la parte baja del motor junto a la hélice, pues podrían estar obturadas por algas, u otras materias).

Si el agua de refrigeración saliera normal mente. mantendremos el motor en funcionamiento con el estárter medio abierto durante unos minutos para que el motor adquiriera su normal temperatura de funcionamiento.



Seguidamente meteremos el botón del estárter al máximo y con el motor al ralenti únicamente, procederemos a meter la marcha avante, después aceleraremos con suavidad en los primeros momentos y podremos empezar nuestros servicios de seguridad. pues para esto tenemos los motores.

MANTENIMIENTO

Lo mas importante es el que no toquemos nada del motor si no sabemos hacerlo.

Poco mas tenemos que hacer si hemos vigilado todo lo anteriormente expuesto.

Pero si hay algo importante que debemos de hacer. la Desalinización.

C. I. N. A.

El motor esta refrigerado por agua del mar, o sea cargada de sal, esta sal poco a poco se va sedimentando en los conductos de la refrigeración, hasta su total oclusión. Para evitar esto, debemos de hacer funcionar el motor en agua dulce periódicamente (una vez a la semana). Esto se puede hacer con un bidón de esos Grandes de gasolina lleno de agua dulce y con un madero arriba, donde podamos fijar el motor.

Otro problema que se nos puede plantear, es el que como consecuencia de un choque de la hélice con una roca, (cosa que debemos evitar) se rompa el pasador de seguridad que la hélice lleva. Para cambiarlo, basta extraer la Grupilla que sujeta el cono que por media de una rosca, fija la hélice y una vez sacada esta, veremos el pasador roto, la extraeremos y cambiaremos por uno nuevo procediendo a continuación a montar la hélice nuevamente.



7. INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

1. El Jefe de Base será el responsable directo de la seguridad.
2. Nunca dará orden de salir a navegar sin haber efectuado las observaciones, previsiones meteorológicas oportunas y previas y sin haberse asegurado de que las embarcaciones están en perfecto estado, todos los pertrechos a bordo y todas las tripulaciones con sus chalecos salvavidas puestos.
3. Iniciada la navegación, las embarcaciones se mantendrán a corta distancia una de otra, no debiendo ser ésta superior a la que alcanza la voz. En todo caso se acordará un sistema de señales visuales para poder comunicar de un barco a otro.
4. Deberán respetarse los perímetros de navegación que han sido fijados en este documento.
5. Jamás se navegará con exceso de trapo, siendo el Jefe de Centro el responsable de adecuar las velas al tiempo en todo momento.
6. En caso de avería debe tratarse de reparar o remolcar una embarcación con la otra. Llevar siempre un motor a bordo en la flota de crucero (un pesquero tiene derecho a cobrar hasta el 50 % del valor del barco según el caso, por dar remolque. ¡CUIDADO!). En vela ligera, la neumática hace esa función.
7. Si nada de esto fuera posible y se tuviera que recurrir al auxilio de otras embarcaciones, debe antes dejarse claro con el Patrón que no es una operación de salvamento y que ha de realizarse voluntariamente, renunciando a los derechos que otorga el Reglamento de Salvamento y Abordajes (salvo que sea un caso real de *salvamento*) en la mar.
8. Al fondear debe tenerse en cuenta el fondo y la marea, ya que los barcos deben poder flotar a cualquier hora (no se dispone de escoras para ningún barco de la base).
9. En crucero, el Jefe de Centro deberá prever un margen de tiempo suficiente para poder volver a la base antes del anochecer, teniendo en cuenta que en períodos de *virazón* el viento disminuye mucho a la puesta del sol y que no vuelve hasta las diez u once de la noche.



8. PERÍMETROS DE NAVEGACIÓN

8.1. NIVELES DE CRUCERO

1. Perímetro de navegación Nivel 2: Iniciación al crucero

La parte norte de la Ría de Arousa que queda delimitada por la línea que forman los siguientes puntos: Puerto de Santa Eugenia de Riveira, la Isla de Rúa y la Isla de Arousa.

2. Perímetro de navegación Nivel 3:

Ría de Arousa hasta la isla de Sálvora.

3. Perímetro de navegación Nivel 4:

Finisterre-Bayona.



9.2 CARACTERÍSTICAS DEL CURSO

- Bordés mezcladas (vela ligera + crucero). Normalmente bastará mantener una relación de una persona de bordé por cada ocho. Las bordés deben ser mixtas (en el sentido VL y CR), para evitar que se formen grupos diferenciados.
- Para mejorar la convivencia en la base, los grupos de VL y CR deben integrarse en lo que respecta al funcionamiento de la base.
- Aunque el menú de comidas sea el mismo, los horarios de comida son diferentes para VL y CR, ya que VL come en la playa (picnic) ó en la base y CR en el barco, abarloados a una batea, fondeados o en puerto.
- **Horario común para todos los grupos** (diana bordé, diana general, desayuno, topó, salida a navegar, recogida, topó, cena, toque de queda)
- Horario:

| | |
|-----------|---------------|
| 8:30 | Diana bordé |
| 9:00 | Diana general |
| 9:00-9:30 | Desayuno |
| 10:00 | Topós |
| 21:30 | Cena |
| 00:00 | Silencio |



9.4 REPARTO DE RESPONSABILIDADES

9.4.1. Responsabilidades

Es necesario y conveniente que este trabajo vaya hecho desde Madrid con la suficiente anticipación:

- a. **Responsabilidades del JC.** Comprende asignar las siguientes funciones y las siguientes actividades:
 - Organización de tripulaciones. Asignar responsable.
 - Responsable de los motores.
 - Organización de bordés (asignar a una persona para que se haga cargo)
 - Organización de topós, repartir copias de lo que hay en este documento referente a los cursos.
 - Planes de navegación.
 - Responsable de meteo.
 - Responsable de mareas.

- b. Los JC deben tener la siguiente documentación:
 - Lista de topós.
 - Cuadros de programación.
 - Lista de alumnos.

9.4.2. Informes a realizar

- a. Informe de los Jefes de Centro. Comprende los siguientes documentos:
 - Hoja de objetivos.
 - Balances del curso.
 - Hojas de apreciaciones de alumnos.
 - Encuestas¹.
 - Organización docente-niveles de enseñanza.
 - Apreciaciones de alumnos y monitores.

- b. Informe del Jefe de Base (JB) Comprende los siguientes documentos:
 - Perímetros de navegación .
 - Material. Estado e incidencias.
 - Funcionamiento de la base.
 - Ama de casa/cociner@.
 - Materialista.
 - Gestión económica.

¹ Sería conveniente que los JC entregaran los resultados de las encuestas al Consejo de Monitores en soporte informático ;-)



10. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS DE CRUCERO

10.1. DESCRIPCIÓN DE LOS CURSOS DE CRUCERO

En este capítulo se describen los cursos de crucero del CINA, es decir, para cada nivel se especifica la flota, perímetro de navegación, tipo de navegación, duración, niveles de entrada y salida, y contenidos de los cursos.

10.1.1. Introducción

Se imparten **3 niveles de crucero** que deben cursarse consecutivamente. El nivel de entrada de cada uno coincide con el de salida del anterior, es decir, para cursar el 3 hay que haber asimilado los contenidos del 2.

La duración de todos los cursos es de una semana (6 días de navegación), y se debe de garantizar que se puedan cubrir los objetivos del curso en ese tiempo. Es responsabilidad del propio alumno hacer un seguimiento de sus progresos en relación a los objetivos del curso, y de los monitores, al final del curso, orientar al alumno sobre el próximo nivel a cursar (progresar o repetir) a la vista del grado de aprovechamiento logrado.

Como soporte a la docencia, se entrega a cada alumno gratuitamente un libro de *topós*. Este libro no es específico de ningún nivel, si bien contiene información útil para varios niveles, fundamentalmente 2 y 3. El monitor de iniciación a crucero debe, cuando menos, dominar todos los contenidos de este libro.

10.1.2. Cursos de Crucero

Resumimos a continuación las características de cada uno de los tres cursos de crucero, haciendo especial hincapié en los contenidos docentes. A este respecto, cabe destacar que:

- En cada nivel es imprescindible comenzar por **repasar** los contenidos fundamentales del nivel anterior
- Hay dos materias fundamentales que deben estar presentes en todos los cursos, con contenidos progresivamente más complejos: **seguridad y meteorología**.

**NIVEL 2: INICACIÓN AL CRUCERO**

Flota: Cavale y Mousquetaire

Perímetro de navegación: La parte norte de la Ría de Arousa que queda delimitada por la línea que forman los siguientes puntos: Puerto de Santa Eugenia de Riveira, la Isla de Rúa y la Isla de Arousa.

Tipo de navegación: crucero costero diurno en flota cerrada, pernctando en El Chazo

Contenidos docentes:

- Seguridad: hombre al agua con recuperación - Capa
- Meteo: interpretación de parte
- Entradas y salidas: fondeo, muerto, puerto (caña) – Amarras
- Reducción de trapo (caña)
- Carta: reconocimiento de perfil de costa, enfilaciones, mareas
- Reglajes: barraescota, escoterros, burdas, catavientos de vela
- Spi (tripulante)

NIVEL 3:

Flota: Tonic 23

Perímetro de navegación: ría de Arousa

Tipo de navegación: crucero costero diurno en flota cerrada, embarcado

Contenidos docentes:

- Seguridad: hombre al agua con izado a bordo, remolque
- Meteo: interpretación de parte y mapa isobárico
- “Mando” de maniobras (rol de oficial)
- Carta: conocer plan navegación, cálculo de rumbo, situación, mareas; manejo de cuaderno de bitácora y derrotero
- Vida a bordo: guardias (carta, rueda, marinero), roles (meteo, estiba, electricidad, motor, seguridad)
- Spi (caña)
- Regata (travesía)
- Iniciación a la navegación nocturna, reconocimiento de luces

NIVEL 4:

Flota: RO-330

Perímetro de navegación: Finisterre-Bayona

Tipo de navegación: crucero costero embarcado

Contenidos docentes:

- Seguridad: radio, hombre al agua con spi
- Meteo: parte radio, predicción, nubes
- Rol de jefe de bordo – Planificación de travesía y vida a bordo
- Carta: estima, GPS, portulano, derrotero, guías náuticas
- Instrumentación: sonda, corredera, barómetro
- Navegación nocturna con guardias, uso de bengalas
- Maniabras a motor: entrada/salida puerto, ciaboga, marcha atrás



10.2. PROGRAMACIÓN DEL CURSO DE CRUCERO: NIVEL 2 EN BOIRO

A continuación se adjuntan dos hojas con el programa del nivel 2 de crucero que se imparten en Boiro.

No pretenden ser una guía rigurosa, sino más bien una ayuda sobre los contenidos mínimos de estos cursos, algunos de los ejercicios que podrían realizarse y posible programación de la navegación de la semana.

Naturalmente, esta programación de los cursos estará en función de las condiciones meteorológicas y del nivel técnico de los alumn@s; por lo tanto, no se espera que se haga un seguimiento estricto de los programas, sino que se conviertan en una ayuda para los monitores y para el Jefe de Centro o coordinador de curso, en lo que a la programación se refiere.

10.3. LISTA DE TOPÓS DE CRUCERO

Realizado por el Consejo de Monitores, Grupo de Crucero.

NIVEL 2 - INICIACIÓN AL CRUCERO

- Topó 1 Seguridad, revisión maniobras.
- “ 2 Control del viento, cambio de velas.
 - “ 3 Entrar y salir, boyas muertas, puertos.
 - “ 4 Hombre al agua, toma de rizos.
 - “ 5 Méteo y mareas
 - “ 6 Iniciación a la Carta

NIVEL 3 -

- Topó 1 Seguridad (Control del viento, Arnés, Hombre al agua y Remolque)
- “ 2 Entrar y salir
 - “ 3 Navegación 1 (Carta: plan, reconocimiento de accidentes, situación por demoras, enfilaciones y bitácora + Guardias: navegante, caña y marinero)
 - “ 4 Navegación 2 (Carta: abatimiento, corrientes, cálculo de rumbos y derroteros + Roles: estiba, méteo, electricidad, motor, seguridad)
 - “ 5 Iniciación a la navegación nocturna (señales luminosas y reconocimiento de faros y balizas).
 - “ 6 Spí

NIVEL 4 -

- Topó 1 Seguridad (Gestión del viento, Arnés, Hombre al agua, Puertos de abrigo y Material de seguridad -bengalas...-).
- “ 2 Navegación (Planificación, guardias y roles, GPS, portulanos y derroteros).
 - “ 3 Motor, electricidad y fontanería
 - “ 4 Navegación y Maniobras a motor + Entrar y salir con gran eslora
 - “ 5 Navegación nocturna
 - “ 6 Radio e instrumentación



10.4. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS EN EL CHAZO

En la base de *El Chazo* conviven los cursos de vela ligera y el nivel 2 de crucero. Ocasionalmente recalcan los niveles 3 y 4 de crucero. Esto quiere decir que puede llegar a haber mucha gente viviendo en El Chazo y desarrollando distintas actividades náuticas, con distintos horarios, gestión de comidas, formas de embarque, etc. Es muy importante por ello que cada curso tenga perfectamente definidos sus horarios y modos de funcionamiento, de forma que se logre un óptimo aprovechamiento de la jornada interfiriendo lo menos posible con los demás cursos.

Centrándonos en el curso de nivel 2 de crucero, existen una serie de tareas a desarrollar en días concretos del curso. Se han recogido a continuación, con unos horarios indicativos.

1er día - Domingo

- 20:00 Recepción alumnos: presentación del jefe de base y jefes de centro, cuadro de monitores, materialista y cocinero. Presentación de los alumnos. Presentación del horario y las normas de convivencia. *Común a los dos cursos (VL y CR).*
- 21:00 Recopilación de experiencia náutica de los alumnos y sus objetivos para el siguiente curso (formulario individual).
- 21:30 Cena.
- 22:30 Reunión de monitores. Revisión de los formularios de experiencia náutica.

2º día - Lunes

- 9:30 Topó de seguridad: perímetro de seguridad, uso de chalecos y arneses, equipo personal a embarcar, accidentes más frecuentes y forma de evitarlos, actuación en caso de accidente (nº de teléfono de El Chazo y móviles), etc. *Común a los dos cursos (VL y CR).*
- 11:00 Embarque. Inventario y hoja de estado del barco.
- 12:00 Navegación, orientada especialmente a la evaluación de conocimientos de cada alumno.
- 22:30 Reunión de monitores. Reparto de alumnos en dos cursos: iniciación y perfeccionamiento. (solo VL)

4º día - Miércoles

- 21:00 Balance mitad de curso (colectivo). Se trata de fomentar un diálogo con los alumnos sobre el funcionamiento del curso, en todas sus facetas. *Común a los dos cursos (VL y CR).*

7º día - Sábado

- 17:00 Arribada a El Chazo. Inventario final y hoja de estado del barco.
- 19:00 Balance de fin de curso (formulario individual), apreciaciones (individuales, dialogando con cada alumno sobre sus puntos fuertes y débiles y aconsejándole el próximo curso a realizar). Encuestas (ver capítulo correspondiente).
- 21:00 Cena de fin de curso.

**8º día - Domingo**

Completar la documentación del jefe de base (hoja de gastos, ...). Informar al jefe de base entrante.

Cada día:*Antes de salir a navegar:*

- Tomar la meteo.
- Supervisar cálculo de mareas (lo hace un alumno de nivel 2).
- Hacer el plan de navegación (uno para cada curso) .
- Preparar tripulaciones y bordés, y publicarlas.

Después de la navegación:

- Cada jefe de bordo desembarca la carta, la alidada, la regla de Crass y los papeles del barco.
- Reunión del jefe de bordo con su tripulación para comentar la jornada.
- Reunión de monitores para comentar la jornada.
- Contactar con vela ligera y niveles 3 y 4 de crucero.
- Anotar nº de personas que han comido / cenado.



**INFLUENCIA DE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS
DURANTE EL CURSO EN LA EVALUACION DE LOS ALUMNOS**

1. Un nivel con muy **POCO VIENTO** dará alumnos con **poca experiencia**, sin embargo, habrán pasada todas las pruebas satisfactoriamente. Por la cual, **el nivel** de estos alumnos **puede ser insuficiente**, no debido a su torpeza sino a las benignas condiciones meteorológicas
2. Por el contrario, un Nivel II con una media de fuerza 3 dará unos alumnos muy bien preparados.

MUY IMPORTANTE: Este es el nivel que debe adquirir un alumno de N.II. Este nivel se somete exclusivamente al plan de N.II (realizado por el C.I.N.A.) **TOPOS DE NIVEL II.**
«No mas teorías personales, somos una escuela de vela, lo cual exige una unificación de criterios por parte de todos.
No descuidemos la enseñanza teórica y no olvidemos de hacer a diario la crítica de navegación «muy importante»



14. CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LOS ALUMNOS PROPUESTOS PARA MONITORES

1. CONDICIONES FÍSICAS:

- Saber nadar.
- Resistencia.

2. TÉCNICAS:

- Dominio del respectivo programa de nivel.

3. NORMATIVAS:

- Adaptación al centro y a las Normas CINA. (Imprescindible).
- Cuidado y mantenimiento del material (Imprescindible).
- Aprovechamiento del curso.
- Interés (Fundamental).