



**CENTRO INTERNACIONAL
DE NAVEGACION DE AROUSA**

**NORMAS DE ACTUACIÓN
DEL
JEFE DE BASE - JEFES DE CURSO
Y MONITORES DE BOIRO**

2007

OBSERVACIONES, COMENTARIOS

Recordatorio:

- Llaves de la base
- Encuestas y autoevaluaciones, 1 por alumno
- Pequeño material de repuesto de taller
- Material a llevar de Valmayor
- Compases de alidada y Cartas de navegación
- Medios económicos, para compras en Chicolino, se paga en efectivo.
- JB Recopila todas las apreciaciones, encuestas, etc. para entregar en la oficina.
- Así mismo los cuadros de gastos semanales con Eli.
- No subirse al tejado de la nave, la Uralita se puede romper y causar un accidente.
- Los JB y JC tienen que llegar un día antes, para realizar el cambio de curso
- Si algún alumno repite y no estaba apuntado, el JB debe de rellenar la inscripción y cobrar el curso.

OBSERVACIONES:

Apuntar en este ejemplar posibles mejoras para el futuro y entregar al final en la Oficina. Gracias.

Mejorar el C.I.N.A es labor de TODOS.
--

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN: EL C.I.N.A.	1
2. LA ENSEÑANZA	2
3. LA NAVEGACIÓN	3
3.1. Vela ligera.....	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
8.2. Vela Ligera	11
9. INSTRUCCIONES PARA EL JEFE DE BASE.....	12
9.1 Organigrama	12
9.2 Características del curso	12
9.3 Instrucciones para el jefe de base	13
9.3.1 Funciones.....	13
9.3.2 Responsabilidades específicas del Jefe de Base	13
9.4 Reparto de responsabilidades	14
9.4.1. Responsabilidades	14
9.4.2. Informes a realizar	14
10. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS DE CRUCERO.....	15
10.1. Descripción de los cursos de crucero	15
10.1.1. Introducción.....	15
10.1.2. Cursos de Crucero	15
10.2. Programación del curso de crucero: Nivel 2 en Boiro.....	20
10.3. LISTA DE TOPÓS DE CRUCERO.....	20
10.4. Organización de los cursos en El Chazo	21
11. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS DE VELA LIGERA	23
11.1. Nivel 1: Iniciación a la vela.	23
11.2. Nivel 1: Perfeccionamiento	24
11.3. Programas de los cursos de Vela Ligera.....	26
11.3.1 INICIACION: ORIENTADO A BARCOS TIPO CARAVELLE.....	26
11.3.2. PERFECCIONAMIENTO : ORIENTADO A BARCOS TIPO VAURIEN	31
11.4: NIVEL DE SALIDA PARA LOS ALUMNOS NIVEL I.....	35
11.5. RECOGIDA DEL MATERIAL DESPUES DE LA NAVEGACION	38
11.6. INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD	39
12. EVALUACIÓN DE OBJETIVOS DE CUCERO (Niveles 3 y 4).....	41
13. EXPERIENCIA PREVIA DE LOS ALUMNOS, OBJETIVOS Y BALANCE DEL CURSO.....	42
14. CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LOS ALUMNOS PROPUESTOS PARA MONITORES.....	43
15. LISTADO DE TELÉFONOS DE INTERÉS GENERAL	44
16. CONDICIONES GENERALES DE LA PÓLIZA DE SEGURO DE ACCIDENTE DEPORTIVO	46
17. NORMAS DE UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS DEL CINA	47



17.1. Estadillo resumen de ingresos y gastos por semana	47
18. CONTROL DE COMIDAS/CENAS	48
19. DOCUMENTACIÓN DE LOS SEGUROS DE LOS BARCOS	49
20. ENCUESTA ALUMNOS	50
21. EVALUACIÓN GENERAL ALUMNOS	51
22. EVALUACIÓN GENERAL MONITORES	52
23. UTILIZACIÓN RACIONAL DEL BOTIQUIN	53
23.1. BOTIQUIN	56



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 Curso 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, de los Monitores y Materialistas, para poder dirigir y coordinar el equipo formado. Es una labor importante del Jefe de Curso 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 Curso 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, pero siempre respetando los programas establecidos.
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 Curso 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 Curso 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 junta 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.

3.1. VELA LIGERA

Los barcos de vela ligera navegan todo el día salvo el tiempo dedicado a la comida.

La comida se realizará en la Playa de la Retorta o en la base. Excursiones para comer en playas, solo se realizará al final del curso, cuando los alumnos tengan soltura y puedan reaccionar ante una emergencia.

El **Jefe de Curso de Vela Ligera**, que no quedará nunca en tierra, debe tomar las previsiones y precauciones necesarias para que las caravelles queden siempre amarradas a sus muertos, antes de la puesta de sol, salvo que se suban a la playa. Bajo ningún concepto debe regresarse más tarde. Los vaurienes también se subirán a la playa, y a una altura superior a la de la marea.

3.2. CRUCERO

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



El **Jefe de Curso 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 el cabo del muerto da tres vueltas a la Bita del barco y quede 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 Curso 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 Ama de Casa o 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.
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 Curso, **llegarán un día antes** de que comience el Curso, para enlazar con los salientes 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: 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 chorrito 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 situada 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 adquiera su normal temperatura de funcionamiento.



Seguidamente meteremos el botón del estárter a! máximo y con el motor al ralentí 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 de la 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.

NEUMATICA

ANTES DE USARSE, LEER ESTO, POR FAVOR

1. No arrastrarme par !a arena
2. No dejarme a! sol (taparme con la lona)
3. Baldearme con agua dulce, una vez por semana Como mínimo

Si hacéis esto, me tendréis mucho tiempo.

Si no lo hacéis, me moriré dentro de un año



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. En Vela Ligera, no saldrá ningún barco, hasta que la seguridad esté en el agua y lista para navegar.
4. 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.
5. Deberán respetarse los perímetros de navegación que han sido fijados en este documento.
6. Jamás se navegará con exceso de trapo, siendo el Jefe de Curso el responsable de adecuar las velas al tiempo en todo momento.
7. 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.
8. 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.
9. 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).
10. En crucero, el Jefe de Curso 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 2A: Iniciación a las maniobras de crucero**

Perímetro: Zona al N y al W de la línea imaginaria que une Moscardiño con el espigón de Villagarcía de Arousa.

-Perímetro definido por las aguas de Rianxo, Catoira, Cortegada y Villagarcía, más los alrededores de la Base, con un área amplia y libre para maniobras, pero rodeada de tierra y puertos por todas partes, en caso de problemas.

-El área se limita en función de la meteorología a juicio del Jefe de Curso. Con N costará subir, pero la vuelta por la tarde es rápida. A la vez la zona de la Retorta está protegida del N para hacer maniobras y las playas del Chazo están protegidas del S y SW.

2. **Perímetro de navegación Nivel 2B: Perfeccionamiento a las maniobras de crucero**

Perímetro: Ria de Arosa, Zona al N y al W de la enfilación Rua con Piedra Seca (hasta el Vado).

-Es un perímetro amplio, protegido y lleno de puertos (Villagarcía, Villanueva, Rianxo, Cabo de Cruz, La Puebla, Puerto Norte, Riveira), playas y fondeaderos, pasos por canales, islas (Rúa, Xidoiros), etc.

3. **Perímetro de navegación Nivel 3:**

Ría de Arousa hasta la isla de Sálvora.

4. **Perímetro de navegación Nivel 4:**

Finisterre-Bayona.

8.2. VELA LIGERA

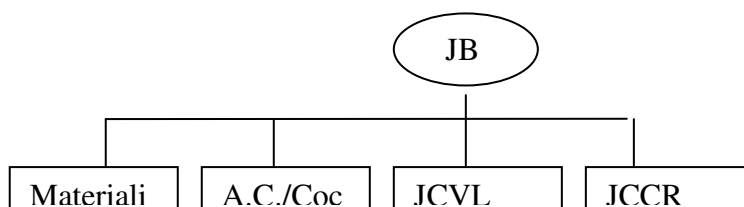
Perímetro de navegación de **Iniciación y Perfeccionamiento** a la vela ligera:

Queda limitado entre la Playa de la Retorta, la punta del Chazo al Este, la primera línea de bateas al Sur y la Illa Faos da Fora con el Picón al Oeste.



9. INSTRUCCIONES PARA EL JEFE DE BASE

9.1 ORGANIGRAMA



JB: Jefe de Base.
JCVL: Jefe de Curso de Vela Ligera.
JCCR: Jefe de Curso de Crucero

* El JB será uno de los JC

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



9.3 INSTRUCCIONES PARA EL JEFE DE BASE

9.3.1 Funciones

- Supervisará al Ama de Casa o cocinero/a y controlará y administrará el presupuesto para cocina.
- Funcionamiento de la base: intendencia, electricidad, teléfono, goteras.
- Materialista: control de tareas asignadas (avance y terminación de tareas, asignación de nuevas tareas, priorización, etc.), presupuesto, planificación. Supervisión y control de informe de materialista¹.
- Comunicación con el CINA.
- Dineros del CINA: pagos-cobros, compras, gestión y presupuesto.
- Realiza la presentación del curso (el domingo a las 20:00, explicando lo que es el CINA, horarios, funcionamiento general, presentación de monitores, materialista, Ama de Casa, cociner@, etc.)

9.3.2 Responsabilidades específicas del Jefe de Base

- El JB es responsable de la seguridad de los cursos (perímetros, consignas, permiso para navegar, topó de seguridad), aunque las decisiones sobre restringir perímetros o consignas de navegación se pueden tomar consensuadas con los respectivos coordinadores de curso. En ausencia del JB las decisiones sobre horarios, modificaciones sobre el plan, etc., las tomarán los Jefes de Curso de curso (vela ligera o crucero) correspondientes. (Siempre respetando los límites de navegación establecidos)
- Labor de coordinación de los diferentes cursos que tienen lugar en la ría: VL (Boiro), CR (Boiro), Tónico y RO-300. Debe contactar periódicamente con los cursos embarcados para situar los barcos y poder, en su caso, planificar navegaciones en conserva, apoyo, etc.
- El JB es el responsable último de los cursos de esa semana.

¹ Hay que llevar un registro de las reparaciones que se van haciendo, de los gastos que se generan, de los trabajos pendientes, de la lista de prioridades, etc. Es tarea del materialista, pero el JB debe estar al tanto.

² Los pagos de compras se realizarán al momento (no a crédito) reclamando recibo ó factura para su reintegro a la oficina.



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 Curso. 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.
 - Materialista.
 - Gestión económica.



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 **4 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 las maniobras de 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 cuatro 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 2A: INICIACIÓN MANIOBRAS DE CRUCERO****Flota:** Albatros**Tipo de navegación:** crucero costero diurno en flota cerrada, pernoctando en El Chazo**Contenidos docentes:**

Día	Objeto del día/Comentario	Teórica/Tierra	Práctica/Agua
1	Normas de seguridad Embarcar y desembarcar Aparejar y desapparejar	Normas de seguridad: Uso de chalecos, arneses y normas básicas de seguridad. Mareas: elemental	Embarcar y desembarcar: La Pram, como embarcar, protegerse, los pesos, subir a bordo. Aparejar: revisión jarcia firme, izar y arriar, revisar jarcia de labor. Repaso de nudos Desapparejar: amarrar y estibar
2	Maniobras I: Viradas y trasluchadas Salida y llegada al muerto	Virar y trasluchar en crucero Salida del muerto: Dirección del viento, lado favorecido, uso de foque y amarras, maniobras alternativas Llegada al muerto: Preparación, ejecución, maniobras alternativas, Mayor-Foque Nociones de remolque: lanzar amarras y nudos de remolque	Viradas Trasluchadas Salidas y tomas de muerto
3	Maniobras II: Ponerse a la capa, tomar y soltar un rizo, cambiar un foque en proa Maniobras III: Prácticas de hombre al agua	Tomar y soltar un rizo: su técnica Cambios de vela de proa Ponerse a la capa: técnicas y su utilidad Maniobra de hombre al agua: Opciones	Tomar y soltar rizos Cambios de vela en proa Capear y salir de la capa Prácticas de hombre al agua
4	Abarloarse a mejilloneras. Reglajes I: Posición de las escotas según el rumbo. Velas planas y velas embolsadas: Drizas, pajarín, trapa. Posición de los escoterros.	Abarloarse con distintas direcciones de viento Formas de la velas según el viento: Velas planas y velas embolsadas Posición y uso de escotas y escoterros	Abarloarse a mejilloneras: Entradas y salidas, uso de bichero y defensas, control de la velocidad Aplanar y embolsar velas, uso de drizas, pajarín y trapa Reglar escotas y escoterros según dirección y fuerza del viento



5	Fondeos I: Uso del fondeo en estancias limitadas,	Fondeos en estancias limitadas: Material, ancla y cadena, elección del fondeadero, radio de borneo Clases de fondos, toma de enfilaciones al fondear Cálculo de Mareas: Básico	Repaso de abarloarse a mejilloneras Fondear a vela en distintos espacios y fondos Zarpar a vela por ambas amuras
6	Navegación por enfilaciones Entrada y salida en un puerto	La carta: como leerla, sus signos y referencias, tomar enfilaciones, Enfilación bretona. Entrar y salir de un muelle	Reconocimiento en la carta de puntos de la costa, reconocer faros y balizas, piedras y sus clases (velan o no) Paso de canales de poca dificultad (Cortegada, La Barsa). Enfilaciones Entrada a comer en un puerto fácil

NIVEL 2B: PERFECCIONAMIENTO MANIOBRAS DE CRUCERO**Flota:** Mousquetaire**Tipo de navegación:** crucero costero diurno en flota cerrada, pernctando en El Chazo**Contenidos docentes:**

Día	Objeto del día/Comentario	Teórica/Tierra	Práctica/Agua
1	Repaso de normas seguridad Embarque/desembarque Repaso aparejar Salida/llegada al muerto Repaso de maniobras	Normas de seguridad: uso de arneses, chalecos, líneas de vida Normas básicas de seguridad, bengalas y señales de socorro, hombre al agua Recordatorio de Maniobras: embarcar, aparejar, salir del muerto Recordatorio de remolque: lanzar amarras, nudos de remolque	Embarcar, repaso de la jarcia firme, aparejar, salir del muerto Viradas y trasluchadas Toma de rizos, cambio de velas Ponerse a la capa, hombre al agua Toma de muerto, desaparejar, desembarcar
2	Fondeos II: Uso del fondeo en estancias prolongadas	Fondeos en estancias prolongadas: Material, clases de anclas y cadenas, elección del fondeadero, radio de borneo Anclas engalgadas y en barbas de gato. Fondeos por popa. Elegir fondeadero según clase de fondo y vientos dominantes Mareas: Regla de los doceavos	Repaso de maniobras del 1er día Abarloarse a mejilloneras: prácticas Prácticas de fondeo en fondeaderos variados Mareas del día: cálculos



3	Repaso de abarloadse a mejilloneras Entradas y salidas de puerto	Abarloadse a mejilloneras: Entradas y salidas con distintas direcciones de viento Entradas y salidas de puerto: Entradas y salidas con distintas direcciones de viento Amarrar: Través, spring, largo	Abarloadse a mejilloneras: Uso de defensas, amarras y bichero, Control de la velocidad, practicas con distintos costados Entrada y salida a puerto: Direcciones de viento, preparación de una entrada, reconocimiento (de un puerto sencillo) Salida del muelle con distintas direcciones de viento
4	Reglajes II: Reglajes en función de viento y mar Entrada y salida a puerto	Reglajes : Formas de las velas según el viento, velas planas y velas embolsadas, driza, pajarín y trapa Barraescota de mayor, la torsión. Escoteros de foque. Reglaje de las escotas según el rumbo.	Prácticas de reglajes: para distintas intensidades de viento distintas formas de vela. Colocación de escoteros y barra escota. Entrada y salida de puerto con distintas direcciones de viento: vuelta de reconocimiento, concepto de arrancada, radio de giro, inercia.
5	Navegación por enfilaciones Iniciación a la carta Entrada y salida a puerto Iniciación a la navegación nocturna	Navegación de pilotaje: Reconocimiento por la carta, navegación por enfilaciones Iniciación al manejo de carta, compás y transportador: Concepto de rumbo y demora. Demoras de seguridad. Trazar un rumbo en la carta, trazar una demora, situarse por demoras simultaneas	Pilotaje: reconocer puntos de la costa, paso de canales por enfilaciones, reconocer faros. Manejo de la carta: trazar rumbos y demoras, situarse, comprobación con la costa Entrada a puerto: cena en puerto, salida anocheciendo, navegación nocturna hasta la base, canales y faros (Opcional a juicio J.C.)
6	Manejo del motor Mareas Meteorología	Manejo del motor: uso y mantenimiento. Remolques Meteorología: Obtención de la información, interpretación de un parte meteorológico	Prácticas de remolcar a motor Entrada y salida de puerto con cálculo de las mareas al entrar y salir en él. Observación de las clases de nubes y comprobación del parte meteorológico

**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
- Maniobras 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 Curso 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 2A y B - INICIACIÓN Y PERFECCIONAMIENTO A LAS MANIOBRAS DE CRUCERO

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

NIVEL 3 - CRUCERO COSTERO BASICO

- 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 - CRUCERO COSTERO AVANZADO

- 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 eslor
 - “ 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 recalán 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 curso, cuadro de monitores, materialista, ama de casa y cocinera. 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.

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. (Mochilas)
- 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.



11. ORGANIZACIÓN DE LOS CURSOS DE VELA LIGERA

1) Estructura general de todos los días del curso:

10:00- Topo (30 minutos aprox.)

11:00- Aparejar los barcos (reparar el material que no haya habido tiempo de arreglar el día anterior al recoger) (30').

Salir a navegar (tres horas aprox.)

14:00- Parar a comer.

16: 00- Topo (15') .

16:30- Aparejar y salir a navegar (tres horas aprox.)

20:30- Baldear y recoger los barcos, reparar y/o reponer el material que se haya estropeado durante el día (30').

2) Estructura y ejercicios de cada día

11.1. Nivel 1: Iniciación a la vela.

Este es el punto de inicio en la vela ligera, para los que nunca han tenido contacto con la vela. Se imparte sobre barcos de vela ligera colectivos (Caravelles), donde un monitor enseña simultáneamente a un grupo de cuatro o cinco alumnos.

Este curso forma parte de nuestro tronco fundamental de vela ligera . Al igual que en los demás cursos, tienen que respetarse las normas de seguridad

Objetivos.-

Conocer cómo se mantiene el equilibrio del barco

Aprender a moverse en el barco

... y a sentir el viento y orientar las velas

... y a llevar el barco donde se quiere

Aprendizaje de las maniobras básicas.

Navegación contra el viento: Ceñir.

Aprendizaje del cuidado del material.

Transcurrido este curso los alumnos han de moverse de forma segura por el barco, deben conocer la nomenclatura náutica, los rumbos, tener las nociones básicas para aparejar, virar y trasluchar, saber de donde viene en todo momento el viento y “ver” cuales serían las maniobras a ejecutar para entrar a una playa en función del viento.

Programa.

**1. Aparejo y cuidados del barco**

Nomenclatura
Aparejo y cuidados del barco.
Función de las partes básicas del barco
Aparejar y adujar
Nudos
Desaparejar y doblar velas

2. Rumbos.

Mantener un rumbo con el timón
Gobernar en la dirección deseada
Angulo muerto: barco aproado
Sentir el viento y la escora
Rumbos: Rosa de los vientos
Orientar las velas

3. Maniobras.

Orzar-Arribar
Virar
Trasluchar
Entradas y Salidas
Control de velocidad: Parar el barco.
Abarloamiento a zodiac.
Maniobras de capa.

4. Seguridad.

Normas básicas
Chaleco.
Perímetro.
Desvolcar.
Línea de fila.

11.2. Nivel 1: Perfeccionamiento

Este curso se centra en comenzar a dominar el barco. Mantener el equilibrio en diversas condiciones de viento, dominar entradas y salidas a playa, controlar la velocidad del barco haciendo capa, capa corrida y abarloamientos, desvuelcos y ceñir con precisión.

La navegación se realiza en Vaurien con otro alumno para practicar por si mismo las enseñanzas del monitor.

Este curso forma parte de nuestro tronco fundamental de vela ligera. Al igual que en los demás cursos, tienen que respetarse las **normas de seguridad**.

Objetivos.-

Cuidado del material.
Reglaje del barco y de las velas
Control de pesos (barco siempre plano)
Control de maniobras



Transcurrido este curso los alumnos deben ser capaces de llevar el barco en cualquier rumbo, comenzar a conocer los efectos de los reglajes de velas y jarcia sobre la velocidad del barco, ser capaces de entrar y salir de playa autónomamente y navegar sin timón.

Programa.-

1. Aparejo y cuidados del barco.

Arbolar: Reglajes.
Cunningham de mayor y pajarín.
Trapa.
Encasquillar.

2. Rumbos

Ceñida fina: Gratil y lanas de foque.
Posición y equilibrio de tripulante.
Conceptos básicos para afrontar vientos fuertes.

3. Maniobras

Virar y trasluchar sin timón
Velocidad y rendimiento
Manejo de la orza

4. Seguridad

Chaleco.
Perímetro.
Desvolcar.
Hombre al agua



11.3. PROGRAMAS DE LOS CURSOS DE VELA LIGERA

11.3.1 INICIACION: ORIENTADO A BARCOS TIPO CARAVELLE

OBJETIVOS BASICOS DEL CURSO:

- Que el alumno tome contacto con la vela
- Que aprenda que las velas (las 2) deben orientarse con el rumbo
- Iniciación en las maniobras básicas
- Aprendizaje del cuidado del material

Día 1

Objetivos:

- Iniciación al aprendizaje del cuidado del material
- Que el alumno empiece a notar las reacciones del barco al movimiento de la caña y a la posición de las velas.

TOPO MAÑANA (Introducción al curso):

Seguridad (15'): normas básicas.

- Chaleco
- Perímetro
- Indumentaria

JUNTO AL BARCO:

Partes básicas del barco. Arbolar el barco explicando nomenclatura y mínimas nociones de arbolar (30').

Nociones básicas de aparejar (explicarlo a la vez que aparejamos los barcos) (10') (esta actividad se repetirá todos los días del curso). Enseñar a adujar y a hacer nudos básicos: lascas, cotes y as de guía.

PRACTICA MAÑANA y TARDE

Salir a navegar.

- El monitor:

- Debe procurar que a lo largo del ejercicio todos los alumnos cojan la caña (30 minutos cada alumno de forma rotativa).
- Debe ir explicando a los alumnos, de forma sencilla, el funcionamiento del barco: escotas para que sirven, velas, caña, orza.
- Realizara las viradas para que el siguiente día ya tengan una pequeña noción.
- Se navegará haciendo bordos en todos los rumbos para que el alumno note el comportamiento del barco, pero sin acompañarlo de teoría.
- Las salidas y las entradas serán realizadas por el monitor.



Al recoger el material se enseñará a los alumnos a doblar las velas (10'). Todos los alumnos doblarán al menos una vela. Se les enseñará el modo de recoger todo el material correspondiente al barco y su mantenimiento (esta actividad se repetirá todos los días del curso). Así como su almacenaje en el galpón.

Se hará una reunión para comentar lo que se ha practicado y aprendido durante el día.

!!! OJO !!! ESTO ES IMPORTANTE. NO SE DEBE DE EXPLICAR TODO EL CONTENIDO DEL CURSO EL PRIMER DIA.

Día 2

Objetivos:

- Aprendizaje del cuidado del material
- Orientar las velas (las 2) con los distintos rumbos
- Aprendizaje de la maniobra de virada por adelante

iiiATENCION!!! Este último objetivo es muy importante ya que supone casi un 50% de la navegación.

TOPO MAÑANA (30'):

Rumbos. Topo sencilla sobre los distintos rumbos y como se navega en cada uno de ellos. Angulo muerto.

Al aparejar los barcos se recordara a los alumnos como hacer el "as de guía".

PRACTICA MAÑANA

- La maniobra de salida la realizará el monitor explicándola a la vez.

-Hacer dos tipos de ejercicios. En uno se pedirá al alumno que se ponga de ceñida, través, popa y mantenga el rumbo. En el otro se le marcará una referencia para que ponga rumbo a ella (30' cada alumno a la caña).

-Realizar ejercicios con la caña arribando y orzando de forma consecutiva para que vean el efecto que produce, haciendo cambiar de rumbo.

Tratar de que todos los alumnos "prueben" la caña y la escota de mayor y la del foque, haciendo turnos (30' en cada posición).

**TOPO TARDE**

Dudas-recordatorio de rumbos, hincapié rumbo-reglaje de velas.

- Se explicará la maniobra de Virada por avante.

PRACTICA TARDE:

- La maniobra de salida la realizará un alumno con la ayuda del monitor si se cree aconsejable.

-Variar rumbos acompañado del reglaje adecuado de las velas. El monitor recalcará cuantas veces sean necesarias lo que significa cazar-largar y arribar-orzar, así como el nombre de los rumbos y su relación con el viento.

-Realizar maniobras de aproamiento para ver el efecto del ángulo muerto (procurar que todos los alumnos hagan la maniobra un par de veces).

-Se explicara a los alumnos de forma básica como se entra (10'), realizando la maniobra el monitor o bien un alumno si se cree aconsejable.

-Se harán viradas consecutivas con cada alumno. Al menos cinco viradas cada alumno llevando la caña. Entre virada y virada se volverá a poner a rumbo antes de iniciar la siguiente procurando mantener la ceñida unas cinco esloras (si hace poco viento serán suficientes unas 2 o 3 esloras) (30').

-Se pondrá especial cuidado en la recogida del material.

Día 3**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Aprendizaje de la maniobra de trasluchada

TOPO MAÑANA (30'):

Se explicará la maniobra de trasluchada y equilibrio

PRACTICA MAÑANA

-Se harán trasluchadas consecutivas con cada alumno.

Cinco trasluchadas cada uno llevando la caña. Entre una y trasluchada se procurara mantener el largo cinco esloras popa otras cinco, antes de volver a trasluchar (si hace viento serán suficientes 2 o 3 esloras) (30').

Recalcar continuamente la orientación de las velas según el rumbo que se lleve.

TOPO TARDE

Se explicará la línea de fila.

**PRACTICA TARDE**

- Se realizará línea de fila de todos los barcos, se tiene que respetar la posición en la fila, para practicar el control del barco, acercándose al barco de delante ,o parándolo para no pasarle. Se cambiará el barco de cabeza y se invertirá el sentido de navegación.
Es importante realizar esta práctica todos los días, ya que es fundamental para el día que se haga la excursión.

Día 4**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Control de velocidad
- Aprendizaje de las maniobras de entrada y salida

TOPO MAÑANA (30'):

Control de velocidad y abarloamientos.

PRACTICA MAÑANA

- Se practicarán tomas de muerto. Cada alumno llevando la caña se abarloara al menos dos veces a una boya o a la neumática.

Se considerará que se ha efectuado la maniobra de abarloamiento, desde el momento en que se haya aproado el barco y uno de los alumnos haya tocado la boya. Acto seguido se iniciará la maniobra de salida.

TOPO TARDE (30')

Entradas y salidas con distintos rumbos (a playa).

PRACTICA TARDE

Si es posible se harán las entradas a playa tanto aproandose (con viento de proa) como bajando la mayor (con viento de popa). Se recalcará la subida de la orza y el timón y la llegada con velocidad controlada (es decir parado a la playa). Como siempre repetir las maniobras el mayor numero de veces posible para cada alumno.

Día 5**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Ejercicios de seguridad

TOPO MAÑANA (30'):

Maniobra de capa y adrizamiento.

PRACTICA MAÑANA

Transferencia al nuevo barco de todo lo aprendido hasta ahora.
Maniobras de capa y capa corrida. Adrizamiento.

**TOPO TARDE (30´)**

Rizos

PRACTICA TARDE

Ejercicios: Se tomará el primer rizo antes de salir a navegar, se soltará navegando, se tomará un segundo rizo navegando.

Línea de fila en los distintos rumbos (triangulo de regata?)

Día 6**Objetivos:**

- Cuidado del material
- Síntesis de lo aprendido
- Posibilidad de realizar una excursión

TOPO MAÑANA (30´):

Hombre al agua

PRACTICA MAÑANA

Se realizarán ejercicios de la maniobra del hombre al agua (si es posible según las diversas modalidades que hay).

TOPO TARDE

Dudas de última hora, y reglas de derecho de paso de regata

PRACTICA TARDE

Regata

**11.3.2. PERFECCIONAMIENTO : ORIENTADO A BARCOS TIPO VAURIEN****OBJETIVOS BASICOS DEL CURSO:**

Perfeccionamiento de maniobras básicas
Cuidado del material
Reglaje del barco (palo, velas...)
Control de posición y pesos
Autonomía básica

Dia 1**Objetivos:**

- Cuidado del material
- Toma de contacto con el barco: rumbos, viradas y trasluchadas

TOPO MAÑANA (45 ')

Topo básica de palo y velas.

JUNTO AL BARCO:

-El monitor con su grupo de alumnos revisaran el estado completo del palo (jarcia, crucetas, cornamusas, roldanas, coz, obenques...). A continuación se procederá a colocar los palos.

-Acabando esto, el monitor recordara los nudos básicos diferenciando su función: agarre, tensión, unión de cabos, etc.

-Se aparejaran los barcos, explicando o recordando nociones básicas de aparejar.

PRACTICA MAÑANA

Toma de contacto. !Ojo! Vigilar las salidas con breves explicaciones

TOPO TARDE (30')

-El monitor realizara una topó-repaso de los distintos rumbos y maniobras de virada y trasluchada.

PRACTICA TARDE

-Procurando que los barcos estén lo mas cerca posible, se irán haciendo el mayor número de viradas consecutivas (es decir que hasta que el alumno de delante no vire el que va detrás no puede virar). Se realizará el mismo ejercicio para las trasluchadas.

-Entre dos boyas (si es posible), se propondrá a los alumnos que alcancen la boya de barlovento lo mas rápidamente posible (las distancias siempre deben de ser cortas para que de tiempo a repetir el ejercicio el mayor numero de veces posible) para comprobar las ceñidas.

-Cuando se termine el día de navegación, el monitor deberá tener el cuidado de recordar a los alumnos como se recoge el barco.

**Día 2****Objetivos:**

- Cuidado del material -Perfeccionar la maniobra de virada (pesos).
- Control de velocidad

TOPO MAÑANA (35')

-Explicará una breve topó del funcionamiento y significado del comportamiento del gratil y catavientos del foque en ceñida (ceñida fina).

-Seguidamente se continuará con una explicación de las posiciones de cada tripulante en cada rumbo.

PRACTICA MAÑANA

-A ser posible coger tres balizas o similares que formen un triangulo pequeño. Hacer que los alumnos lo recorran haciendo hincapié en los pesos, orientación de las velas...etc.

-Para practicar las viradas con o sin balanceo se proponen los siguientes ejercicios: primero se deja unos 10' a cada alumno a la caña para que se familiarice un poco con la maniobra y segundo, se les hace ganar barlovento con el mayor numero posible de viradas (cada alumno deberá realizar al menos unas 25 viradas). Es recomendable que cada alumno lleve la cuenta de las viradas que está haciendo.

TOPO TARDE (30')

Adrizamiento, capas y abarloamientos.

PRACTICA TARDE

-Como ejercicio de control de velocidad se propone la siguiente serie de maniobras: Primero se pone el barco de ceñida, se reduce la velocidad largando velas y finalmente se aproa el barco para pararlo definitivamente (10 veces cada uno). Segundo, se repite la maniobra anterior abarloandose a una baliza (10 veces). Tercero, abarloamiento a la neumática.

-Incorporarse a la línea de fila de los de iniciación siempre que la realicen.

Día 3**Objetivos:**

- Aprendizaje del cuidado del material
- Perfeccionamiento de entradas y salidas.
- Como y porque funcionan la orza y el timón.

TOPO MAÑANA: (30')

-El monitor explicará como se realizan las maniobras de entradas y salidas en los distintos rumbos.

**PRACTICA MAÑANA**

-Si es posible se harán las entradas a playa tanto aproandose (con viento de proa) como bajando la mayor (con viento de popa).

Se recalcará la subida de la orza y el timón y la llegada con velocidad controlada (es decir parados, sin velocidad). Como siempre repetir las maniobras el mayor numero de veces posible para cada alumno.

TOPO TARDE (30')

El monitor explicará como funciona la orza y las distintas posiciones dependiendo de los rumbos.

PRACTICA TARDE

Ejercicios: Aplicar en los distintos rumbos las posiciones de la orza. Se recomienda ejercicio de "ochos".

Línea de fila.

Día 4**Objetivos:**

- Cuidado del material
- Navegación sin timón

TOPO MANANA (30')

-El monitor explicara como se navega sin timón: el efecto del peso y de las velas.

Junto al barco:

- Se repasará el estado del barco.
- Se enseñará a reglar las velas: cunningham de mayor y pajarín.

PRACTICA MAÑANA

-Se dejará a los alumnos 15 min. para que se habitúen un poco a navegar sin timón. A continuación, como ejercicio se navegara sin timón rodeando una serie de balizas, pudiéndose hacer incluso una especie de regata.

TOPO TARDE

Aclaración de dudas y comportamiento del barco

PRACTICA TARDE

Ejercicios barlovento-sotavento y ochos sin timón (utilizando dos boyas o similar), incluso regata si se cree aconsejable.

**Día 5****Objetivos:**

- cuidado del material
- seguridad: rizos

TOPO MAÑANA (30')

-transferencia de conocimientos anteriores a otro barco (caravelle): específicamente la toma de rizos

PRACTICA MAÑANA

(cambio de barco de Vaurien a CARAVELLE)

Ejercicios: Sobre la Caravelle se tomará el primer rizo antes de salir, se soltara navegando, se tomara un segundo rizo navegando.

TOPO TARDE

Maniobras: hombre al agua y línea de fila

PRACTICA TARDE: cambio de Caravelle a Vaurien

ejercicios: aplicación de las maniobras explicadas en la topo (se hará hincapié en que se navegue lo mas agrupado posible)

Día 6

Objetivos: (excursión optativa)

- Cuidado del material
- Fijación de conceptos

TOPO MANANA (30')

- Navegación con viento duro
- Reglas de derecho de paso

PRACTICA

Regata o/y excursión.



11.4: NIVEL DE SALIDA PARA LOS ALUMNOS NIVEL I

EN TIERRA:

1. Como arbolar y aparejar por completo las embarcaciones utilizadas:

- a) Poner el palo entre dos personas
- b) Poner las velas'
- c) Poner el timón y la orza
- d) Tensión del pajarín en función del viento
- e) Puesta a punto del palo en función del viento
- f) Barco aproado al izar las velas

2. Opciones mas elementales de regata. Normas principales del reglamento (preferencias, salidas, derecho a orzar...)

3. Nudos.*

- a) As de guía
- b) Lasca
- c) Nudo llano
- d) Margarita
- e) Ballestrinque
- f) Cote

4. Costuras de las velas.

5. Mantenimiento y conservación de una embarcación.*

6. Efecto de las velas, la orza y el timón cuando un barco navega.*

7. Nociones de meteorología

- a) El viento
- b) Explicar un mapa del tiempo (borrascas, frentes y anticiclones).

EN EL MAR:

1. Salidas y entradas de playa con absoluta perfección.*

2. Navegación sin timón (Imprescindible para perfeccionamiento).*

- a) Virar par adelante
- b) Hacer rumbos constantes



3. Colocar el timón con el barco totalmente parado
4. Virar par avante y por redondo.*
 - a) La trasluchada hasta con fuerza 3 mas.
5. Cómo colocar el peso en una embarcación.
6. Mantener todos los posibles rumbos.*
7. Como variar la velocidad en una embarcación y como pararla.*
8. Hacer la capa *
 - a) Virando y dejando el toque a la contra.
 - b) Sin virar, poniendo el toque a la contra.
9. Navegación en línea de fila.*
10. Adrizar el barco. *
11. Maniobra de hombre al agua *
11. Como abarloarse a una embarcación llegando sin velocidad.*

NOMENCLATURA

- c. Nomenclatura y terminología de las partes de una embarcación.*
- d. Expresiones y frases mas usuales en las maniobras.

NOCIONES DE SEGURIDAD Y PRIMEROS AUXILIOS

1. Nociones de seguridad en el mar.*
 - a) Perímetro de navegación.
 - b) Vigilancia.
 - c) Uso continuo en el mar del chaleco salvavidas.
2. Volcar un barco y adrizarlo (2 veces como mínimo cada alumno). Muy importante. (Imprescindible. No se hace casi nunca).*
3. Manejo de los botes de salvamento
4. Saber nadar con cierta facilidad. Desde la arilla hasta una mejillonera o boya.
5. Saber atender a una persona que presente síntomas de asfixia, congelación a contusiones (opcional a no imprescindible).



**INFLUENCIA DE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS
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 I 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.I. Este nivel se somete exclusivamente al plan de N.I (realizado por el C.I.N.A.) TOPOS DE NIVEL I. **«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»**

ES MUY IMPORTANTE INSISTIR EN LOS PUNTOS MARCADOS CON ASTERISCO Y LOS QUE VAN EN NEGRITA.



11.5. RECOGIDA DEL MATERIAL DESPUES DE LA NAVEGACION

Tanto los Vaurienes las Caravelles como la lancha de seguridad deben quedar por encima de la línea de marea mas alta, tres metros. Perfectamente limpios y achicados, los imbornales abiertos, la orza y la pala de timón de canto, la mayor recogida sobre la botabara y el foque enrollado sobre el stay (al mediodía) , por la noche se guardarán en el galpón, las drizas bien trincadas, las escotas adujadas. Los sables deberán estar con sus velas correspondientes en el pañol.

Si las caravelles están fondeadas, el fondeo debe estar bien firme sobre el fondo. Las velas no se dejen nunca ni en la embarcación ni sobre la playa. Se llevaran metidas en su saco o botavara al lugar designada en el módulo pañol.

La neumática con el motor y su depósito, se llevarán todos los días, por la tarde, al finalizar la navegación a la base, no se dejará en la playa de la Retorta, excepto a mediodía.

Los grilletes quedarán siempre cerrados puestos en las velas.

Nadie se sentara o se introducirá de pie en la embarcación en seco.

Estas no se arrastraran nunca para botarlas o vararlas.

Las reparaciones necesarias se harán inmediatamente después de la navegación, reponiendo si fuera necesario, la que pudiera faltar (un grillete, un sable...) para dejar las embarcaciones preparadas para el día siguiente.

Que los alumnos recojan las embarcaciones después de la navegación, las arranchen, reparen y dejen listas para que al día siguiente puedan navegar, es de responsabilidad de un Monitor o de una persona delegada por el Jefe de Curso.



11.6. INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

ESTADISTICAS

El número de accidentes de embarcaciones de vela ligera viene a ser un 6,7% del total.

Las causas fundamentales de estos accidentes expresadas también en porcentajes:

- Un 31% a la falta de chalecos salvavidas.
- Un 19% al desconocimiento de los factores meteorológicos.
- Un 17% a vuelcos.
- Un 10% a abandonos de las embarcaciones.
- El resto, un 23% a causas desconocidas y diversos factores.

SEGURIDAD PERSONAL

- Cuidado de la ropa de navegación.
- Estado de ánimo.
- Estricta vigilancia del chaleco salvavidas.

SEGURIDAD DEL MATERIAL

- Cuidado del material y aparejado
- Comprobación de estanqueidad.
- Comprobación del buen uso del achicador.

SEGURIDAD DIARIA

- Meteorología diaria
- Perímetros de navegación

SEGURIDAD GENERAL

- Uso del chaleco
- Orden de salida.
 - 1º. Embarcación de seguridad a motor.
 - 2º. Caravelle
 - 3º. Vaurien
- Navegación agrupada y al alcance de la voz



SEGURIDAD EN EXCURSIONES

1. Nivel general. No se han de hacer pic-nic si el nivel del alumnado no es el adecuado. (Línea de fila perfecta). Se aconseja se haga la excursión a partir del 5º día.

2. Funcionamiento perfecto del Material de Seguridad:

- Chalecos
- Barcos estancos
- Embarcación a motor
- Comunicación y sincronización con el Nivel de Crucero

3. Dado que la excursión mas apetecida puede ser a la Illa de Arousa y para ello se tiene que cruzar el canal de la Ría, se tendrá siempre que ir acompañado de los Cruceros, sino es así se elegirán otras mas seguras, tales como las playas existentes junto al Chazo. De cualquier modo el sitio se ha de elegir con sumo cuidado y de acuerdo con la meteorología prevista.

SEGURIDAD A MOTOR

- Vigilancia de la totalidad de la flota. Saber cuantos barcos son y recontarlos de continuo.
- Observar las señales de los barcos.
- Cuidar del cumplimiento del perímetro de navegación y del uso del chaleco.
- Para realizar la seguridad conviene elegir un sitio a barlovento de donde esté navegando la flota, si es posible fondeado o amarrado a una mejillonera y siempre vigilando las maniobras de los barcos.

SEGURIDAD EN CARAVELLE

- Vigilancia de la totalidad de la flota. Saber cuantos barcos son y recontarlos de continuo. **CUIDAR de los VAURIENS**
- Observar las señales de la neumática de seguridad.
- Cuidar del cumplimiento del perímetro de navegación y del uso del chaleco.

SEGURIDAD EN VAURIEN

- Tendrán que navegar juntos y cerca de las Caravelles y pendiente de las señales que les indiquen desde la neumática de seguridad, observando siempre las normas.



12. EVALUACIÓN DE OBJETIVOS DE CUCERO (Niveles 3 y 4)

A continuación se adjuntan las hojas de evaluación de objetivos de los niveles 3 y 4 de crucero.



13. EXPERIENCIA PREVIA DE LOS ALUMNOS, OBJETIVOS Y BALANCE DEL CURSO

CURSO, NIVEL Y FECHAS:

NOMBRE Y APELLIDOS:

TELEFONO Y CORREO ELECTRÓNICO:

EXPERIENCIA NÁUTICA PREVIA:

EXPECTATIVAS DEL CURSO:

BALANCE DEL CURSO:



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).



15. LISTADO DE TELÉFONOS DE INTERÉS GENERAL

CONTACTOS OFICINA Y JUNTA

CINA MADRID	91 323 04 25
CINA BOIRO	981 84 77 37
JOSE MANUEL FERNANDEZ AGUDO (Presidente)	607 70 04 89
ANGEL ALVAREZ (Vicepresidente)	609 08 24 24
JUAN ABAD (Tesorero)	91 533 09 28 // 635 84 38 82
BEGOÑA DE MIGUEL (Secretaria Junta)	616 07 38 46

CONTACTOS BOIRO

ELI (Cocinera)	981 84 49 22 // 616 94 68 18
XXXXX (Materialista de Boiro)	
CARLOS PORROS	629 86 61 22
JOSE LUIS (Chiringuito playa Retorta)	619 64 97 97

ORGANISMOS OFICIALES

AYUNTAMIENTO BOIRO (Alcalde: Xosé Deira)	981 84 48 00
COMANDANCIA MARITIMA (Villagarcía)	986 50 02 09
SALVAMENTO MARITIMO (Solo en caso de accidente Importante o herido grave, envían helicóptero)	900 202 202
GUARDIA CIVIL DE BOIRO	981 84 99 80
CARMELO VIDAL PEREZ (Patrón Mayor Cabo Cruz 2004) ..	670 50 02 51
COFRADIA CABO CRUZ	981 84 50 92

PROVEEDORES NAUTICOS HABITUALES

CARTAS NAUTICAS ANTON (Boiro)	981 51 01 54
CHICOLINO (Efectos Navales)	981 84 57 54
FERRETERIA CASAIS	981 84 62 06
BUCEO GALISUB (Cabo de Cruz)	981 84 78 45
ZODIAC (Sta.Eugenia de Rivera)	981 87 60 08
MOTORES PACO SAAVEDRA (Cabo de Cruz)	981 84 47 19
TALLER AUTOMOVIL GUILLERMO (Cabo de Cruz)	981 84 83 03
ALUMINIOS JOYMAR BEXO	981 80 47 80

PROVEEDORES NAUTICOS OCASIONALES

VELERIA (Julio Pousa, Ramón Albert)	986 50 83 71 // 986 51 13 55
NAVALES PAZ (Villagarcía)	986 50 03 11
NAVALES ROSES (Villagarcía)	986 50 15 79
ASTILLEROS VILLAGARCIA (Encargado: Benito)	986 51 13 63
NAUTICA PEREZ (José Ramón, Villagarcía)	986 51 27 19



RONAUTICA (Vigo)	986 43 14 02
YATESPORT (Vigo)	986 22 35 04

PROVEEDORES VARIOS HABITUALES

NOGAL RIOSAN – DESINSECTACION (Silvia)	981 66 44 11
(José Luis)	636 47 61 88
FONTANERO – POCERO (Andrés)	620 48 95 75
.....	981 84 83 39
.....	981 74 63 21
BUTANO (Petrogas Barbanza, GalpGas)	981 87 53 53
BUTANO RIVEIRA (Ricardo ó Salvador para urgencias)	981 87 12 91
TINTORERIA BOIRO	981 84 83 51
CERRAJERO (Angel Giance)	609 41 48 60
MESON MOUÍÑOS (Boiro)	981 84 44 50

PROVEEDORES ALIMENTOS HABITUALES

PANADERIA PAZ (También empanadas)	981 84 72 68//626 63 11 60
CLAUDIO (Miguel Angel, cuñado Eli)	981 84 49 64
HIPESCAR CONGELADOS Y CARNE (Antonio)	981 84 52 72
SUPERMERCADO DIA	
FRUTERIA REIJOSA	
CARNICERIA BOGA	
CASH GALICIA (Las Saiñas – Palmeira/Riveira)	981 83 86 42
PASTELERIA FATIMA (Sonia)	981 84 68 50
MERCADILLO (Todos los martes por la mañana)	

OTROS DATOS DE INTERES

C.I.F.: G-78943479, C/ AILANTO 19, 28029- MADRID

PLAZAS DEL NAUTICO DE VILLAGARCIA (Tonics)..... 379 / 381

OTROS CONTACTOS GALICIA

FEDERACION GALLEGA DE VELA 986 237 116 / 986 207 220
JOSE ANGEL RODRIGUEZ SANTOS (Presidente Federación)..

NOTA: Si se usa algún otro proveedor que no está en la lista, incluído, por favor, y pasadlo a la oficina para que sea incluído.

NOTA: Todas las facturas deben ir expedidas al CIF del CINA y con la dirección de Madrid.



16. CONDICIONES GENERALES DE LA PÓLIZA DE SEGURO DE ACCIDENTE DEPORTIVO



17. NORMAS DE UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS DEL CINA

17.1. ESTADILLO RESUMEN DE INGRESOS Y GASTOS POR SEMANA



18. CONTROL DE COMIDAS/CENAS



19. DOCUMENTACIÓN DE LOS SEGUROS DE LOS BARCOS

La documentación de los seguros de los barcos se encuentra en la correspondiente carpeta de cada barco. Además, se incluye en esta carpeta y a continuación una hoja con los datos de la póliza de seguros contratada por el CINA. **ACTUALIZAR!!**



20. ENCUESTA ALUMNOS

A continuación se adjunta las hojas con la encuesta que deben rellenar l@s alumn@s al finalizar el curso.



21. EVALUACIÓN GENERAL ALUMNOS



22. EVALUACIÓN GENERAL MONITORES



23. UTILIZACIÓN RACIONAL DEL BOTIQUIN

Los medicamentos deben ser prescritos por personas con suficientes conocimientos o por los médicos del servicio radiomédico.

A continuación se va a nombrar cada uno de los componentes de un botiquín homologado, con un comentario de como utilizar cada uno de estos.

Antes de emprender cualquier medida, por simple que sea, debemos de hacer la siguiente pregunta al paciente o accidentado: ¿tienes alguna alergia?

Según el reglamento de seguridad marítima, el botiquín para la zona de navegación "B" incluye:

Tiritas protectoras adhesivas para heridas

Se utilizan para cubrir heridas o rozaduras pequeñas y no profundas.

Tintura desinfectante

Povidona yodada, (betadine) sirve para desinfectar cualquier clase de herida. No utilizar en ojos. Si se utiliza en mucosas (boca o vagina) hay que diluirla al 20-50%.

Alcohol de 90º

Ya no se emplea para nada, escuece y encapsula a los gérmenes, sin llegar a desinfectar bien. Actualmente se emplea el de 70º, pero su acción no supera a la povidona yodada.

Antibiótico de contacto

Se emplea en heridas localizadas y con contenido purulento o supuración, como uñas infectadas o granos. La normativa indica sulfamidas, pero producen bastantes alergias, por lo que sería mas recomendable bactrobam.

Crema para quemaduras (Furacin)

Se emplea en quemaduras de 1er grado (enrojecimiento sin pérdida de sustancia) y 2º grado (ampollas). Las de 3er grado necesitan cuidados de un especialista. Las quemaduras primero hay que lavarlas con suero esteril, después desinfectarlas con povidona, y por último cubrirlas con la pomada, una gasa esteril y una venda.

Dedil

Se emplea para proteger un dedo herido, una vez sea curado.

Algodón

Sirve para desinfectar heridas empapándolo con la povidona. Si se empapa con agua oxigenada de 10 volúmenes es un buen hemostático (corta la hemorragia).

Gasa, compresas estériles esteriles de 15 x 15 cm. Gasa furacinada (para quemaduras)



Se emplean para limpiar y cubrir las heridas y quemaduras.

Vendas de gasa de 10 m. x 10 cm.

Se emplean para vendar áreas extensas: miembros inferiores, tronco o hacer cabestrillos.

Vendas de gasa de 7 m. x 5 cm.

Se emplean para vendar manos, miembros superiores o cabeza.

Esparadrapo

Para hacer vendajes funcionales o fijar las vendas.

Tablillas de varias medidas para fracturas

Para inmovilizar fracturas, es mejor utilizar férulas de aluminio y espuma. Se pueden improvisar con un remo o tapas de madera.

Analgésicos (Aspirina, Paracetamol, Nolotil (metamizol),etc.)

Son analgésicos y antitérmicos, se emplean para tratar el dolor y la fiebre una vez diagnosticada. La aspirina es antiagregante plaquetario y puede empeorar las hemorragias.

Pastillas, chicles o supositorios contra el mareo

Se deben emplear antes de que aparezcan los síntomas.

Antibiótico de amplio espectro

Amoxicilina con ácido clavulámico (augmentine) puede ser una buena opción. Se emplea para tratar cualquier tipo de infección, ya sea localizada de moderada gravedad o generalizada.

Antiinflamatorio vía tópica

Se emplea para contusiones y torceduras de miembros.

Colirio antiinflamatorio (para los ojos)

Se emplea para tratar lesiones oculares producidas por el sol. En caso de cuerpo extraño, si no sale espontáneamente, lo mejor es tapar el ojo y evacuar al tripulante a un centro oftalmológico.

También hay una lista mínima de medicamentos y utensilios médicos de gran utilidad:

Soluciones de rehidratación oral

Son útiles en situaciones de mareo, hipertermia y deshidratación en general. Se pueden preparar a bordo con la siguiente receta: 2 litros de agua dulce, el zumo de un limón o naranja, media cucharada de café de bicarbonato sódico o sal común y una cucharada de café de azúcar.

Antihistamínico (alergias, picores)

Se utiliza para ataques alérgicos, picores, urticarias. Produce sedación como efecto secundario. Muy útil en intoxicaciones alimentarias.

Antidiarréicos



Se emplean cuando la diarrea no es por causas infecciosas, como intoxicación alimentaria. O cuando es por estas causas, y no cede con dieta astringente y se corre el riesgo de deshidratación.

Inyectables de cloruro mórfico

Calmantes potentes para aliviar grandes dolores.

Torniquete

Se emplea para cortar la hemorragia en caso de heridas graves en miembros. Se debe de apuntar en una tarjeta la hora de comienzo, si se traslada a un hospital. En todos los casos hay que aflojarlo cada 20 minutos y si continúa la hemorragia, volver a apretarlo. Normalmente, el torniquete se emplea hasta que se coloca un vendaje compresivo en la zona.

Agua oxigenada al 10%

Es un buen desinfectante. Es un buen hemostático cuando la aplicamos sobre una herida, para ello, empapamos algodón con agua oxigenada y se aplica directamente sobre la zona sangrante.

Tiras adhesivas para heridas profundas

Sustituyen a los puntos de sutura. Sirven para unir los lados de una herida.

Venda elástica

Se emplean en los mismos casos que las vendas normales, pero con mejores resultados.

Férula de aluminio y espuma

Se emplea para inmovilizar fracturas o articulaciones lesionadas. Se almohadilla la zona lesionada, se coloca la férula y se venda el miembro junto a la férula. Pueden ser de distintos tamaños.

Pañuelos triangulares de 50 cm x 50 cm.

Se emplea para hacer vendajes e inmovilizaciones.

Pinzas, manguito para medir la presión arterial, fonendoscópio, suturas de seda, tijeras, imperdibles de seguridad, corta-alambres, termómetro de baja temperatura, bisturí para abrir abscesos.

Tabletas de nitroglicerina

Se emplea en el caso de un infarto, junto a aspirina.

Broncodilatador en Inhalador “Ventolín”

Se emplea en los casos de asma.

Tabletas purificadoras de agua

Se utilizan cuando hay duda de si el agua puede ser la fuente de una intoxicación alimentaria.



Algunos de esos productos precisan receta médica, con lo que su obtención puede ser problemática.

Tanto los utensilios como los medicamentos deben ser utilizados, prescritos y dosificados por personas con suficientes conocimientos o asesoradas por los médicos del servicio radiomédico.

23.1. BOTIQUIN

MATERIAL DE CURAS

- 1 Termómetro clínico con estuche.
- 3 Jeringas de 5 ml. con aguja (desechables)
- 250 gr. de algodón hidrófilo
- 125 ml. de alcohol 96º
- 125 ml de agua oxigenada –
- 1 Frasco de mercromina
- 1 Rollo de esparadrapo 2,5 cm
- 1 Caja de gasas estériles de 20X20
- 1 Caja de gasas estériles 20x40

- 1 caja de Steri-strip (para dar puntos en heridas de mas de 2 cm de longitud)
- 1 Caja de tiritas surtidas
- 1 Tensoplast (2,70x7,5) para esguinces.

- 1 Caja Linitul para quemaduras.
- 2 Vendas Cambric (5x7) , para las quemaduras.

MEDICAMENTOS

- 1.- Analgésicos-antitérmicos-antiinflamatorios:
 - Aspirina- (dolor de cabeza, resfriado común y gripe)
 - 8aralgin comp. o Nolotil cap. (ambos existen en supositorios)
 - (cólico nefrítico)
 - Dolo-tanderil supos. o comp. (esguinces) y en pomada si no hay herida.

- 2.- Antibióticos:
 - Terramicina cap. 250 mg. o Britapen cap.500 mgr. u otra ampicilina (anginas o cuadros infecciosos importantes) Sulfintestin polimixina comp. (diarreas con infección)

- 3.- Sedantes
 - Valium comp. 5 mg.

- 4.- Antihistamínicos
 - Tavegil o Polaramine comp. o supo. (procesos alérgicos, picadura)



5.- Procesos respiratorios

Idasal gotas o nebulizador
Bisolvon compositum suspensión (tos)

6.- Mal de mareo. Vómitos

Stugeron comp o Biodramina

8.- Estreñimiento

Pruina

9.- Tratamiento local

Lavados heridas: Solución Mercryl-Lauryle
Quemaduras: Silvederma pomada
Quemaduras solares: Kalamín Lu
Hemorroides: pomada antihemorroidal (Ruscus Llorens)

Conjuntivitis: Visadron colirio
Otalgia: Otogen calmante
Contusiones (hematomas): Thrombocid
Traumatismos dentarios: Topicaina (analgésico local)

10, - Antiespasmódico

Buscapina