MANUAL PARA SCOUTS MARINOS

ALEJANDRO DANIEL MOLOGNI

MANUAL PARA SCOUTS MARINOS

PARA TODOS LOS MUCHACHOS QUE TENGAN CARIÑO AL MAR Y A LA NAVEGACION.

Primera Edición
en Español, 1969
3,000 ejemplares

© Derechos de traducción e impresión reservados por el Consejo Interamericano de Escultismo.

Esta obra está traducida del "Canadian Sea Scout Manual", con las debidas adaptaciones para las Asociaciones de habla española de la Región Interamericana.

Esta publicación ha sido posible gracias a la colaboración de los Scouts y Dirigentes de los Estados Unidos de América.

EDITORIAL SCOUT INTERAMERICANA

CONTENIDO

PREFACIO

Los Scouts Marinos antes que nada, son Scouts, y el Escultismo marino es una rama más del Movimiento Scout.

Las metas del Escultismo marino, son exactamente las mismas que del resto del Movimiento. El programa es el mismo, pero con "algo más" incluído en él. El Escultismo marino ha sido una parte del programa Scout desde que el Movimiento empezó. Nuestro fundador, Lord Baden-Powell, escribió: —"Cuando joven, yo empecé mi Escultismo como Scout Marino"; y así encontramos muchas referencias acerca de los marinos en "Escultismo para Muchachos" y de las aventuras de B.-P. dice, "era lo mismo, un muchacho de corazón y un buen marino".

En su mensaje a los Scouts en los libros "Sea Scouting and Seamanship for Boys" Warington Baden-Powell, hace esta importante observación "Un Scout Marino debe ser Scout antes que nada. por consiguiente, supongo que habrás leído el 'Escultismo para Muchachos' y que conoces la ley y la Promesa Scout así como los reglamentos. El Escultismo marino es solamente una rama más del Escultismo, pero debemos convencernos que todo tu trabajo como Scout Marino será relacionado con el agua y principalmente en botes."

"El ingresar a los Scouts Marinos", continúa, "no significa que tomarás la mar como profesión, significa que tomarás parte de actividades de navegación, remo, vela, campismo, pesca, etc. y que lo harás en tus tiempos libres y días de descanso".

El Esculstismo marino te ofrece gran cantidad de aventuras, y encontrarás que tu adiestramiento como Scout marino te será de mucha utilidad cuando empieces a vivir tu vida como adulto.

Este libro es un complemento del "Manual para Scouts", necesitarás de los dos, para completar tu adiestramiento como Scout marino.

Ninguna empresa grande ha sido realizada jamás sin esfuerzo. Si tú deseas que el Escultimo marino sea una actividad real, necesitas poner entusiasmo y esfuerzo, combinado con lealtad a tu Guía de Patrulla y a tus Jefes.

Tan pronto te embarques en la senda del Escultimo Marino, te desamos buen escultismo y feliz navegación!

EDITORIAL SCOUT INTERAMERICANA

ADVERTENCIA

Este "MANUAL PARA SCOUTS MARINOS" está orientado para aquellos Scouts y Jefes que tengan verdadero GUSTO POR EL MAR, POR LA NAVEGACION y por las actividades acuáticas en general: ríos, lagos, mares, Océanos, ensenadas, golfos. La natación, el buceo, la navegación, a vela, a remo o con motor. ¡A LOS QUE SE SIENTAN CON VOCACION MARINERA DE VERDAD!
Este Manual ES UN COMPLEMENTO DEL "MANUAL PARA SCOUTS", así que aquí no repetiremos lo que aparece en ese libro. Este Manual es para completar aquél, ya que los Scouts Marinos, son PRIMERO SCOUTS, como todos, y ADEMAS MARINOS.

Aquí aprenderás las costumbres, las tradiciones marineras, la terminología y todo lo que dá el ambiente a los Scouts Marinos.

Capítulo I.

INICIANDO LA SENDA DE LA TERCERA CLASE

INICIANDO LA SENDA DE LA TERCERA CLASE
MI REGISTRO COMO SCOUT DE TERCERA CLASE

☐.....19.....PRELIMINAR .....
☐.....19.....PROMESA SCOUT .....
☐.....19.....LEY SCOUT .....
☐.....19.....VIRTUDES SCOUT .....
☐.....19.....PRINCIPIOS SCOUT .....
☐.....19.....LEMA SCOUT .....
☐.....19.....DIVISA SCOUT .....
☐.....19.....ORACION SCOUT .....
☐.....19.....SEÑA SCOUT .....
☐.....19.....SALUDO SCOUT Y EN BARCOS .....
☐.....19.....APRETON DE MANO .....
☐.....19.....UNIFORME SCOUT .....
☐.....19.....INSIGNIA SCOUT .....
☐.....19.....BANDERA Y ESCUDO NACIONAL .....
☐.....19.....PALO DE SEÑALES .....
☐.....19.....HIMNO NACIONAL .....
☐.....19.....ORGANIZACION POLITICA.....
☐.....19.....HISTORIA DEL ESCULTISMO.....
☐.....19.....RANGOS DE LA ARMADA.....
☐.....19.....NUDOS .....
☐.....19.....PROTECCION DEL AIRE LIBRE .....
☐.....19.....TU PATRULLA .....
☐.....19.....FIRMA SCOUT .....
☐.....19.....SEGUNDA CLASE .....

PRUEBAS DE TERCERA CLASE

Para ser Scout de TERCERA CLASE, deberás tener por lo menos 11 años de edad y hacer lo siguiente ante tu Jefe de Tropa (o un adulto designado por él):

1.—Tener por lo menos un mes de servicio, y la credencial Scout.

2.—Repetir de memoria la Promesa Scout, los 10 artículos de la Ley Scout, El lema y La Divisa. Las Virtudes, los Principios y la Oración.

3.—Hacer la Seña Scout, el Saludo, el Apretón de Mano. Explicar su significado.

4.—(a) Describir las partes del uniforme Scout. (b) Deducir cuándo se debe y cuándo no se debe portar el uniforme Scout.

5.—Describir la Insignia Scout y el significado de cada una de sus partes.

6.—(a) Describir la Bandera Nacional y decir brevemente su historia. (b) Demostrar el respeto debido a la bandera, indicando como debe ser izada, arriada, expuesta, para ser guardada y los saludos correspondientes. Decir cuando debe ondear. Igualmente con el Himno Nacional.

7.—Explica brevemente la historia del Movimiento... en tus propias palabras...

8.—Rematar los cabos de una cuerda de por lo menos un cuarto de pulgada de diámetro. Atar correctamente dos cuerdas del mismo diámetro con un "nudo cuadrado". Unir dos cuerdas de diferente diámetro con una "vuelta de escota". Atar una cuerda a un poste con un "ballestrinque". Asegurar una cuerda a un poste con un "dos

medios cotes". Atar un "as de guía" alrededor de tu cintura. Hacer el "nudo de estirar" en una cuerda bajo tensión.

9.—Leer el Código del Aire Libre. Decir cómo intentarás usarlo en las excursiones y campamentos que hagas como Scout.

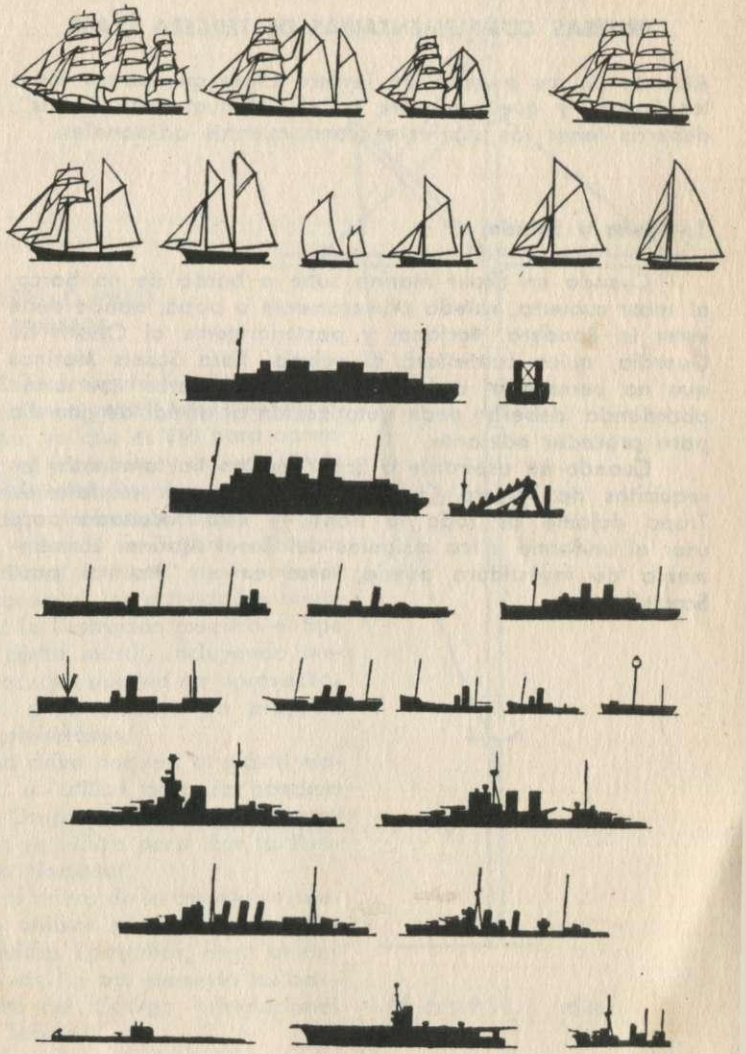
10.—Explicar el nombre de la patrulla en la que intentes ingresar, dar su grito o llamada. Exponer la importancia que tiene tu patrulla en tus actividades Scouts. Haz tu propia firma Scout.

11.—Revisa brevemente las cosas que tendrás que hacer para poder ser Scout de Segunda Clase.
Da a tu Jefe de Tropa tu solicitud y la cuota de inscripción, para que te registre como Scout. Después de ser registrado, harás tu investidura como Scout, en una ceremonia sencilla, en presencia del resto de tus compañeros Scouts.

IDENTIFICACION DE BARCOS

FILA (de arriba hacia abajo)

1a.—Barcos de vela: De tres palos y Bergantinas. Bergantina.
2a.—Goletas de velas cangrejas, Goleta. Yola, Queche, Cúter, Balandra.
3a.—Buque de pasajeros, Lanchón.
4a.—Buque de pasajeros, Draga.
5a.—Buque-tanque, Remolcador de vapor. Barco mixto de carga y pasaje, Carguero.
6a.—Carguero, Yate de vapor, Carguero Costero, Remolcador, Barco Faro.
a.—Barcos de Guerra: Acorazado, Crucero.
8a.—Crucero (viejo), Destructor.
9a.—Submarino.
10a.—Portaviones, Escampavía.



PRUEBAS COMPLEMENTARIAS DE TERCERA CLASE

Además de las pruebas de Tercera Clase que pasan todos los Scouts, y que aparecen en el "Manual para Scouts", deberás tener los siguientes conocimientos adicionales:

3.—Seña y Saludo.

Cuando un Scout Marino sube a bordo de un barco, al tocar cubierta, saluda primeramente a popa, donde debe estar la Bandera Nacional y posteriormente al Oficial de Guardia, quien contestará al saludo. Para Scouts Marinos que no pertenecen a la Tripulación del barco que están abordando deberán pedir autorización al oficial de guardia para proceder adelante.

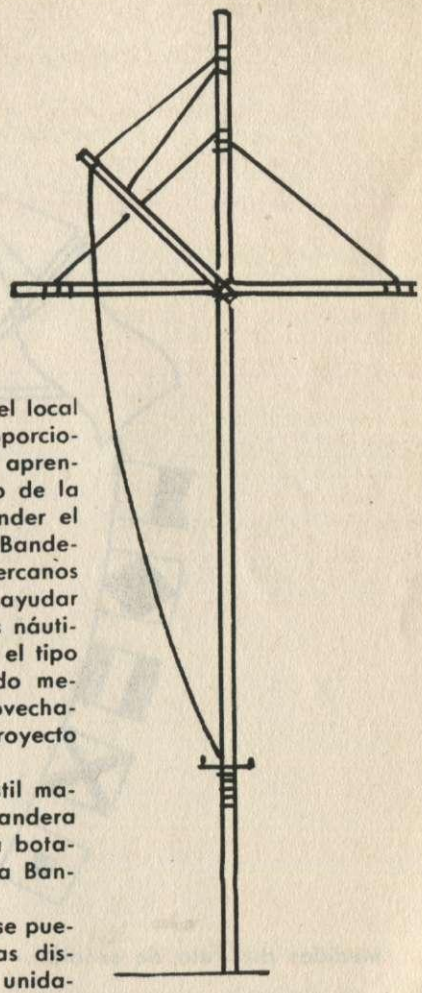
Cuando un aspirante a Scout Marino ha terminado los requisitos de Tercera Clase, es investido por su Jefe de Tropa delante de toda la tropa, y está facultado para usar el uniforme y las insignias del Scout Marino. La ceremonia de investidura puede verse en el "Manual para Scouts".

MASTIL O PALO DE SEÑALES

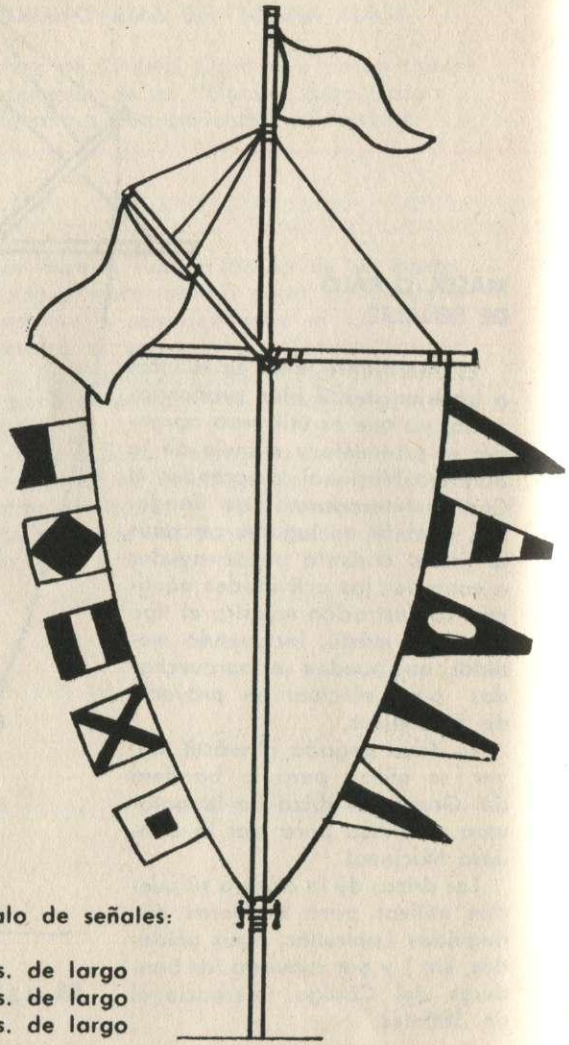
Es interesante tener en el local o base un mástil bien proporcionado, ya que es útil para aprender el protocolo y manejo de la Bandera Nacional y aprender el Código Internacional de Banderas, además en lugares cercanos al litoral o rivera puede ayudar a controlar las actividades náuticas. La ilustración muestra el tipo de dicho mástil, incluyendo medidas, que pueden ser aprovechadas para efectuar un proyecto de pionerismo.

La driza pegada al mástil mayor, se utiliza para la bandera del Grupo. La driza de la botavara se utiliza para izar la Bandera Nacional.

Las drizas de la cruceta se pueden utilizar para banderas distinguidas (patrullas, otras unidades, etc.) y por supuesto las banderas del Código Internacional de Señales.



Mástil de Señales



Medidas del Palo de señales:

Mástil	12	mts. de largo
Cruceta	4.20	mts. de largo
Botavara	3.60	mts. de largo

Capítulo II

EN LA SENDA DE LA SEGUNDA CLASE

EN LA SENDA DE LA SEGUNDA CLASE

MI REGISTRO DE SEGUNDA CLASE

☐.....19....Servicio activo y credencial
☐.....19....Precauciones al ir de Excursión
☐.....19....Salvavidas
☐.....19....Excursión No. 1 - Tiempo y Guardias
☐.....19....Excursión No. 2 - Tiempo y Guardias
☐.....19....Excursión No. 3 - Tiempo y Guardias
☐.....19 ...Señales de Brazos
☐.....19....Llamada Scout
☐.....19....Lectura de Mapas
☐.....19....Brújula
☐.....19....Uso de mapas y brújula
☐.....19....Perdido
☐.....19....Plantas venenosas
☐.....19....Vida silvestre
☐.....19....Pistas
☐.....19....Rastreo
☐.....19....Acecho/Barcos
☐.....19....Hacha, Machete y Cuchillo
☐.....19....Fuego y cocina
☐.....19....Emergencia y Primeros Auxilios
☐.....19....Espíritu Scout
☐.....19....Servicios a la comunidad, historia y organización del Escultismo
☐.....19....Revisión

PRUEBAS DE SEGUNDA CLASE

1. Para ser Scout de Segunda Clase, deberás demostrar, por tu asistencia, que has estado activo en las reuniones y actividades de la Tropa y patrulla durante por lo menos un mes después de haber recibido la Tercera Clase, y poseer tu credencial Scout.
2. Decir cuáles son las reglas de seguridad que deben tenerse para una excursión.
3. (a) Efectuar tres excursiones, cada una en diferente ocasión, de por lo menos 10 kilómetros, con tu tropa y tu patrulla, un adulto, o cualquier otro Scout que sea por lo menos de Segunda Clase. (b) Antes de cada excursión, presentar a tu Jefe de Tropas o adulto designado por él, el programa o plan de excursión para que lo apruebe (esto no debe hacerse en el caso de excursión de Tropa). (c) Antes de partir para la excursión, preséntate a tu Jefe o encargado de la excursión. para que te revisen y vean si te has vestido y equipado adecuadamente de acuerdo con la estación, localidad y circunstancias. (d) En cada una de estas excursiones, observar las precauciones adecuadas. (Se recomienda que las Pruebas de Orientación y Plantas venenosas se pasen en estas excursiones).

Si el médico certifica que la condición física de un Scout, por un tiempo indeterminado, no le permite hacer esta prueba, se puede recurrir al Comisionado para que autorice cualquier substitución.

4. a) Conocer las señales de brazo para reuniones y formaciones... b) Reconocer y saber silbar la llamada Scout.
5. Identificar en un mapa topográfico por lo menos 10 símbolos característicos, incluyendo las curvas de nivel.
6. (a) Explicar cómo funciona una brújula. Decir los ocho puntos principales. (b) Orientar una brújula, y utilizarla para encontrar por lo menos tres lecturas en grados.
7. (a) Demostrar cómo orientar un mapa. (b) Usando un mapa (de preferencia uno topográfico) y un brújula, seguir una ruta indicada en el mapa.
8. (a) Explicar qué hacer para no perderse.
(b) Explicar qué hacer si te llegas a perder.
9. (a) Identificar las plantas venenosas locales que puedan irritarte la piel. (b) Encontrar en el campo diez clases diferentes de vida silvestre (mamíferos, aves, reptiles, anfibios, peces, insectos). Decir cómo se llama, describir el medio ambiente en el cual fué observado y explicar cómo este tipo de animal depende de las plantas.
10. Escoger dos requisitos de cualquiera de estos:
(a) Seguir una pista de un kilómetro hecha con signos de pista o las huellas de una persona conocida.
(b) Seguir por lo menos un kilómetro las huellas de una persona, hechas en arena o nieve, interpretando las principales características.
(c) Seguir, sin ser visto, a otro Scout, que sabe que lo sigues, a una distancia de por lo menos 500 metros.
11. Afilar correctamente un cuchillo, un hacha y un machete, mencionando cuáles son las reglas de seguridad para su uso.
12. (a) Usar un hacha o machete correctamente para preparar leña de alimentación de una fogata. (b) Hacer un fuego en un sitio seguro, usando no más de dos fósforos. En este fuego (c), cocinar —sin utensilios— una comida consistente de carne (o pollo o pescado) y por lo menos una verdura. (d) Disponer de la basura adecuadamente, extinguir el fuego y limpiar el área que se usó.

El término "sin utensilios" significa no usar artículos como: equipos de cocina, latas, papel de aluminio o cualquier otro implemento fabricado para estos propósitos. En donde sea permitido, usar varas de madera o cualquier otro material natural.

13. (a) Decir cómo conseguir un médico o un hospital en caso de emergencia. (b) Explicar lo que son primeros auxilios y decir cómo actuar en caso de accidente. (c) Demostrar cómo manejar "casos de urgencia" de hemorragias, paros respiratorios y decir qué hacer en caso de envenenamiento. (d) Demostrar el método a seguir en caso de desmayo o shock. (e) Demostrar qué hacer en caso de que a tí te pase lo siguiente: cortadas o escoriaciones, quemaduras y escaldaduras, ampollas en los pies, mordidas o piquetes de insectos, garrapatas, irritaciones de plantas venenosas, torceduras de tobillo, objetos extraños en los ojos, hemorragias nasales. (f) Demostrar cómo esterilizar un vendaje.
14. Después de terminar las pruebas anteriores, reúnete con tu Jefe de Tropa (o adulto designado por él) en una breve conferencia. En esta reunión, hacer lo siguiente satisfactoriamente:
(a) Explicar tus ideas respecto a la Promesa, Ley, Lema, Divisa; y dar ejemplos que demuestren que haces lo posible por vivir de acuerdo a estos ideales durante tus actividades diarias.
(b) Describir algunas buenas Acciones anotadas en tu libreta, que hayas hecho y explicar la forma en que tu pienses que éstas hayan servido a la comunidad.
(c) Haber participado en Servicios a la comunidad; conocer una breve historia del Escultismo y su organización.
(d) Revisar las pruebas de Primera Clase, y discutir cómo tratarás de lograr este nuevo rango.

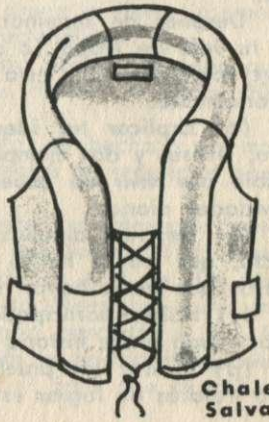
PRUEBAS COMPLEMENTARIAS DE SEGUNDA CLASE

Además de las pruebas de Segunda Clase que pasan todos los Scouts, deberás conocer y pasar las siguientes pruebas:

Salvavidas

Todos los botes o barcos deben estar equipados con un número adecuado de salvavidas, de acuerdo con el número de personas que puede transportar y de acuerdo con la aprobación de la capitanía de puerto más próxima al lugar en donde se encuentre la embarcación.

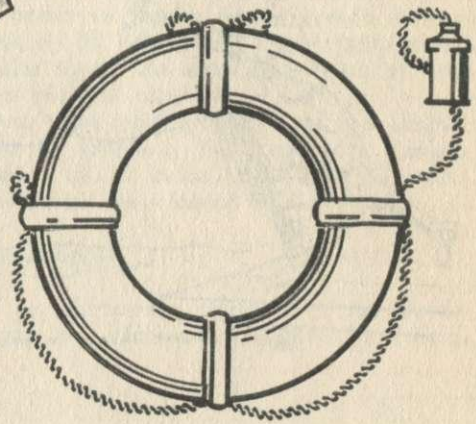
El maestro se hace con la práctica, es por esto que los Scouts deben practicar en la forma de usar el chaleco debidamente y que puedan valerse de él aún en la obscuridad. Un chaleco o cinturón salvavidas debe ser usado igual que una prenda de vestir, con las cuerdas de seguridad al frente. Las cuerdas deben cruzarse y atarse al final con un nudo CUADRADO. Es de suma importancia que el chaleco no quede muy suelto porque se convierte en un objeto peligroso, ya que al caer en el agua puede suceder que el chaleco se salga del cuerpo, o que al contacto del agua pueda sobrevenir un golpe que puede romper las costillas. Todo Scout Marino, debe practicar para obtener rapidez, pero sin olvidar nunca la seguridad; la rapidez y seguridad vendrán a ser una sola cosa, únicamente después de mucha práctica.



Chaleco Salvavidas

Los chalecos y cinturones deben guardarse perfectamente, sin que uno a otro se mezclen y creen confusión cuando se necesiten, deben ser accesibles para toda la tripulación y estar "Siempre listos" para usarse.

Guindola

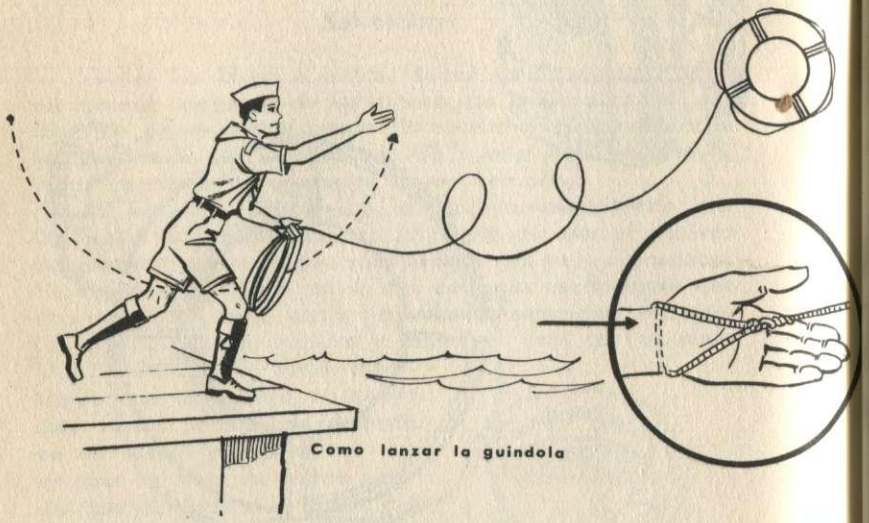


Salvavidas Redondo

Otro tipo de Salvavidas bastante conocido es el Redondo. Este equipo es el más utilizado a bordo y usualmente están puestos en la obra muerta o los bordes de las embarcaciones. Está compuesto por una rueda de material flotante y que pueda sostener en la superficie del agua el peso de una persona normal; a la rueda está atada una cuerda que debe quedar asegurada en lugar firme.

Este tipo de salvavidas es usado en los casos de "Hombre al agua" o personas que se encuentren en peligro de ahogarse en un lago, canal, playa, alberca, etc.

Es deber del hombre más próximo, el arrojar el salvavidas inmediatamente. Primero y antes de arrojarlo, debe asegurar la gaza que está en el extremo contrario de la cuerda atada al salvavidas, a su muñeca izquierda o bien parándose en el extremo de la cuerda.



Como lanzar la guindola

Tomando una cantidad suficiente de cuerda bien adujada en la mano izquierda, la boya debe traerse hacia atrás del cuerpo con la mano derecha, hasta la altura del hombro y luego lanzarse directamente al objetivo. Debe tener cuidado de no golpear a la víctima con el salvavidas.

En algunos casos los salvavidas redondos tienen una lata unida a la rueda, conteniendo productos químicos, los que al contacto con el agua, inmediatamente se encienden, señalando en la oscuridad, al cuerpo de rescate, en dónde se encuentra la víctima.

Cuerda Salvavidas

La habilidad para lanzar una cuerda salvavidas dentro del área en que pueda ser alcanzada por la víctima, es muy importante.

Para lanzar la cuerda, primero aduja la cuerda cuidadosamente, dividiendo en dos grupos las vueltas adujadas, toma la mayor parte en la mano izquierda; balancea la derecha (brazo de lanzamiento) dos o tres veces hacia atrás y luego deja ir la línea, no olvidando abrir la mano izquierda para permitir correr las vueltas sin ningún obstáculo.

Con algo de práctica, deberá ser una obligación para cada Scout, lograr poner la punta de la cuerda dentro de un área no mayor de 30 centímetros de un lugar dado por el J. T.; la mejor forma de aprender a lanzar una línea es mediante la práctica constante.

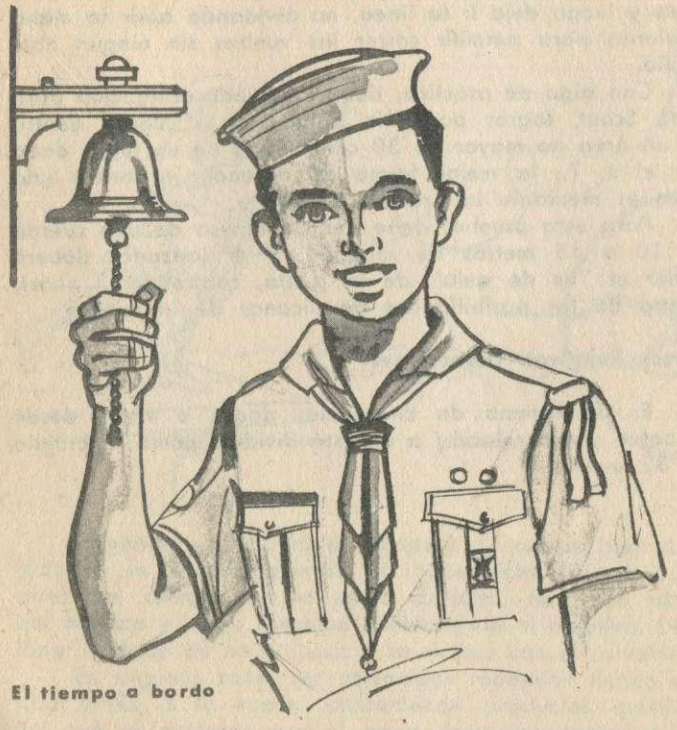
Para esta prueba, debe pedirse el uso de una cuerda de 10 a 15 metros de longitud, y el lanzador deberá poner el "as de guía" de la punta, cuatro de 5 veces, dentro de las posibilidades de alcance de la víctima.

Cursos Relativos (direcciones)

Es un sistema de direcciones dados o vistos desde el barco y con relación a él. Está dividido como la brújula en 32 puntos.

Excursiones o Cruceros

Tomar parte, bajo la debida supervisión, en uno o dos cruceros pequeños de 4 a 8 horas cada uno, y saber cómo se marca el tiempo a bordo y cómo se divide a la tripulación en guardias.



El tiempo a bordo

El tiempo a bordo

Mucho antes del principio de la Era Cristiana, el hombre ha viajado en sus barcos por mar, ríos y lagos. Los historiadores chinos más antiguos, hacen testimonio de los viajes de sus embarcaciones por los ríos de China.

Los relojes, como ya sabemos, no fueron inventados sino hasta el siglo XIV. Sin embargo, había varias formas de marcar el tiempo aproximadamente en los viejos tiempos, incluyendo el reloj de sol, el reloj de agua y el reloj de arena que duraba una hora. A bordo de los barcos, era imposible usar el reloj de sol o el de agua, porque para ellos es necesario que estén en un lugar firme, así que fue necesario usar el reloj de arena de una hora, para marcar el tiempo a bordo de esas embarcaciones. La historia nos indica que en los primeros días de la navegación en barcos grandes, al vaciarse la arena de la mitad superior del reloj, se daba un golpe de gong para anunciar el paso del tiempo.

En esos días la arena de la parte superior se vaciaba en media hora, dando dos vueltas para marcar la hora, por consiguiente, al pasar media hora, se daba un golpe de gong y dos golpes al pasar la hora.

Esto era con el objeto de cambiar los relevos en los remos.

Cuando las velas llegaron a auxiliar a los remeros en su trabajo, el tiempo de cambio de los remeros fue extendido más tiempo —cuatro vueltas del reloj— dos horas.

Finalmente, cuando las velas suplantaron a los remos, la duración de tiempo de guardia de los hombres se extendió a ocho vueltas del reloj, lo cual corresponde a la guardia actual de cuatro horas. Actualmente, estas horas de guardia son indicadas por la campana de a bordo cada media hora, haciendo un total de ocho toques por cada guardia.

(Es costumbre entre las tropas de Scouts Marinos, el marcar la hora con campana, durante las juntas).

Sistema de Toques

12 horas de tiempo am. y pm.	Campanadas am.	Campanadas pm.	Tiempo de 24 horas am.	Tiempo de 24 horas pm.
12.30	1 senc.	1	0030	12.30
1.00	1 doble	2	0100	13.00
1.30	1 doble 1 senc.	3	0130	13.30
2.00	2 dobles	4	0200	14.00
2.30	2 dobles 1 senc.	5	0230	14.30
3.00	3 dobles	6	0300	15.00
3.30	3 dobles 1 sencilla	7	0330	15.30
4.00	4 dobles	8	0400	16.00
4.30	1 sencilla	1	0430	16.30
5.00	1 doble	2	0500	17.00
5.30	1 doble 1 sencilla	3	0530	17.30
6.00	2 dobles	4	0600	18.00
6.30	2 dobles 1 sencilla	5	0630	18.30
7.00	3 dobles	6	0700	19.00
7.30	3 dobles 1 sencilla	7	0730	19.30
8.00	4 dobles	8	0800	20.00
8.30	1 sencilla	1	0830	20.30
9.00	1 doble	2	0900	21.00
9.30	1 doble 1 sencilla	3	0930	21.30
10.00	2 dobles	4	1000	22.00
10.30	2 dobles 1 sencilla	5	1030	22.30
11.00	3 dobles	6	1100	23.00
11.30	3 dobles 1 sencilla	7	1130	23.30
12.00	4 dobles	8	12.00	24.00

Organización de las Guardias

Cada parte está dividida en 2 ó 3 guardias. Dos guardias se llaman de Babor y Estribor; tres se conocen como Roja, Blanca y Azul.

La organización de las guardias, está de acuerdo a la organización del barco. En cualquier momento, habrá una cierta cantidad de hombres de guardia en cada una de las partes del barco. En tiempo de guerra en el mar, un número mayor de hombres es necesario para manejar parte del armamento. En tiempo de paz, se requiere una suficiente cantidad para servir de vigías, dirigir el barco, tripular los botes, etc., por lo tanto difiere la organización durante la guerra y la paz. Cuando se está en el mar, parte o todos los componentes de la guardia se encuentran en el puente día y noche.Cuando se está anclado, todos los componentes de la guardia están disponibles para trabajar durante el día. Durante la noche, parte de la guardia está disponible para cualquier trabajo que fuera necesario.

Acecho

Poder explicar las principales clases de barcos (ver la página No. ?) y las principales características que diferencían un barco mercante de uno de guerra. Esto con la ayuda del Jefe de Tropa o instructor designado.

Capítulo III

PARA SER SCOUT DE PRIMERA CLASE

PARA SER SCOUT DE PRIMERA CLASE

☐.....19....Servicio Activo

☐.....19....Preparación del Campamento

☐.....19....Primer Campamento/Uso de Velas

☐.....19....Segundo Campamento

☐.....19....Preparación del equipo y Mochila

☐.....19....Cocina

☐.....19....Amarres/Astucias

☐.....19....Cartografía/Cartas Náuticas

☐.....19....Estrellas

☐.....19....Arboles y arbustos

☐.....19....Plantas comestibles

☐.....19....Natación y seguridad

☐.....19....Señalación/Código Internacional

☐.....19....Primeros Auxilios

☐.....19....Espíritu Scout

☐.....19....Revisión

☐.....19....Seguridad Náutica

PRUEBAS DE PRIMERA CLASE

1.—Para llegar a ser Scout de Primera Clase deberás demostrar que has estado activo en las juntas y actividades de patrulla y de tropa por lo menos dos meses desde que recibiste tu insignia de Segunda Clase. Debes poseer tu Credencial Scout al día.

2.—Decir qué preparativos hay que hacer, qué equipo llevar y el tipo de lugar que hay que escoger para efectuar un campamento exitoso y seguro.

3.—(a) Asistir a por lo menos dos campamentos de no menos de 24 horas, con tu patrulla, tu tropa, un adulto u otro Scout que sea por lo menos de 1a. Clase. (b) Antes de cada campamento presentar un programa de campamento, para su aprobación (a menos de que sea un campamento de tropa) de tu Jefe o de otro adulto designado por él. (c) Antes de partir a cada uno de estos campamentos, preséntate a inspección, perfectamente uniformado y con el equipo y ropa necesarios para esta ocasión. (d) Durante estos campamentos, llevar en la mochila tu equipo personal y la parte de equipo de patrulla que te corresponda, equipo y comida. (e) Levantar una tienda de campaña correctamente y usarla durante todo el campamento. (f) Saber preparar su cama sobre el suelo y dormir en ella. Después del campamento, reempacar tu equipo en la mochila y llevarlo sobre tu espalda. (g) En cada uno de estos campamentos, observar las principales reglas de higiene y seguridad y dejar el lugar de campamento en orden y limpio. (h) En por lo menos uno de estos campamentos, cocinar sobre un fuego al aire libre, un desayuno completo, compuesto de fruta, cereal, bebida caliente, huevo o carne, etc.; un almuerzo compuesto de sopa caliente, carne, vegetales, postre y pan (pan de cazador o bizcochos). (i) Limpiar todo después de terminar, deshacerse de toda la basura y desperdicios, extinguir el fuego y dejar el campo limpio. (j) Uno de los campamentos debe haber tenido como actividad central un servicio a la comunidad.

4.—Atar varios postes o troncos juntos, usando los amarres redondo. diagonal y cuadrado. Construcciones en cemento, ladrillos y piedras, con alguna utilidad.
5.—Usando la brújula y el "paso talonado", dibujar el mapa de una área designada de antemano por uno de tus Jefes. Incluye los signos topográficos apropiados para situar la localización de por lo menos 10 puntos principales de referencia, la orientación del mapa y la escala en metros.
6.—Localizar en el cielo la "Estrella Polar" o la "Cruz del Sur" y cinco constelaciones de cada hemisferio, según corresponda a tu país.
7.—Identificar directamente en el terreno 10 tipos diferentes de árboles o arbustos. Describir el área en que se encuentren localizados y utilidad que tenga para con el medio ambiente, de los animales o el hombre.
8.—Encontrar por lo menos cuatro plantas diferentes que sean comestibles (hojas, tallos, raíces, bulbos, nueces, o frutas). Prepara una para que se pueda comer, siempre bajo la vigilancia de tu Jefe.
9.—(a) Decir qué precauciones deben tomarse para nadar con seguridad. (b) Zambullirse, de pie, en un lugar de más profundidad que tu estatura. Nadar 25 metros. Durante la natación, detenerse, dar una vuelta rápida y continuar nadando.
10.—Enviar y recibir un mensaje de por lo menos 20 palabras usando el Código Internacional Morse o Semáforo de banderas, y sus signos convencionales adicionales. Ayudar a un radio aficionado y conocer el uso de "walkie-talkie".
11.—(a) Demostrar que recuerdas los conocimientos de primeros auxilios adquiridos en la Segunda Clase, siendo capaz de ejecutar cualquiera que te sea pedido por tu examinador, y participar en algún entrenamiento de la Cruz Roja u otra institución. (b) Mostrar cómo se debe usar el vendaje triangular. haciendo un cabestrillo y cómo se utiliza para vendar las heridas en la cabeza, mano, rodilla y pie. (c) Explicar qué procedimiento se sigue para casos de picaduras causadas por clavos, anzuelos, objetos punzantes, mordidas de perro y culebras venenosas. (d) Describir cómo se puede reconocer y tratar los casos de insolación, agotamiento por calor, congelamiento. (e) Explicar el peligro que existe al tomar laxantes en caso de dolor estomacal. (f) Demostrar cómo administrar los primeros auxilios en caso de fractura de la clavícula, brazo, antebrazo, pantorrilla. (g) Decir en qué circunstancia se puede o no mover a una persona herida. (h) Demostrar cómo se ayuda a caminar a un herido, cómo se hace una silla de dos manos y cómo transportar a un herido. (i) Improvisar una camilla y con la ayuda de varias personas bajo tu dirección, transportar a un paciente inconsciente.

12.—Después de completar las pruebas mencionadas arriba, reunirte con tu Jefe de Tropa (o un adulto designado por él) en una pequeña charla personal. En esta reunión completar a su entera satisfacción lo siguiente:
(a) Discutir tus propias ideas acerca del significado de la Promesa y la Ley Scout, el lema, la divisas y dar ejemplos que demuestren que haces lo posible por vivir de acuerdo con los ideales, en tu vida diaria.
(b) Describir por lo menos un proyecto de servicio a la comunidad en el que hayas participado desde que has sido Scout y explicar la forma en que creas que éste ayudó a otras personas.
(c) Mantener correspondencia con un Scout de otro país, por espacio de 2 meses por lo menos... y contribuir al "Fondo de la Amistad Mundial"; explicando sus fines.
(d) Conocer cómo funcionan los organismos mundiales NN.UU., UNESCO, OEA. Cuáles son sus fines. Explicar la "Declaración de los Derechos Humanos".
(e) Discutir las posibilidades de aventuras y orientación vocacional que existe en el programa de Especialidades. Revisar los requisitos necesarios para obtener el Cordón Scout. Planear los pasos siguientes para llegar a Caballero Scout.

PRUEBAS COMPLEMENTARIAS DE PRIMERA CLASE

Además de las pruebas de Primera Clase que pasan todos los Scouts, y que aparecen en el "Manuel para Scouts", deberás tener los siguientes conocimientos adicionales:

Primer Campamento / Uso de las Velas

Debes saber construir un refugio a bordo de la embarcación o en el local, utilizando las velas del barco.

Amarres y Astucias

Además de los amarres mencionados en el "Manual para Scouts", hacer dos de las siguientes astucias:

a) Cabilla para abrir las estachas de una cuerda y empalmar.
b) Cabilla de acero o similar, para el mismo uso que el anterior.
c) Una estaca para tienda de campamento.

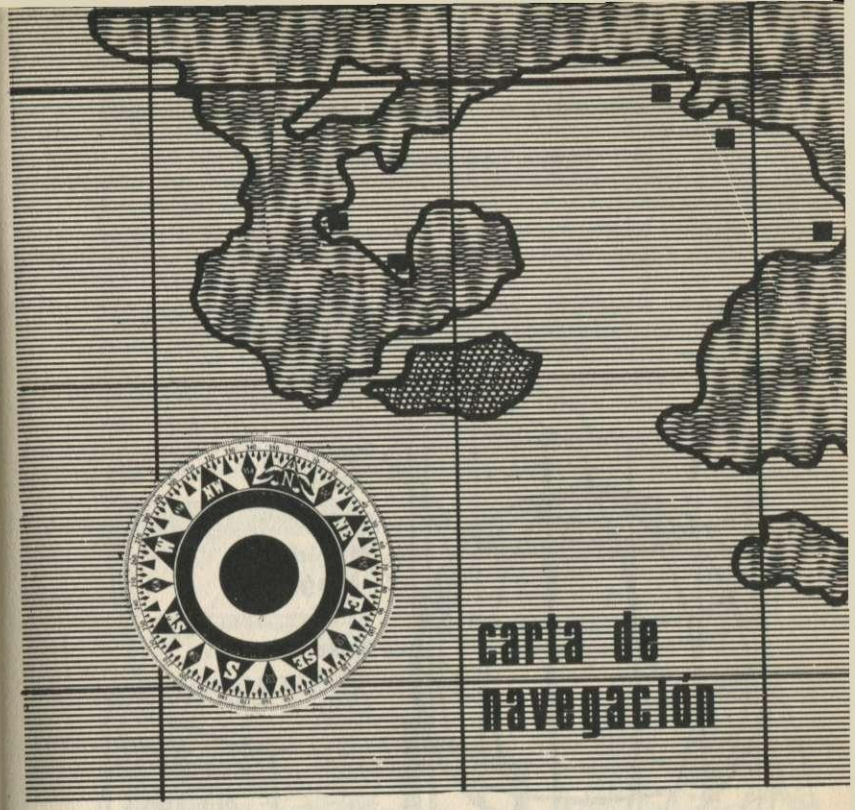
Cartografía/Cartas Nauticas

Debes ser capaz de establecer de memoria un croquis de una Carta Nautica, después de haberla observado durante 1/4 de hora. También calcular distancias en el mar y la velocidad aproximada de embarcaciones en movimiento.

Cartas de Navegación

Una Carta de Navegación es un mapa de los lugares naúticos. mostrando detalladamente la tierra cercana al lugar, la profundidad y las caracteristicas del fondo bajo la superficie, los puntos de ayuda en la navegación y en algunos casos las corrientes.

Este es uno de los grandes descubrimientos en el lenguaje de los signos. En las cartas se representa, en una superficie plana, una sección esférica de la superficie del Globo Terráqueo.

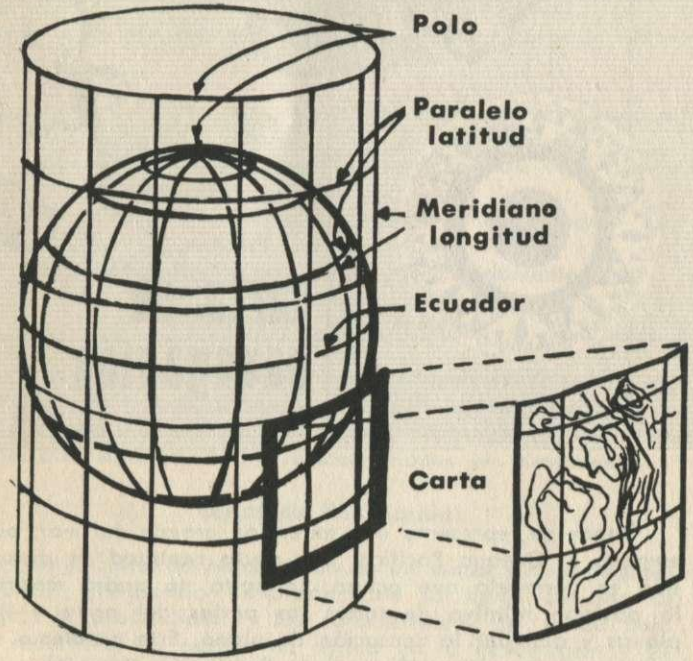


Donde se representa una extensión grande del mar, por ejemplo el Océano Pacífico, una cierta cantidad de distorsión es permitido que ocurra. La carta no podrá mostrar la posición relativa de todas las partes del agua y las playas y aún dar la sensación de plano. Este problema es solucionado gracias al Sistema de Proyección Mercator.

El Sistema de Proyección Mercator usado en más del 90% de todas las cartas de navegación, es el método de hacer los mapas y cartas de navegación, en las que los meridianos, los círculos que pasan sobre los polos, aparezcan paralelos a la carta.

Como se demuestra en la ilustración, la superficie no se distorsiona.

Proyección Mercator

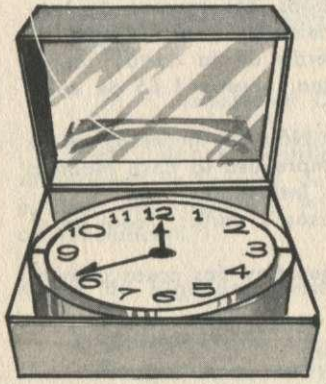


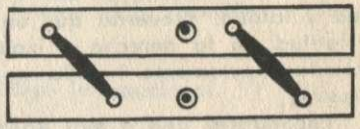
Cartas de Navegación locales.

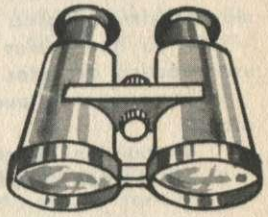
Las cartas las publican diversas compañías y autoridades, por zonas de la costa, con puntos de referencia y se hacen en varias escalas. la mayor para lugares dentro de la carta o muy próxima a tierra y para navegación dentro de las bahías; la escala menor para navegación costera y de mar abierto.

Las cartas son muy sencillas de usar y de comprender y por lo tanto los Scouts Marinos, deben estar familiarizados con la que cubra los lugares próximos a su lugar de orígen. El equipo siguiente es necesario para poder leer y servirse de las cartas.

Binoculares, Tabla de Mareas, Tabla de corrientes, Reglas paralelas, Transportadores y Cronómetro o Reloj.







Las cartas señalan la profundidad del agua mediante pequeños números dentro de la superficie.

Algunas veces está profundidad se marca en brazas, otras en piés.

Lo primero que hay que hacer al leer una carta, es ver la leyenda con acotaciones, que usualmente esta en una de las esquinas de la carta, y ver si el sondeo está hecho en piés o brazas. Muy frecuentemente, el area de 3 o menos brazas, esta coloreada de azul obscuro, y el area de 5 o mas brazas en azul claro, el resto del agua es de color blanco.

La mayoría de las cartas muestran muchos de los principales puntos de referencia sobre la costa.

Una carta puede también darnos otros puntos de información; indican que tipo de fondo hay bajo el agua, usando pequeñas abreviaturas en letra pequeña.

De esa forma, si agregamos al Escandallo, algo de brea o cera, podremos recoger muestras del fondo y verificar nuestra posición de acuerdo con las anotaciones en la carta. El tipo de fondo es también conveniente saberlo cuando escojamos el sitio para fondear.

Las ayudas de navegación, (Boyas, luces, balizas, faros y botes anclados estan también marcados en las cartas.)

Todos estos aparatos mas las muestras, son de primordial importancia en el uso y manejo de las cartas.

Las cartas tienen en sus 4 lados, las escalas de longitud y latitud. Recuerda que un minuto (1/60 de grado) de latitud (a la derecha o izquierda de la carta) repre-presenta exactamente 1 milla marina, o sea (1.15 de milla terrestre).

Encontrarás una o mas Rosas Náuticas impresas en la carta; en una carta Policónica, siempre usa la Rosa Náutica más próxima al área en que estés interesado.

Y ya que hemos discutido cursos y cartas, ¿cuál es el uso práctico de estas últimas?

Someramente, puede decirse que hay dos cosas primordiales:

a) pueden indicarte el curso a seguir
b) pueden indicar tu posición.

a) Adónde ir. (trazando un curso).

Primero tenemos que encontrar el lugar en donde actualmente estamos, luego el punto de destino (o un punto intermedio). Conecta los dos puntos con una línea de lápiz, poniendo una punta de flecha en la dirección que deseas ir. Es usual el poner bajo la línea, la velocidad estimada (en nudos, ej. millas marinas por hora; o en millas ordinarias o terrestres por hora) y el tiempo de iniciar la navegación.

Ahora toma una regla paralela y ponla a lo largo de la línea marcada con lápiz, y transporta mediante la regla, la dirección que propones seguir, hasta la Rosa Náutica mas cercana, procurando que el lado de la regla corte justamente el centro del compás. Lee ahora los grados en la escala exterior, que será igual a la dirección real que planeas seguir.

Traduce esta dirección a curso Magnético y la dirección a seguir la mantienes con la brújula de abordo.

b) Para encontrar tu posición.

Usa los puntos principales de referencia en la costa. Con una brújula o compás de mano, traza varios azimuts desde tu posición, a varios puntos de referencia en la costa. Corrige estas lecturas, a lecturas verdaderas y transportalas a tu carta, en el lugar que se crucen varias de estas líneas, es la posición en donde estás.

Señalación Código Internacional.

Debes poder identificar las banderas del código Internacional de Señales, en especial las que se refieren a la petición de: Práctico o Piloto, Sanidad, etc. y otros signos convencionales.

Reglas de Seguridad Náutica.

El Comité Naval internacional, ha elaborado las reglas aplicables a la navegación mundial, de tal forma que ciertas señales y luces son observadas universalmente por todos los marinos.

En todo el mundo, una luz roja designa el lado de babor del barco, una verde estribor.

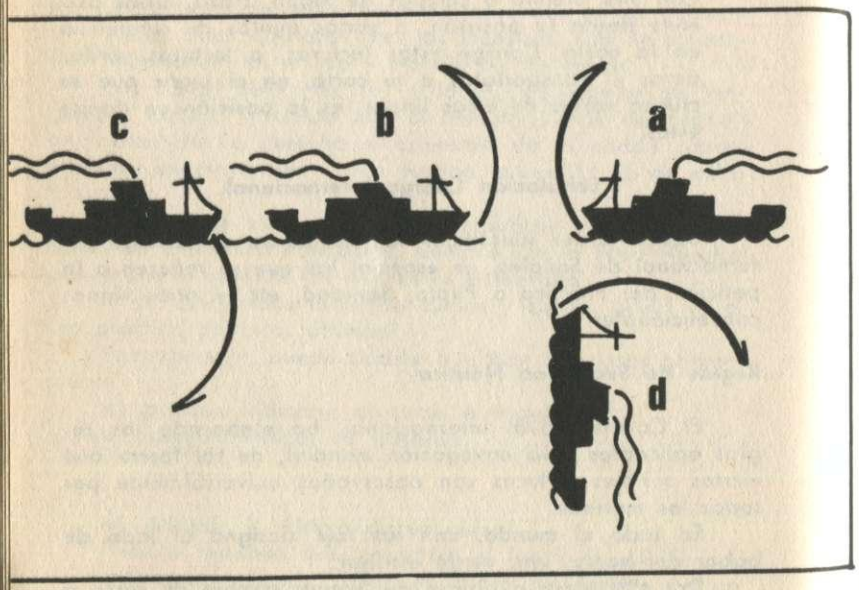
Dos silbatazos o golpes de Sirena: cambio de curso a babor.

Un silbatazo: cambio de curso a estribor.

El derecho de paso de embarcaciones de vela sobre embarcaciones de vapor, y de otros veleros bajo ciertas condiciones son también reconocidos internacionalmente.

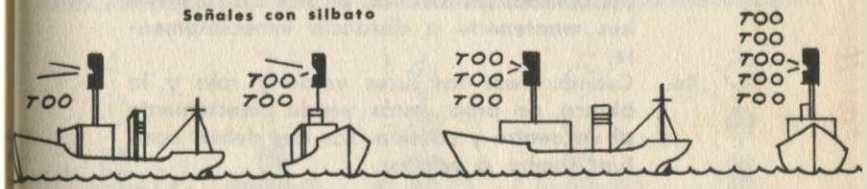
Reglas de navegación a vapor y vela.

a) En tierra, sabemos que el automóvil que viene por la derecha tiene el derecho de paso, en el agua la regla es la misma.
Cuando dos embarcaciones de motor están a punto de cruzarse y para evitar la colisión, la embarcación que tiene a la otra en su propio lado de estribor debe quitarse del camino y dejar pasar a la otra.



A Debe quitarse del camino de B
B Debe quitarse del camino de D
C Debe quitarse del camino de A y B
D Debe quitarse del camino de A y C.

b) Cuando dos embarcaciones de motor se encuentran proa a proa y hay riesgo de colisión, ambos deben cambiar su curso a estribor para pasar al lado de babor de cada una.
c) Cuando una embarcación de motor y una de vela presentan posibilidades de colisión, la de motor debe salir del rumbo. La cortesía marítima implica la misma maniobra para el caso de colisión con una embarcación de remos o canoa.
d) Cuando dos embarcaciones de vela presentan riesgo de colisión, uno de ellos debe cambiar rumbo como sigue:



Señales con Silbato o Sirena

Un salbatazo corto significa: estoy cambiando mi rumbo a estribor.
Dos solbatazos cortos: estoy cambiando rumbo a babor.
Tres silbatazos cortos: doy marcha a popa.
Cinco silbatazos cortos: Peligro ¡No entendí!

Señales para niebla

Cualquier otra embarcación menor de 7.80 mts. de eslora, puede, en lugar de las señales anotadas anteriormente, hacer otra señal eficiente a intervalos no mayores de un minuto.

Importante para Embarcaciones a motor.

Sobre este punto, ES IMPORTANTE QUE CONSULTES LOS REGLAMENTOS VIGENTES EN TU PAIS.

1o. Cuando veas las luces verde y blanca del otro barco, tienes el derecho de paso y el otro debe mantener distancia.

2o. Cuando veas las luces roja y blanca del otro, debes mantener distancia.

3o. Cuando veas únicamente la luz blanca de popa, estás alcanzando al otro barco y debes mantenerte a distancia inmediatamente.

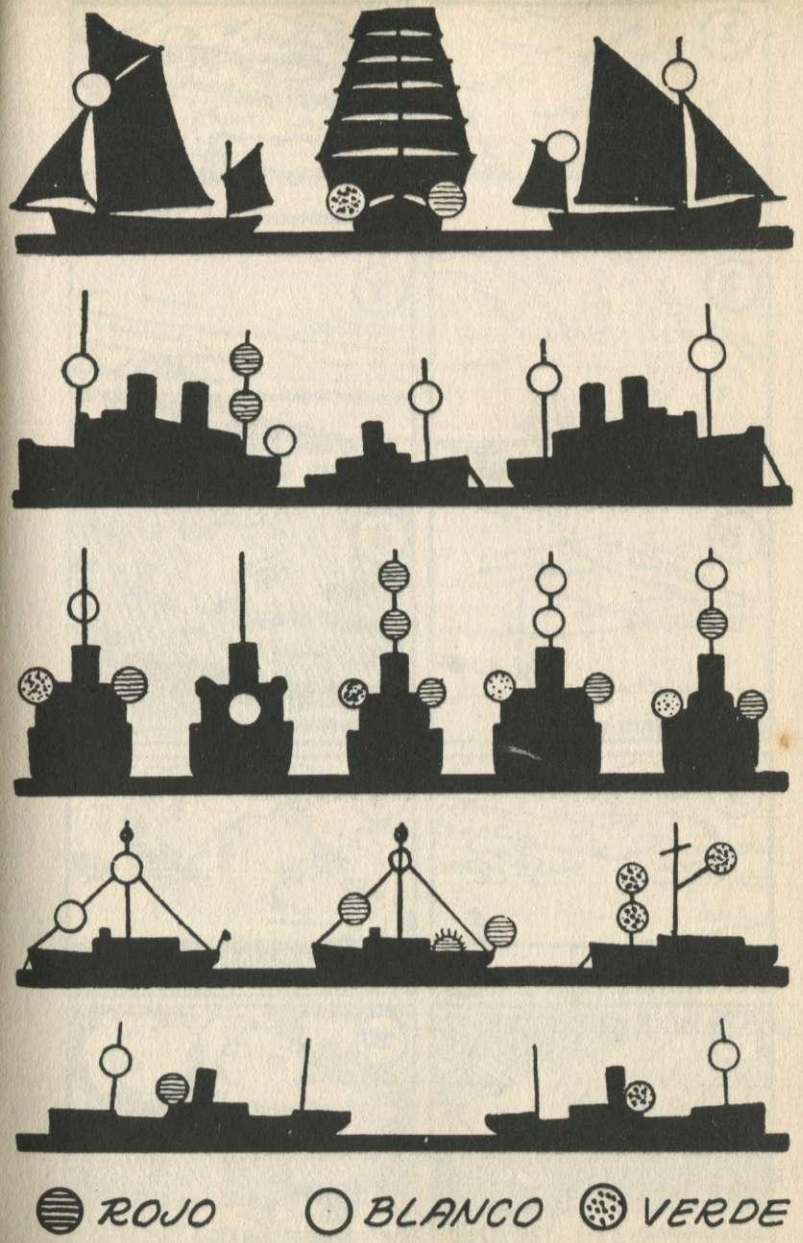
4o. Cuando veas las luces verde y roja y la blanca de proa, estás yendo directamente al encuentro y colisión. Los dos deben cambiar rumbo a estribor.

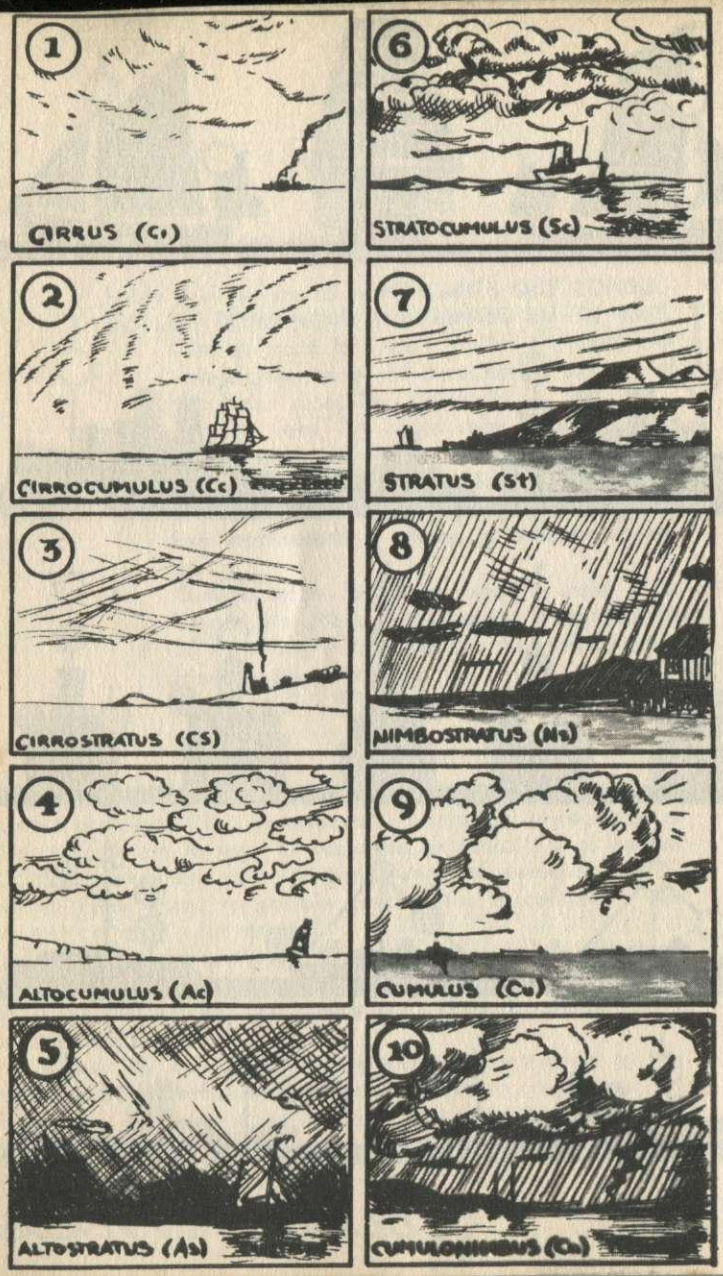
Desde luego hay muchas más reglas pero las anteriores son las principales, es importante sin embargo el recordar el 11o. artículo de la ley "El Scout no es tonto", y el patrón de la embarcación, aún y cuando tenga el derecho de maniobra, debe hacer lo posible para evitar la colisión y demostrar cortesía a los demás.

Los botes pequeños, canoas o lanchas, no necesitan tener luces de situación, pero deben llevar una lámpara de mano, de luz blanca, que pueda ser mostrada con tiempo y evitar colisión.

Debes de demostrar los métodos de control de tráfico marino y saber reportar casos de accidente.

Sobre este punto, **es también muy importante conocer los Reglamentos para la navegación vigentes en el país.**





Capítulo IV.

LAS INSIGNIAS DE ANCLA:

ROJA
PLATEADA
DORADA

REQUISITOS PARA OBTENER LA INSIGNIA DEL ANCLA ROJA

1) Ser Scout de Segunda Clase.
2) Poder nadar 25 metros con medias, pantalón corto y camisa.
3) Demostrar tu habilidad para poder maniobrar un bote pequeño de remos. Saber en qué parte del bote debe remarse, cómo seguir un curso recto, como timonear tu embarcación. Cómo atracar y desatracar desde un muelle. Como remolcar y ser remolcado.
4) Saber las voces de mando para maniobrar su bote.
5) Saber estibar bien el equipo y mantener un bote o canoa equilibrado.
6) Conocer las Reglas de Seguridad para embarcaciones menores.

Cómo maniobrar un bote o lancha

Lo que es rutina puede ser practicado en tierra, pero tan pronto sea posible hay que hacer que los Scouts estén a bordo. Esto provee buen adiestramiento para la Tropa entera, y en el caso de una unidad que se encuentre preparándose para su primera salida en maniobra, dará confianza a la tripulación de bisoños.

Primero prepara el bote. Dos bancos largos pueden usarse como bordas. Unas tablas de unos 20 centímetros de ancho se acomodan de un banco al otro para formar las bancadas. Tres o mas sillas se acomodan en semicírculo en el lado de popa y al final de los bancos largos. Este viene a ser el lugar en donde se sientan los Jefes y el timonel. Unos bordones Scouts o palos largos pueden hacer las veces de remos. Dos cuerdas pequeñas se ponen una a popa y otra a proa para la maniobra de atracado y desatracado.

El uso de los remos deberá ser el primer paso en la práctica de todo Scout Marino.

"La rutina de Remo" es valioso practicarla, ya que estando en tierra, los muchachos podrán acostumbrarse perfectamente a las voces de mando y a sus lugares respectivos en el bote, sin tener el problema de hacer las cosas mal y estar en peligro de caer al agua.

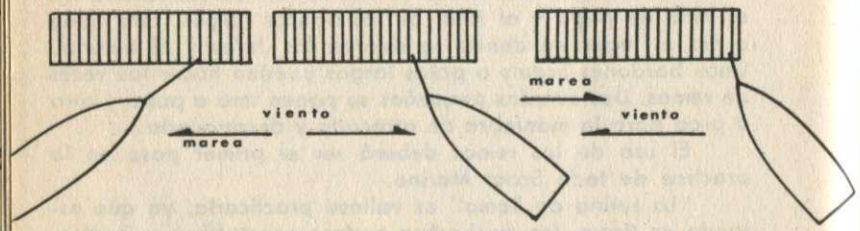
Hay que empezar por acostumbrar a la tripulación a subir al bote que se supone esta atado a un muelle. El anclaje o atado consiste en pasar las líneas a tierra, con un As de Guía en la punta del cabo. y pasada en el respaldo de una silla. Una vez abordo, la tripulación toma su lugar en las bancadas, cada hombre busca su propio remo, el cual se encuentra sobre las bancadas en el centro del bote, con las palas hacia popa.

Las damas (chumaceras) deben estar listas para poner en su lugar. Cuando todo esté listo, todos los miembros de la tripulación se sientan erectos, viendo hacia popa con los brazos cruzados. Mientras tanto, el proel y el 1er. boga del lado por donde se abordó, están manteniendo el bote contra el muelle mediante sus bicheros (se podrán usar palos cuando se practica en tierra). La voz de mando para

que la tripulación aborde el bote, es la de "Embarcar". Cuando toda la tripulación esté sentada y en atención, el patrón del bote (timonel), toma su lugar.

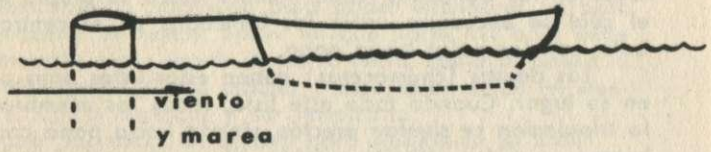
Cómo atracar o arrejerar

Para llevar el bote a fondear, los dos factores más importantes que se deben tener en cuenta, son: **la dirección de la marea y del viento.** Siempre atraca contra la marea o el viento según el que sea más fuerte.

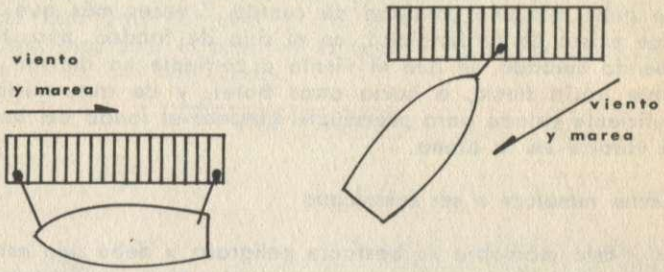


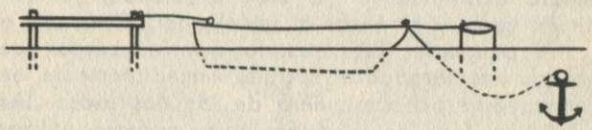
Las mismas condiciones se aplican cuando se atraca a una boya.

Atraca de el lado opuesto a donde el viento o marea dominen.



Al amarrar el bote contra el muelle o al costado de otra embarcación, se debe mantener el timón fijo en la posición que fórze a mantener la embarcación separada del muelle, mediante el empuje de la marea o el viento y evitar así, que se golpeen las bordas contra el muelle.





Para mantener el bote sin que dé vueltas o golpee contra los pilotes, muelles, botes o boyas, se debe poner una línea o una boya en popa o tirar un ancla.

En mar picada, cuando se aproxima uno a un muelle o barco, siempre debe mantenerse en contra del viento o marea, para evitar daños a otros botes o a nosotros mismos.

Las mismas reglas que utilizamos para atracar en un muelle, se observan para fondear (anclar). ¡Mantenerse contra el viento o marea! Baja el ancla un poco antes de llegar, de tal forma que cuando el ancla toque fondo el bote apenas empiece a derivar con la corriente. Mantén la

línea del ancla tirante pero sin que el peso del bote la zafe del fondo. Mantén suficiente línea mientras el ancla toca fondo, y mantén informada a la persona en cargo del bote, si el ancla no agarra fondo. Dá suficiente línea, de tal forma que la cuerda o cadena haga una comba que actuará como resorte y evitará que el ancla se zafe con los tirones del bote. Si la línea no hace comba entre el bote y el ancla, es conveniente poner un peso a 2/3 partes de la cuerda. Se debe dar una cantidad de cuerda 7 veces más que la que exista en profundidad, en el sitio de fondeo, pero teniendo cuidado de que el viento o corriente no deriven el bote hacia tierra, o hacia otros botes, y de que existirá suficiente calado para prevenir el golpear el fondo del bote a vararse en la arena.

Cómo remolcar o ser remolcado

Esta maniobra es bastante peligrosa y debe uno estar consciente de los peligros que presenta para poder prevenirlos.

El peligro existe más en el bote remolcado, ya que puede salir de curso y alcanzar al remolcador, o vararse o cualquier otra desgracia. Es necesario que la cuerda que remolca, pueda ser largada o cortada inmediatamente en caso de emergencia por cualquiera de los dos lados. Los cuchillos deberán tenerlos a mano para poderse utilizar inmediatamente.

Para remolcar.

La cuerda de remolcar deberá hacerse firme en los lados con un nudo que pueda deshacerse en un momento. Medio cote, un fugitivo, o una media vuelta, con la punta sostenida en la mano. Usualmente se hace firme la cuerda en proa de tal forma que sea maniobrable el bote.

Si el remolcador es bote de motor, deberá tomar avante lentamente, de tal forma que el tirón no reviente la cuerda o dañe parte de la obra muerta de los dos botes.

Si se remolca más de un bote, deberán estar uno detrás

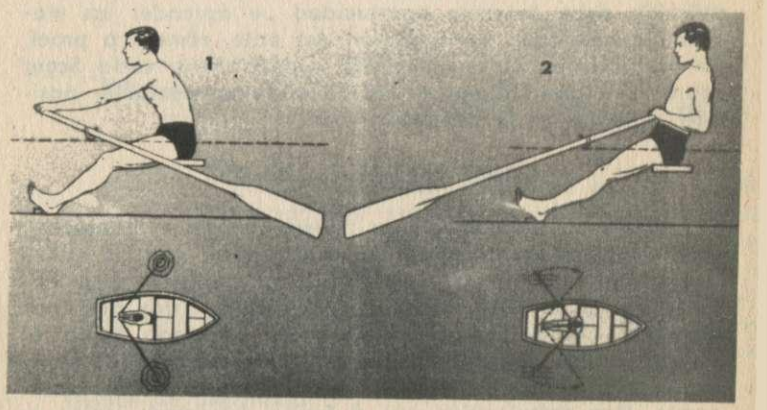
del otro, con los botes más grandes primero y los más pequeños detrás.

Para ser remolcado.

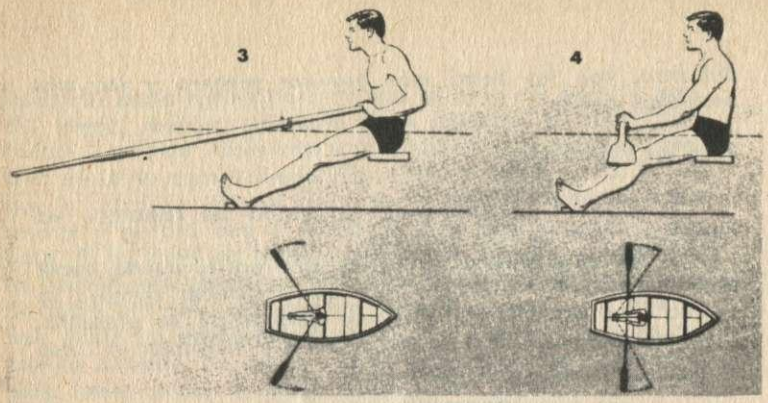
Es esencial recordar que la cuerda de remolque va directamente a la bita de proa.

Si se hace firme a cualquier otra parte, puede hacer que el bote dé la vuelta. Hay que mantener siempre la cuerda lista para largarla si una emergencia se presenta. Hay que mantener el peso en la popa y conservar el curso en la estela del remolcador.

ORDENES DE BOGA



El hablar y cantar están permitidos, a la discreción del timonel. Cuando se está remando, a la voz de alerta, los ojos deben estar colocados en el bote; nadie habla excepto el patrón del bote.

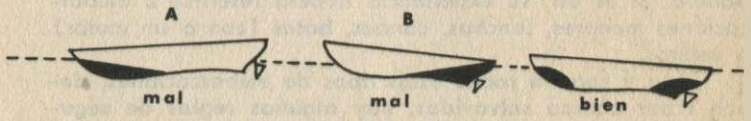


Una tripulación despierta, es un crédito para su base. Esta rutina puede ser elegante o completamente desaliñada. Es un reto a una patrulla para llegar a ser eficiente en sus maniobras de bote. Cada miembro de la patrulla, ó tripulación debe tener la oportunidad de aprender las maniobras, fungiendo como patrón del bote, remero o proel, en las sesiones de práctica. De esta manera, cada Scout sabrá exactamente que es lo requerido en cualquier posición a la que se le pueda destinar.

COMO ESTIBAR EL EQUIPO

Mantener en condiciones navegables, y a la máxima velocidad una embarcación con carga, es un trabajo intrincado y un requisito indispensable para cualquier cosa flotante, desde un tronco hasta un trasatlántico. Hay dos tipos de botes: Los de fondo flexible y los de fondo rígido. El primero puede volcarse fácilmente, y no es capaz de resistir un gran oleaje. Un bote de fondo rígido no se vira fácilmente. Una embarcación con el fondo demasiado rígido es tan peligrosa como una de fondo flexible. Aunque los barcos pueden ser construídos con fondo flexible o rígido, pueden cambiar rápidamente su condición de navegabilidad al desplazar cierto peso en el bote. Al cargar equipo o personas en el bote, deben tomarse en consideración, las reglas de seguridad; de cualquier forma debe encontrarse

un término medio. Debe estarse "SIEMPRE LISTO" para cualquier situación que se pudiera encontrar y estibar el navío de acuerdo a ello, tomando en cuenta lo peor que pudiese pasar. ¡Hay que mantenerse alerta durante todo el viaje! Muchas personas creen que si un bote no se ladea, están seguras, pero el peligro de las olas golpean parte de la estructura, o el peligro del viento, si está velando, rompiendo los mástiles, obenques y velas es tan grave y peligroso como tener una embarcación frágil y que se ladee. Por lo tanto, el bote deberá tener su peso distribuído de tal forma que cabecee un poco y corte las olas. El peso en un bote de vela, debe ser colocado de tal forma que si un golpe de viento da en la vela, el bote se ladee dejando ir el aire, y recobrando su posición por sí mismo cuando la presión se acabe.



En el dibujo, el peso mal distribuído en "A" y "B" afectarán grandemente al timón. En el caso "A" es muy difícil hacer que la embarcación mantenga su curso; vira muy rápido cuando gira, cabecea muy recio cuando se mueve rápido y es difícil regresarla a su curso. En "B" las condiciones son iguales, pérdida de velocidad debido al peso demasiado grande a popa; el bote es lento para virar

Reglas de Seguridad

Antiguamente, los dueños de los barcos se preocupaban únicamente por la seguridad de sus propias embarcaciones y el cargamento que llevaban.

Muy poca atención se daba a la seguridad del marinero, o del atemorizado pasajero que se amontonaba miserablemente bajo cubierta. Un naufragio o un incendio

en el mar en esos días, era un tremendo desastre. sin siquiera una oportunidad de sobrevivir para los tripulantes y pasajeros. Nada parecido a salvavidas se tenían a bordo, no había ninguna forma de enviar mensajes, aún más, ni siquiera se llevaban botes salvavidas, mediante los cuales pudiera efectuarse un salvamento.

Actualmente, cada nación del mundo, tiene sus propias leyes o reglas para proveer la seguridad, habiéndose suscrito además a las leyes internacionales. Así, de esa forma, la señal de radio "SOS" significa auxilio en cualquier idioma; ciertas luces a bordo de las embarcaciones, indican mundialmente, cursos a seguir e intenciones de maniobra, haciendo que las colisiones en el mar sean muy raras.

Reglas sencillas de Seguridad.

Esperemos que ningún Scout Marino, se vea en el caso de tener que ser re catado o tener que rescatar a un compañero. Si es así, su experiencia deberá referirse a embarcaciones menores, lanchas, canoas, botes (con o sin motor) o veleros.

Aún y cuando todos estos tipos de embarcaciones, deben tener equipo salvavidas, hay algunas reglas de seguridad, que harán el equipo salvavidas innecesario.

Someramente, son las siguientes:

1.—Saber nadar.
2.—Jamás abordar una embarcación, a menos de saber como manejarla y controlarla en cualquier situación.
3.—Jamás "hacer el tonto" en ningún bote, sea pequeño o grande.
4.—Jamás usar zapatos de suela a bordo.
5.—Vigilar el tiempo, mareas y otras embarcaciones.
6.—Calmada y eficientemente, obedecer las órdenes dadas por el "patrón" a cargo del mando del bote.

REQUISITOS PARA OBTENER LA INSIGNIA DEL ANCLA PLATEADA

Cuando se gana esta insignia, substituye a la del Ancla Roja. Para calificar, el candidato deberá pasar los siguientes requisitos:

1.—Ser de 1a. clase.
2.—Conocer la sondaleza, sus marcas y propósitos.
3.—Conocer el sistema de balízas y luces de navegación.
4.—Ser capáz de efectuar reparaciones menores a una embarcación.
5.—Describír tres tipos de embarcaciones.
6.—Ser capaz de leer una Carta de Navegación, de un área conocida.
7.—Conocer las partes y usos de tres tipos de ancla.
8.—Estar preparado para pasar las pruebas de la Insignia del Ancla Roja.

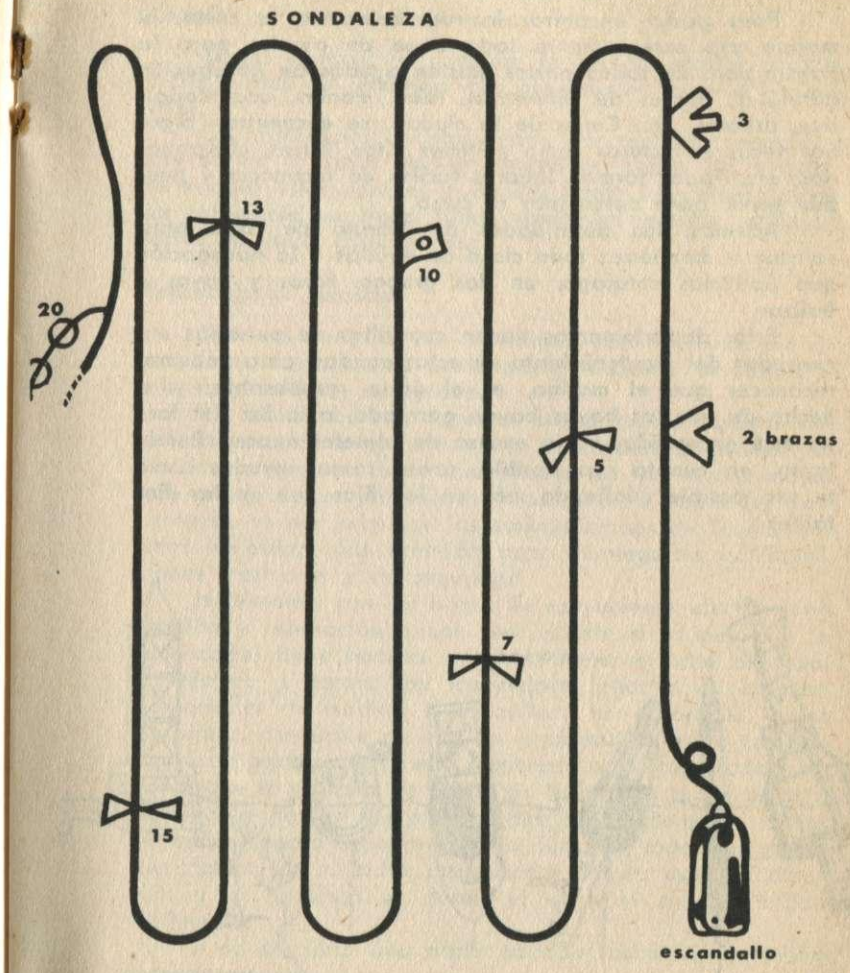
La Sondaleza.

En el fondo del mar hay montes y valles (bancos de arena y canales), cubiertos por la superficie del mar. En donde no hay suficiente agua sobre el tope de un banco de arena, los barcos deben evitarlo manteniéndose en el canal. De ahí la necesidad de un sondeo preciso.

Se usa la sondaleza para averiguar la profundidad del mar. El peso del escandallo, que consiste de una barra cónica de plomo que pesa unas 3 lbs. (para Scouts) al que se encuentra atada una cuerda de cáñamo de 25 brazas de longitud. La base del escandallo está horadada para recibir el sebo, y la cabeza tiene un orificio a través del cual hay una gaza cubierta (forrada) de cuero. Al colocar el sebo en la base del escandallo se le llama "Armar el escandallo", y tiene el propósito de recabar muestras del fondo del mar cuando se necesitan.

Las marcas de un escadallo son como sigue:

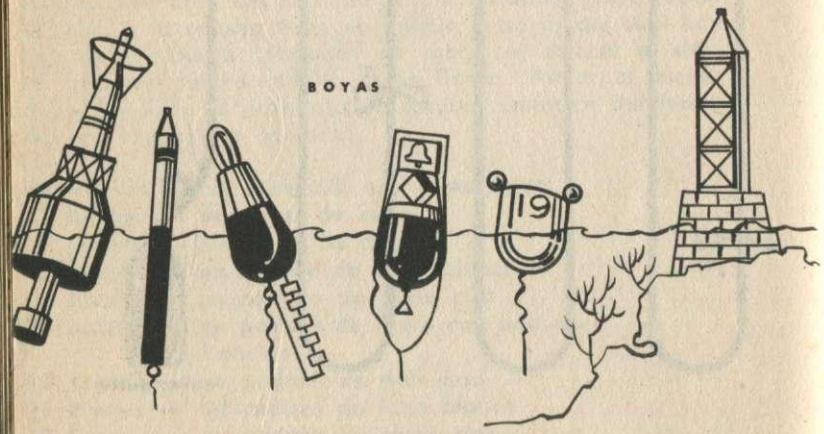
2 brazas — dos tiras de cuero
3 brazas — tres tiras de cuero
5 brazas — un pedazo de paño blanco
7 brazas — un pedazo de paño rojo
10 brazas — un pedazo de cuero con una perforación
13 brazas — un pedazo de drill azul
15 brazas — un pedazo de lona blanca
17 brazas — un pedazo de paño rojo
20 brazas — dos nudos.



Para poder encontrar la ruta cerca de la costa, el marino usa extensamente toda clase de ayudas para la navegación. En todas partes existen ayudas de navegación naturales; puntos de referencia, islas, montes, acantilados, ríos, árboles, etc. Cerca de la ciudad, se encuentran algunas veces estructuras como edificios altos, torres, campanarios, etc. Todos forman lugares fáciles de reconocer y pueden servir para determinar tu curso.

Además, las autoridades de Marina de cada país, colocan y mantienen toda clase de ayudas a la navegación que podemos catalogar en dos grupos: Faros y Boyas o Balizas.

Estos departamentos tienen cuadrillas de personas encargadas del mantenimiento de estas ayudas, pero debemos reconocer que el marino, es el único responsable, y el hecho de que las boyas hayan garreado, o la luz del faro no esté encendida, no lo excusa de cometer errores. Por lo tanto, en cuanto sea posible, revisa tantas ayudas como te sea posible confiando más en las fijas que en las flotantes.



Canales y Puntos de Referencia.

Debes conocer la posición de los principales canales y los puntos de refenecia más importantes en el área que vives.

Los principales canales, están por supuesto, marcados con boyas. El Scout Marino deberá ser capaz de describir al sinodal estos canales y deberá poder identificar puntos de referencia en tierra firme, como las iglesias, edificios, torres de radio, colonias, etc.

Reparaciones Menores.

Todo se destruye con el tiempo, pero la existencia de todas las cosas puede prolongarse mediante un mantenimiento y cuidado apropiado.

Los botes, barcos, lanchas, sus partes y equipos necesitan un cuidado constante. Las embarcaciones usadas por los Scouts Marinos están sometidas a un uso mucho mayor que aquellas que pertenecen a personas o entidades particulares, es por esto que las embarcaciones de Scouts Marinos necesitan más atención para mantenerlas en condiciones marineras y de seguridad.

Iniciémonos con los botes. Es conveniente efectuar una revisión y reparación anual. No importa si es pequeña la reparación; debe hacerse antes de meter el bote al agua. La pintura o barníz son los mejores aliados de las embarcaciones de madera si se aplican correctamente. Antes de pintar, asegúrate de que los preparativos están completos. Si la pintura vieja, está agrietada o descascarada, significa que la película de aceite de la pintura se ha secado, haciéndola perder sus propiedades de preservación. Antes de aplicar nueva capa de pintura, lija bien todas las partes que deben ser pintadas nuevamente. Presta especial atención a las esquinas en donde el sol y el aire no llegan fácilmente.

Si se descubre una parte podrida, debe ser removida inmediatamente.

Cuando todo el trabajo de lijado y reparación se ha efectuado, se lavará todo el casco con aguarrás u otro

producto similar, para remover las costras de pintura, el polvo y la grasa. Cuando se ha efectuado esto, aplica la primera capa. Muchas casas de pintura venden pintura especial para trabajos marinos, sin embargo, no olvides que la capa de aparejo o "primer" debe tener un alto contenido de plomo y aceite de linaza, de tal forma que al penetrar en los poros de la madera, hará que sean impermeables al agua. Es conveniente siempre dar una ligera lijada entre cada capa de pintura; da una mejor base. La última capa debe ser de una pintura dura y de acabado brillante. Al pintar la embarcación, la cubierta y bancos deben pintarse al final para no dañar la pintura al pisar.

Los mástiles, botavaras y demás palos no deben pintarse, ya que la pintura cubriría los defectos que en caso de no corregirse a tiempo, pueden ser peligrosos.

Cuando estés trabajando en los palos, raspa bien hasta llegar a la madera, y efectúa una detenida inspección para asegurarte de que no hay astilladuras o roturas o lo que es peor partes podridas; no te arriésgues nunca con esto. Si tienes duda de que si tendrá la resistencia a que van a ser sometidos, cambialos o repáralos de inmediato. Una rotura al estar veleando, es muy peligrosa y puede llegar a ser desastrosa.

Viene luego el balanceamiento de todo el aparejo. Cuerdas y velas deben revisarse cuidadosamente, especialmente en los empalmes, ojillos y costuras. Toda la jarcia. poleas y motones deben revisarse, cambiando los que estén en mal estado.

Nunca guardes velas que estén húmedas. El cuidado de embarcaciones pequeñas debe ser tan especial como en botes de mayor tamaño.

Canoas. Revisa todos los clavos, rivetes y tornillos. Si cualquiera de ellos se ha aflojado, retíralo, colocando uno nuevo, procediendo luego a aplicar una buena capa de barniz. Si la canoa que posees es del color natural de la madera, efectúa su reparación como en los casos mencionados anteriormente.

Kayak. Revisa la tela cuidadosamente, en especial las costuras o uniones y los lugares en donde la tela pasa sobre las costillas y la borda. Retira cualquier porción

que parezca estar mal, y aplica luego una buena mano de pintura.

Todo el equipo a bordo de un bote pequeño o un gran velero, debe ser reparado y limpiado regularmente. El uso de métodos apropiados de mantenimiento, ayudarán grandemente a la conservación y mejor uso de las embarcaciones.

No es suficiente con conocer cuál es la forma de mantener un bote y qué hay que hacer. Cada Scout Marino es un miembro de dos equipos, su Patrulla y Tropa. Tu Jefe te pasará este requisito únicamente cuando hayas hecho tu contribución personal a la revisión, mantenimiento y reparación de la embarcación de Patrulla o Tropa.

Tipos de Embarcaciones

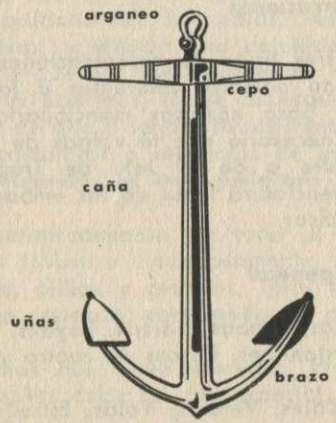
Describe tres tipos de embarcaciones. Como en cada país se les dan nombres diferentes a las embarcaciones, es muy difícil para nosotros mencionarlos todos, es por ello que será necesario que te valgas de los conocimientos de algún adulto o de tu Jefe de Tropa, para que te enseñe la nomenclatura local de las embarcaciones que tienes que identificar.

Nomenclatura general

—Botes; lanchas; canoas; barcas; kayaks.
—Goletas; Bergantines; Barcos de cuatro y de tres mástiles; Cliper.
—Balandros; Yates; Veleros; Yolas; Estrellas.
—Yates o Cruceros de Motor; Transbordadores; Remolcadores; "Flechas" o Barcos de Patines; Dragas.
—Cargueros; Trasatlánticos; Buques de Pasajeros y Mixtos; Buques-Tanque o Tanqueros; Pesqueros.
—Acorazados; Portaviones; Portahelicópteros; Buques-Nodriza; Corbetas; Fragatas; Destructores; Barreminas; Dragaminas; Guardacostas; Submarinos; Barcazas de Desembarco.

Como leer una carta de Navegación

Al pasar la Primera Clase, uno de los requisitos fue el saber qué es una Carta de Navegación y el significado de varios símbolos usados. Esto no es una repetición de lo anterior, sino una aplicación real de esto. La única forma de completar este requisito es la de ir junto con tu examinador y seguir una Carta Náutica del área en donde vivas a satisfacción del sinodal. El requisito de Primera Clase mencionado anteriormente es solamente teoría. Este requisito debe realizarse en la práctica.



Partes y usos de las anclas

Debes conocer las partes y usos de tres tipos de anclas. Hay muchos modelos de anclas útiles para el uso de los botes, pero es conveniente conocer sus propiedades y su uso real, para que al tenerlas en operación en tu bote, sepas qué hacer al lanzarlas o recobrarlas del agua.

REQUISITOS PARA OBTENER LA INSIGNIA DEL ANCLA DORADA

Cuando se obtiene esta insignia, substituye a la Insignia de Ancla Plateada, y para obtener esta insignia deberás hacer lo siguiente:

1) Ser Caballero Scout:
2) Tener la Especialidad de Salvadidas.
3) Tener dos de las siguientes Especialidades: Guardacostas; Piloto; Señalero; Cabullería.
4) Tener dos de las siguientes Especialidades: Remero; Meteorologista; Cosmógrafo. (Los requisitos para estas Especialidades, se pueden encontrar en el "Manual para Scouts").
5) Poder presentar nuevamente las pruebas para Insignias de Ancla Plateada y Roja.

Capítulo V.

TRADICIONES MARINERAS

Ceremonias y Tradiciones

Las tradiciones del mar traen a las unidades de Scouts Marinos muchas costumbres y ceremonias. No únicamente tienen colorido y romanticismo, sino además, nos dan el mensaje de inspiración por los grandes hechos que los marinos de antaño hicieron en los siete mares, como Colón, los Pinzón, de la Cosa, Magallanes, Elcano y tantos otros.

El propósito de estas ceremonias y tradiciones es el de hacer notar, el valor por el respeto al derecho de los demás, por los deberes de otros y el trabajo en equipo. El respeto, también cubre la conexión entre autoridad y responsabilidad; la responsabilidad de ser Scout Marino. El Scout Marino respeta la autoridad del Jefe y respeta su responsabilidad para con la Tropa.

Saludos al Subir a Bordo

En reuniones de Tropa o al subir a una embarcación, es necesario que como Scout Marino, saludes al abordar. Esta tradición viene de una costumbre que se originó muchos siglos atrás. Al comienzo de la navegación, el hombre se dió cuenta de los enormes peligros a que se iba a enfrentar, dando pié para que antes de hacerse a la mar, se encomendara con una serie de plegarias a Dios, solicitando la protección en tan peligrosos viajes.

Al principio del cristianismo, era costumbre poner bajo el mástil principal de las embarcaciones grandes una estatua de la Virgen María o el Santo Patrón del barco, o posiblemente un crucifijo. Todo marinero que subía a bordo o bien se descubría la cabeza o hacía la señal de la cruz como si fuera esto un saludo.

No fue sino muchos siglos después, que las grandes embarcaciones llevaban las banderas de sus países.

En los siglos XIV y XV, las banderas nacionales de los países marítimos empezaron a desplegarse en los mástiles. Con esta costumbre, una regla universal fue adaptada, la que pedía que todo hombre subiendo a bordo de una embarcación debía saludar la bandera.

Actualmente, todo oficial o marino naval tiene que saludar viendo a popa al momento de abordar la embarcación, saludando luego al oficial de guardia que se encuentre en el puente.

El uso de Banderas a bordo

Este es un aspecto que localmente debes averiguar, ya que el protocolo para cada bandera y en cada país varía enormemente. Los Scouts Marinos tienen una mayor oportunidad que los Scouts en tierra de usar banderas a bordo de las embarcaciones, es por ello que deberás practicar con los miembros de tu Patrulla y Tropa para estar siempre listo.

La Tropa de Scouts Marinos

Al lugar de reuniones de una Tropa de Scouts Marinos, le llamamos la Base. Como equipar esta base, dependerá del tamaño del lugar de reuniones, y de los fondos disponibles. Hasta donde sea posible, ésta deberá ser arreglada de tal forma que asemeje el puente de una embarcación. El tipo de ésta dependerá de la decisión de la Corte de Honor. Podrán escoger la réplica del puente de un barco grande a vapor, o un velero naval, fragata u otro tipo de embarcación.

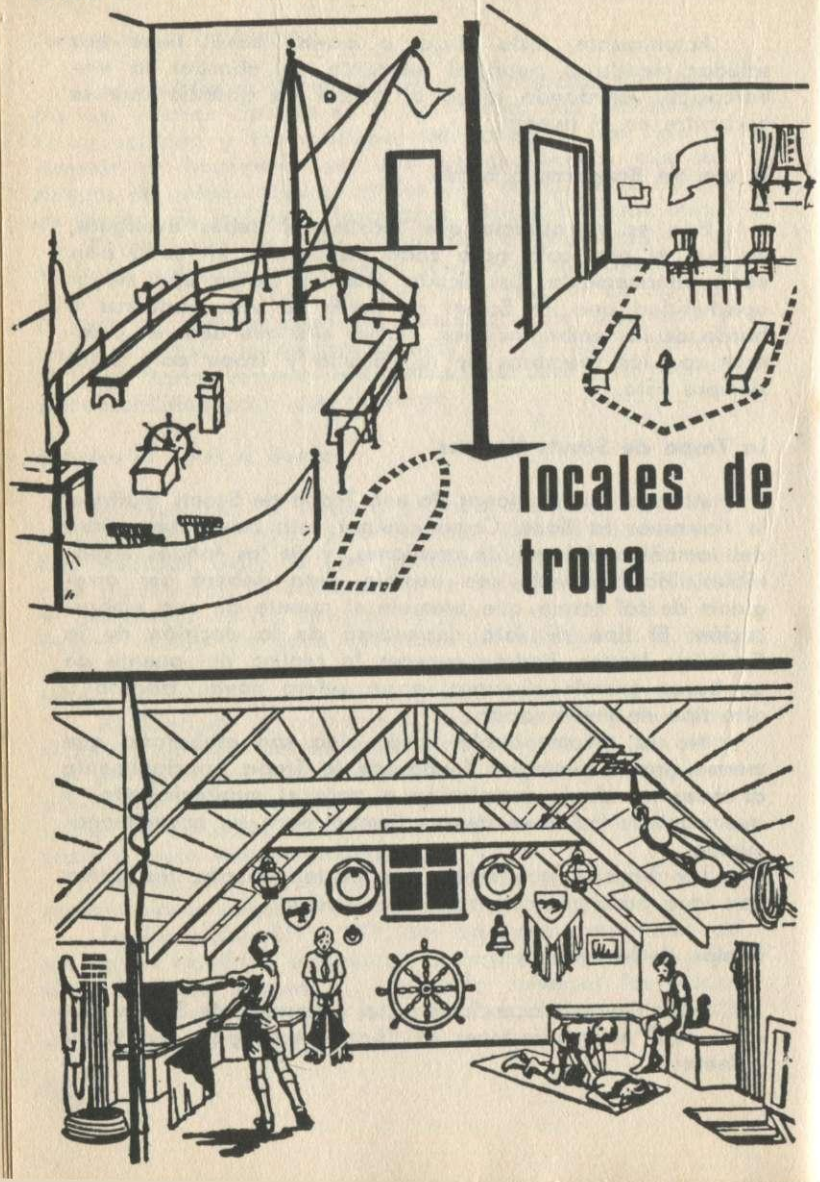
No es recomendable hacer algo tan elaborado que merme grandemente los fondos de la Tropa principalmente al momento de la instalación o para el mantenimiento, y que además les lleve mucho tiempo para su acondicionamiento.

Los bocetos que mostramos posteriormente, les darán una idea para que construyan su "puente".

Equipo de la Base

Para llevar adecuadamente el programa de Scouts Marinos será necesario tener la "Base" equipada con lo siguiente:

Base de Scouts Marinos



—Diseño de la cubierta.
—Mástil con drizas, cruceta y botavara.
—Bandera nacional.
—Campana para horario a bordo, pasarelas de estribor y babor.
—Asientos para las Patrullas y Scouters.
—Bitácora.
—Un ejemplar de este manual para cada Scout.
—Brújula, cuerdas y barandillas para la cubierta.
—Una copia del "Manual para Scouts".
(Los mástiles, pasarelas y barandillas deberán ser del diseño más sencillo).

El valor que tiene este equipo al lograr crear el ambiente marino es invaluable. Además colabora a que los Scouts se acostumbren a las tradiciones de a bordo, voces de mando, etc., y agregan color a las ceremonias Scouts, sin embargo, una buena Tropa de Scouts Marinos puede operar con el mínimo de equipo y no se puede considerar un obstáculo la ausencia del mismo, en un grupo de Scouts con imaginación.

El uso de la imaginación ha sido de una tremenda importancia en el adiestramiento de los muchachos. Las aventuras de B-P. cuando niño, no fueron juegos con un embrujo especial desarrollados en algún salón o local de reuniones de una Tropa, sino que fueron actividades prácticas, con tremendas cantidades de diversión cada vez que sucedían, y con lo que había disponible.

La Patrulla de Scouts Marinos

La Patrulla es la Unidad que hace funcionar al Escultismo.

Una patrulla es un equipo de compañeros que juegan el juego del Escultismo, trabajando todos por una misma meta: "Todos para uno, uno para todos". Cada Patrulla tiene su nombre propio. Si tú te unes a una Patrulla ya formada, el nombre de ésta tendrá ya un historial y una buena cantidad de tradiciones.

La Patrulla no está sola, es parte de una Tropa. Y tan

cierto como que la Patrulla pertenece a los Scouts que la forman, la Tropa pertenece a las tres o cuatro patrullas que la componen. Cada Scout debe estar orgulloso de su Tropa.

La Patrulla hace lo posible para que la Tropa a su vez se sienta orgullosa de ella.

La forma en que las Patrullas y los Scouts ayudan a su tropa, y así mismos, es mediante el respaldo que den a sus Jefes en el trabajo que implica hacer de ella una verdadera Tropa de Scouts Marinos.

Fuera de las actividades de la Tropa, la Patrulla de Scouts Marinos, hace un sinnnúmero de cosas por sí misma.

Cada patrulla deberá tener un Arcón marino o caja de Patrulla (pañol). Debe estar construído para que aguante un trato brusco, pero a la vez debe ser fácil que dos Scouts puedan trasladar. Veamos algunas cosas que pueden ponerse en el arcón, y que ayudarán a decidir el tamaño y aprovechar el interior:

Señalación. Banderas, juego de Zumbadores Morse, Tarjetas.

Cartografía. Cartas de navegación, transportadores, reglas, brújulas y compás.

Primeros Auxilios. Venditas, férulas, vendas, etc., para práctica, (botiquín para uso real).

Varios. Papel, lápices, tachuelas, ligas, goma, tiza, crayones, etc.

Juegos. Pelotas equipos diversos, etc.

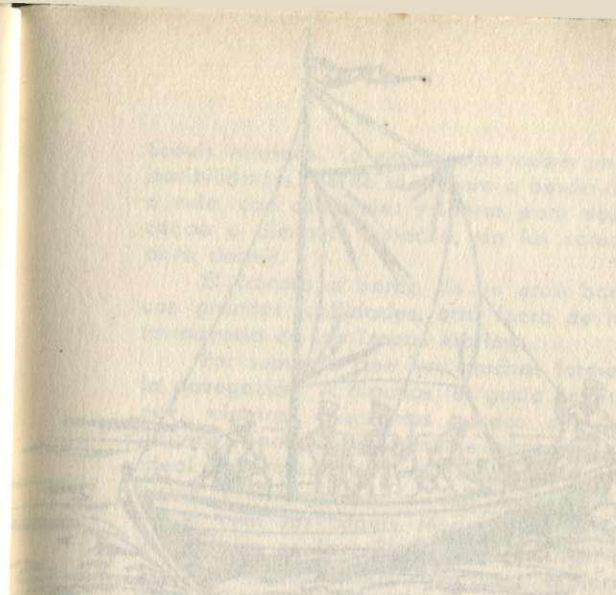
Cabuyería. Cuerdas para nudos (una por Scout) de por lo menos dos metros, amarres, cable para empalmes, cordel para remates.

Limpieza. Cepillos de limpieza, cepillo para zapatos y betún espejo. agujas, hilo, botones, alfileres, etc.

Libros. Cuaderno de bitácora, Manual de Especialidades, "Escultismo para Muchachos", "Manual para Scouts", "Manual para Scouts Marinos", otros libros marinos.

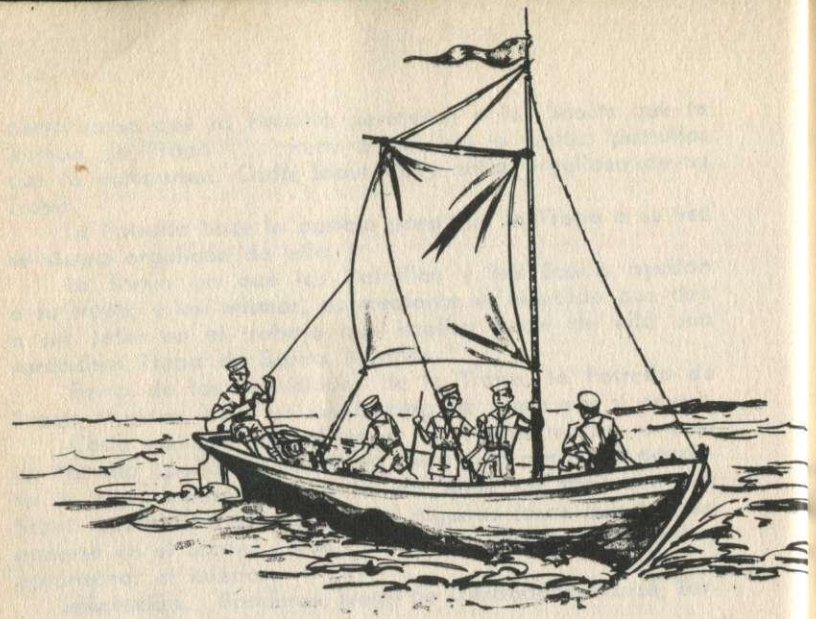
El pañol de tu Patrulla deberá estar pintado con los colores de ella, pudiendo tener el emblema de la Patrulla.

Está orgulloso de tu Patrulla y Tropa; ayuda a tu Guía a hacer de tu Patrulla una de las mejores.



Capítulo VI

CRUCEROS PARA SCOUTS MARINOS



Cruceros y Navegación

La navegación, para la mayoría de los muchachos les trae a la mente embarcaciones majestuosas, con una gran cantidad de velas, partes latonadas brillando bajo el sol y una tripulación de uniforme impecable haciendo toda la labor. Para otros, el concepto es un bote pequeño, tripulado por dos o tres entusiastas exploradores que descubren nuevos lugares en la costa o sobre los bancos de un río, varando en pequeñas bahías para acampar por la noche.

Pensemos por un momento en esos navegantes de antaño, que descubrieron muchas nuevas tierras, explorándolas en pequeños barcos; acamparon por las noches y gracias a sus croquis y anotaciones, se logró conocerlos más detalladamente.

Todo Scout Marino debe, hasta donde sea posible, efectuar sus recorridos de Primera Clase, navegando.

La navegación debe ser el objetivo de toda Tropa de

Scouts Marinos. La navegación cubre un amplio margen de posibilidades, desde el crucero a bordo de un barco a motor o vela, con camarotes y literas para dormir, hasta la frágil canoa o diminuto botecito, sin las comodidades necesarias para dormir.

El crucero a bordo de un gran barco a motor o vela con grandes facilidades, está fuera de las posibilidades de la mayoría de las Tropas Marinas.

Por supuesto que hay muchas formas diferentes de ver la navegación. A algunos les gusta hacer cruceros sin acampar, mientras que otros parece que nunca efectúan un crucero, sino que únicamente acampan cada año. La meta ideal deberá ser la combinación adecuada de ambos, campismo y navegación, o aún mejor, el Crucero-Campismo, en el cual los Scouts Marinos viajan navegando de día y acampan en la orilla por las noches. Puede ser que aún se queden por varios días para explorar los alrededores y posiblemente visitar sitios históricos, luego, de regreso a los botes y a lograr otro objetivo.

Este tipo de crucero campamento, presenta oportunidades ideales para expediciones de exploración o confección de mapas, el uso o manufactura de artefactos, las prácticas de pionerismo y desde luego las fogatas. Qué oportunidad más buena, que acampar junto a un lago o río, reviviendo las canciones de otros tiempos y charlando de cosas agradables a los Scouts Marinos.

Este tipo de cruceros no necesitan una gran cantidad de equipo o botes especiales. Puede efectuarse en kayaks, canoas o botes, llevando en lugar de un equipo de campismo muy elaborado, pequeñas tiendas o refugios, los que ocupan muy poco espacio dentro de los botes.

Este tipo de crucero es difícil de lograr para Tropas en la costa, ya que para ellas es necesario un equipo y embarcaciones más grandes.

La preparación adecuada de un crucero debe dividirse en cuatro partes.

Etapa de Planeamiento. Esta parte debe iniciarse con anticipación para que la Corte de Honor tenga la oportunidad

de estudiar cartas, bitácoras de otros cruceros y determinar el destino del crucero y fijar las fechas. Otro aspecto importante en esta parte es el de calcular el costo aproximado por muchacho, de tal forma que él tenga tiempo suficiente para obtener el dinero necesario.

Etapa de Preparación. En esta parte, se envían cartas a los padres dando amplios detalles del crucero propuesto, destino, curso y costo, etc. Es conveniente abrir un sistema de ahorro en el cual se sugiere a los Scouts que ahorren regularmente. Los botes y equipo se revisan y son reparados si es necesario; hay prácticas de botes los fines de semana y algunas tardes en el transcurso de la misma para darle a los nuevos una experiencia práctica, y a los antiguos un curso de revisión. Se hacen arreglos con el Comisionado de Distrito para notificar a todas las personas que deben estar enteradas del proyectado crucero, y obtener los permisos necesarios.

Las patrullas son seleccionadas a sus botes; se revisa y comprueba el equipo de patrulla y el individual y se le permite a cada muchacho un peso de equipo determinado de antemano, para que lleve consigo. Se imparten las instrucciones sobre como llevar y distribuir el aquipo.

El crucero en sí. Esta podría aparcer como la etapa final, pero aún hay otra para después del crucero.

El crucero es dirigido por la Corte de Honor quien se reune brevemente todas las tardes, con el Jefe de Tropa, quien tendrá la última palabra, en caso necesario.

Oportunidades de cruceros. Las posibilidades para estos cruceros son numerosas, se visitan pequeños pueblos a la orilla de los ríos, se conoce historia local, el Escultismo, si el crucero fue bien dirigido, gana nuevos simpatizadores. Los Scouts aprenden por experiencia propia buenas tácticas de campismo y manejo de botes. (Un buen día de experiencia propia, es mejor que muchos meses de enseñanza teórica).

Sin perder de vista los títulos tradicionales usados por el Escultismo, el uso juicioso de términos y costumbres marinas, añadirán el realismo y romance tan apreciado por los muchachos. Podemos usar el toque de campana en campamento, igual al de a bordo; el uso de guardias; el uso de

términos como "Contramaestre", Oficial de Guardia", "Intendente", "Navegante", "Piloto", etc.

Se ha encontrado favorable que aún y cuando se deja que el crucero sea dirigido por los muchachos, es conveniente tener por cada ocho muchachos un Sub-Jefe adulto. Estos pueden conseguirse, del conjunto de Jefes del Grupo, algún Clan de Rovers, o aún del Comité de Grupo.

La experiencia indica que el término ideal de un crucero-campamento es de diez a catorce días. Sin embargo, si parece imposible mantenerse navegando por tanto tiempo, seis o cuatro días, o aún un fin de semana, pueden ser útiles y exitosos. Se encontrará que los muchachos aprenden una gran cantidad de marinería práctica y técnica de campismo en este lapso de tiempo.

Cada una de las tripulaciones de los botes (Patrullas) se divide en dos guardias para tomar el turno de cocinar, limpiar los botes, seleccionar los lugares de campamento, etc.

Para acelerar el acondicionamiento del campamento, cuando la Tropa acampa en la playa por la noche los cocineros de cada Patrulla concinan en un fuego central. En cruceros pequeños, cada bote, es responsable de hacer su propia comida, proveyéndosele de sus raciones en un puesto central, que controla este aspecto.

No es práctico llevar una gran cantidad de comida fresca en botes pequeños y abiertos, pero cada bote llevará una cantidad de latas en reserva, por si se da el caso de tormenta u otra razón que impida al bote llegar a su puerto en el tiempo establecido.

Si el crucero incluye uno o más domingos, se deben tomar precauciones para que los muchachos puedan cumplir con sus deberes religiosos, de acuerdo a sus denominaciones.

El crucero proporciona múltiples oportunidades para instruír en los requisitos de Clases y Especialidades. Por ejemplo, una Patrulla puede hacer trabajo de nudos necesario para el crucero, y ver de esa forma el uso práctico de ello.

Es conveniente hacer a cada uno de los miembros directamente responsable de algún artículo del equipo, o de

algún trabajo específico, además del que ya tiene como miembro de su Patrulla o guardia.

Debemos hacer notar uno de los factores más importantes. El éxito, la seguridad, y el confort de todos los miembros del crucero, dependerá de la buena disciplina mantenida por todos y cada uno de los componentes, en beneficio del grupo en su totalidad. El Scout Marino que no está preparado para someterse a la disciplina del crucero, no deberá formar parte de esta campañía.

Al final del crucero, el puerto base debe ser alcanzado temprano por la tarde, ya que siempre hay muchas cosas que hacer antes de retirarse. Los botes tienen que limpiarse perfectamente, el equipo tiene que ser confrontado y almacenado, los botes y los avíos almacenados o remolcados a la base. Es aquí en donde los Guías de Patrulla pueden evaluar si el espíritu de Patrulla es mantenido hasta el final y hasta que el detalle mas pequeño del crucero sea terminado.

El Jefe de Tropa debe hacer una inspección final antes de las últimas oraciones y arriada de la bandera, para dejar este crucero debidamente clausurado.

El crucero Scout es un magnífico adiestramiento en dirección. Es en este tipo de actividad que el Scout enseñará sus verdaderas cualidades, su habilidad para controlar su genio sometido a condiciones adversas, su viveza para enfrentar cualquier emergencia, su habilidad para conservar la calma cuando todo va mal. De este tipo de cualidades están hechos los Jefes.

Es conveniente recalcar, que ningún crucero, aún el de un solo día, puede tener éxito, si no se planea cuidadosamente. La responsabilidad de planear recae en la Corte de Honor y los Jefes, pero tan pronto los planes estén hechos, es el deber de cada Scout Marino, desarrollar las tareas encomendadas lo mejor que le sea posible.

Resumiendo

Los botes deben ser cuidadosamente revisados y el equipo inspeccionado. Llevar remos extra es una buena precaución. Es asombroso cómo se rompen los remos cuando estamos lejos de poder reemplazarlos. Los remos extras pueden usarse como postes de las tiendas.

El equipo de campismo debe ser inspeccionado cuidadosamente. Las tiendas pequeñas son más fáciles de transportar. Los refugios improvisados pueden hacerse si se decide no llevar tiendas, pero antes de partir para el crucero, cada Scout debe saber cómo construír uno.

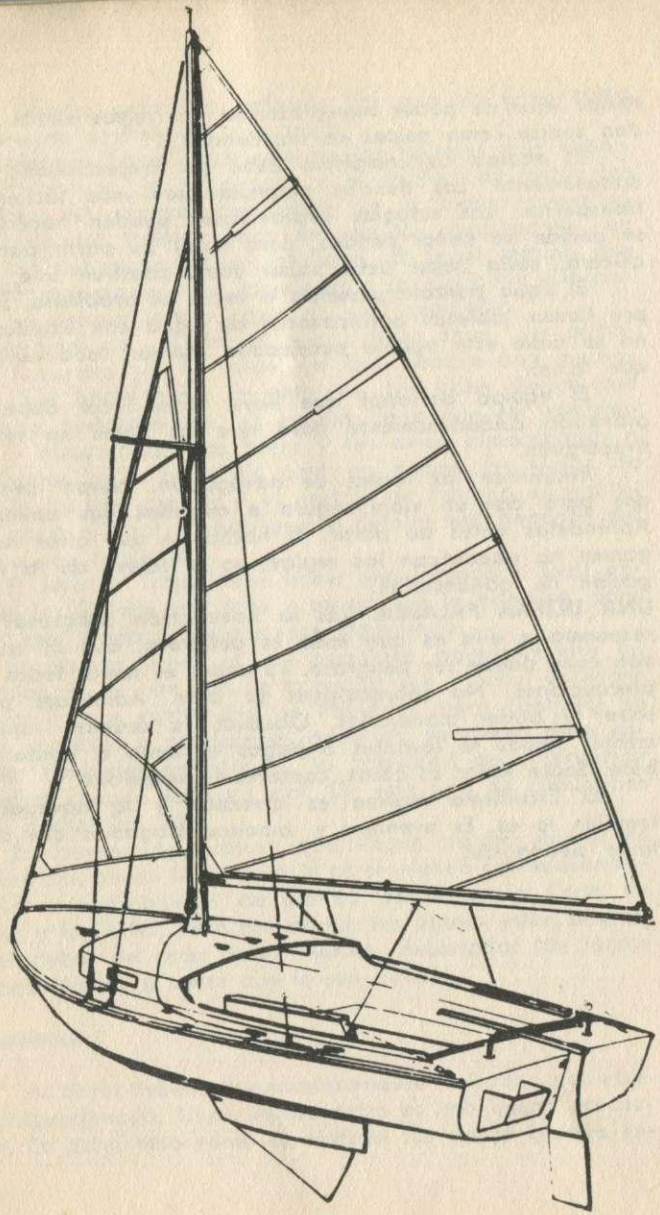
El agua potable presenta a veces un problema. Siempre lleven tabletas purificadoras de agua con ustedes. Si no se tiene este agente purificador, hiervan toda el agua que tomen.

El equipo personal que lleve cada Scout debe ser planeado cuidadosamente para que los botes no se sobrecarguen.

Recuerden las reglas de navegación, fueron inventadas para dar un viaje seguro a aquellos que navegan. Apréndelas antes de partir. El hecho de que otros navegantes no obedezcan las reglas, no te releva de la obligación de obedecerlas.

UNA ULTIMA PALABRA. ¿Es la navegación peligrosa? La respuesta a ello es que **todo es peligroso**, aún al cruzar una calle puede ser peligroso. Tú deber es tomar todas las precauciones. No sobrecargues tu bote. Adiéstrate para saber y poder manejarlos. Obedece la órdenes rápidamente. Jamás te levantes o hagas el tonto a bordo del bote. Sobre todas as cosas, conserva la serenidad.

El Escultismo Marino es diversión y la navegación también lo es. Es aventura y romance. Hagamos que continúe siendo así.



Capítulo VII

TERMINOLOGIA NAUTICA

TERMINOLOGIA NAUTICA

ABORDAJE. (Collission) Acción y efecto de abordar. Choque de buques. (Entrar, saltar al). Es pasar la gente del buque abordador al abordado, con las armas a propósito para el combate. (Trozade), nombre de las secciones en que se divide la tripulación de un barco de guerra, con arreglo a su lista de guardia. (Lanzarse, irse al) expresión frecuente entre los marineros para referir un ataque a otro hombre o para contar alguna aventura galante.

AFLOJAR. (To let loose) Para decir que ha disminuído la fuerza del viento. También se dice cuando disminuye la presión o tirantes de alguna cosa. Cejar, ceder, perder terreno, disminuír la resistencia, etc.

AGUANTAR. (To sustain) Verbo de gran aplicación a bordo. En sentido general es afirmar, sostener, mantener alguna cosa en el estado en que se halle para que no corra, caiga o afloje. AGUANTAR UN CABO, es cobrar del que se debe hacer fuerza y está flojo hasta que se sienta que obra su efecto o también del que forma pandeo, hasta quitárselo y dejarlo tenso (Tirante).

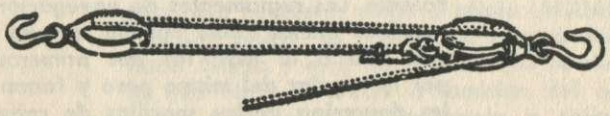
AMARRAR. (To tie) Atar, hacer firme, anudar un cabo. Se usa este verbo especialmente para significar el acto de hacer firme la maniobra, para lo cual se dan a los cabos varias vueltas en las cavillas, etc., pero sin ningún nudo, pues basta con el rozamiento para que no se corra, y de este modo están en disposición de arriarse en el acto que convenga.

AMOLLAR. (To ease off) Arribar, girar, arriar un cabo y resacarlo. Amollar en popa, es arribar hasta ponerse en popa. Navegar amollando, es lo mismo que navegar a un largo o con escotas aventadas.

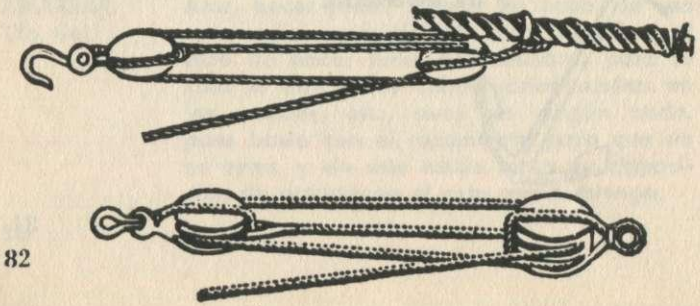
ANCLA. (Anchor) Instrumento fuerte de hierro forjado a manera de arpón o anzuelo doble, que afirmado al extremo de un cable o cadena y arrojado desde a bordo al mar, sirve para detener y asegurar las embarcaciones en el fondeadero, rada, bahía, etc., u otro punto conveniente. Se compone de una barra llamada CAÑA, que termina por un lado en una argolla ARGANEO, y por el otro en dos BRAZOS curvos, a cuyos extremos se les da el nombre de UÑAS; cerca de la argolla ARGANEO, se coloca el CEPO, formando cruz, compuesto de grandes piezas de madera, o todo de fierro. (Figura No. 1).
El cepo está suprimido en varias anclas hechas en estos últimos tiempos, por lo tanto el ancla que tiene cepo se llama ancla de Almirantazgo, y a las otras, Giratorias o de Patente. Los reglamentos de navegación exigen tres anclas como mínimo a toda nave que sale a la mar; las dos primeras son por lo regular del mismo peso y forma y se les denomina anclas sencillas de cabeza o de leva, y a la tercera, que regularmente es la más pesada, se le llama de respeto o de esperanza.

APAREJAR. (To rig) En general, preparación, disposición para alguna cosa, guarnecer, vestir un buque de todos los palos, vergas, jarcias y velas, colocando cada cosa en su lugar. Aplícase igualmente en particular a un palo, a una verga, a un mastelero, etc.; disponerse y disponer todo lo necesario para efectuar una maniobra.

APAREJOS. (Rigs) Son los Motones, o Cuadernales, guarnidos con cabos que laborean por sus cajeras y cuantas combinaciones con ellos se hacen, los cuales se emplean para vencer grandes resistencias con poco esfuerzo. El cabo en que todo aparejo se pasa por las cajeras de los motones y cuadernales, se llama BETA; cada una de las partes en que la beta queda dividida por las cajeras, recibe el nombre de GUARNE, el guarne cuyo chicote se hace firme, se llama ARRAIGADO y TIRA, al guarne del que se jala o al que se aplica la potencia. (Figuras Nos. 2, 3, 4 y 5).



APAREJOS



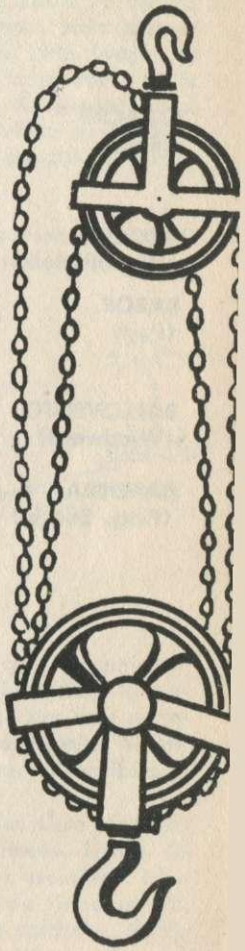
El Tecle, o Lanteón, es el aparejo más sencillo, formado por una polea, por la cual laborea un cabo, uno de cuyos extremos se aplica la potencia, y en el otro la resistencia. (Figura No. 3).

El Palanquín, o Aparejo sencillo, es el formado por dos Motones, APAREJO DE COMBES, es el formado con un motón y un cuadernal de dos ojos. Se llama Aparejo Real al compuesto de dos cuadernales de dos o más ojos. (Figura No. 4).

El mayor aparejo que generalmente se forma a bordo, es de dos cuadernales de tres ojos cada uno, llegándose a emplear para las faenas de los arsenales, los de cuadernales de cuatro y hasta de cinco ojos.

Con los aparejos dichos, se hacen varias combinaciones, aplicando uno de la tira de otro, y a la del segundo un tercero, etc., según lo requiera el esfuerzo extraordinario que haya necesidad de hacer. Para suspender grandes pesos, como piezas de maquinaria, artillería, etc., se emplea el llamado APAREJO DIFERENCIAL, el más potente de cuantos se conocen, y el cual tiene la ventaja de que una vez suspendido el peso, puede dejarse en banda la tira, sin que por ello descienda.

Está formado por dos poleas de hierro de distinto diámetro, unidas y montadas sobre el ojo con una armadura por la que se suspende el aparato, una cadena sin fin va pasando alternativamente por ellas y por otra inferior y movible, de cuya armadura se cuelga el peso que se ha de elevar, las poleas tienen en sus canales, salientes o dientes y revajes o cajuelas, donde engranan perfectamente los eslabones de la cadena, que es de las llamadas mecánicas o de eslabones totalmente iguales. (Figura No. 5).



ARMAR. (To fit out) — Aprestar o proveer las embarcaciones de todo lo necesario. Esta voz tiene constante aplicación a bordo, y así propiamente se dice: Armar remos, Armar el cabrestante, los Toldos, la Cabria, etc.

ATRACAR. (Moor) — Arrimar un objeto a otro; acercarse, pero sin llegar a tocar los objetos; acercar; arrimar el costado de una embarcación a un muelle, buque o a otra cualquiera.

AZOCAR. (To pull tight) — Apretar bien un nudo, una trinca, etc.

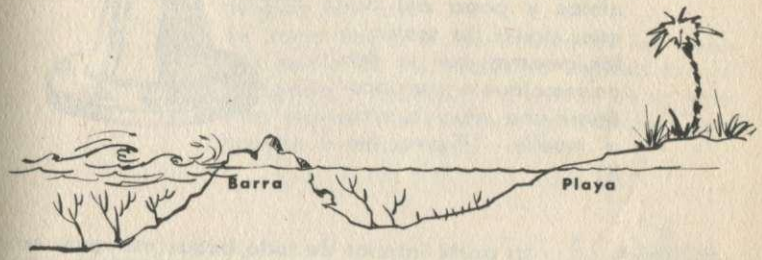
BABOR. (Port) — Costado del buque situado a la izquierda de un espectador que mire de frente a la proa, o sea a la izquierda misma del buque.

BARLOVENTO. (Windward) — El costado de donde viene el viento.

BANDERA. (Flag, Ensign) — Insignia o señal compuesta de varios colores de lanilla o de otra tela delgada, generalmente de forma cuadrilonga. la cual, siendo insignia, sirve para denotar la nación a que pertenece la embarcación que la iza; como señal sirve para llamar algún bote, hacer alguna prevención o dar una orden convenida. Arbolar, largar o tremolar bandera, es izar, desplegar la bandera. Afirmar o asegurar la bandera, es hacer la señal admitida entre las naciones marítimas para garantizar la legitimidad del pabellón que se enarbola. Esta señal consiste en disparar un cañonazo con bala al tiempo de izar la insignia. Simular la bandera, navegar con bandera de nación aliada, gozando al mismo tiempo de las mismas prerrogativas que los demás buques nacionales.
Enlutar la bandera, poner sobre la bandera

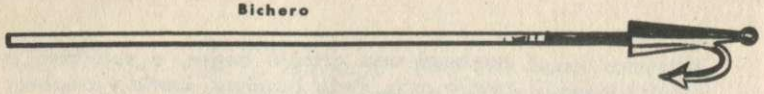
nacional una gripola negra, o colocarla a media asta. Pedir bandera, izarla y disparar un cañonazo al mismo tiempo, para que la embarcación que esté a la vista largue la suya. Bandera de Paz, o Parlamento, es la que se enarbola en señal de querer tratar o convenir tregua o Paz; puesta en los barcos, es señal de que son amigos. Regularmente es blanca.

BAÑERA. (Cockpit) — Apertura espaciosa de la cubierta, generalmente a popa; que suelen tener los veleros.



BARRA. (Banks) — Banco de arena o piedra que se extiende de un río o puerto, haciéndolo difícil y peligroso en las mareas bajas. Las hay navegables e innavegables, practicables e impracticables, fijas o estables, y movibles o variables. (Figura No. 6).
Palanca que con otras iguales sirve para virar el cabrestante y el molinete. Listón de hierro con que se cierran las escotillas. Hierro cuadrilátero atravesado de firme en los fogones para asiento de los calderos. Trozo de palo que cruzado por el interior de una parte sirve para trincar de firme.

Bichero



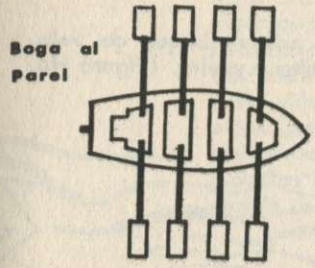
BICHERO. (Boat hook) Instrumento de hierro o de bronce, sujeto a una asta larga que tiene uno o dos ganchos, que sirve en las embarcaciones menores para atracarlas o desatracarlas, o hacer empuje para evitar un choque (Figura No. 7).

BITA. (Bitt) Pieza de hierro o bronce de forma cilíndrica con cabeza, que se encuentra sobre cubierta, en proa, amuras, costados, aletas y popa del buque; sirven de sostén a las amarras que se dan en remolque o para acoderar una nave a otra, o muelle. (Figura No. 8)

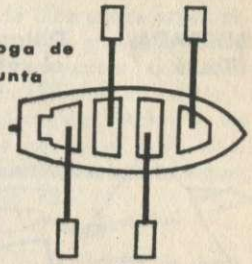
Bita

BODEGA. (Hold) La parte interior de todo buque mercante en que se guarda la carga. En los buques de guerra no existe la bodega propiamente dicha, sino pequeños departamentos llamados PAÑOLES en donde se guardan en ordenada distribución, las municiones para la artillería y armamento menor, los torpedos y sus cargas, los víveres y los artículos de repuesto y enseres, etc.

BOGAR. (To row) Introducir os remos en el agua y extraerlos alternativamente, haciendo punto de apoyo en ella con las palas y tirando del otro extremo para hacer caminar la embarcación. Cuando se boga con dos remos se dice BOGA AL PAREL. (Figura No. 9).



Boga al Parel



Boga de Punta

y cuando se boga con uno solo, de PUNTA. (Figura No. 10).

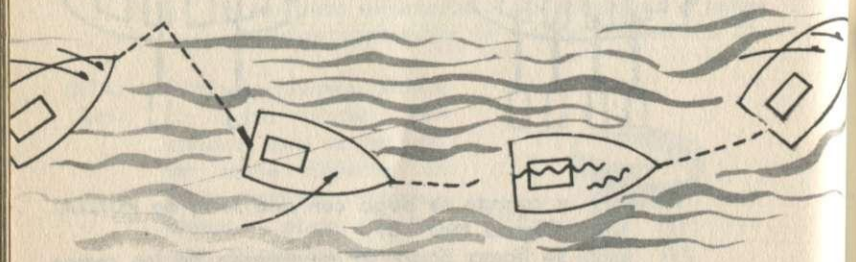
Se llama boga, al movimiento de los remos por medio de los cuales se impulsa la embarcación, y avance en el sentido de su proa, ciar, movimiento contrario al anterior, para hacerla ir hacia atrás.

La operación de hacer andar a la embarcación por medio de un solo remo situado en la popa, al cual se le imprime un movimiento alternativo de derecha a izquierda, y viceversa, sobre el punto en que va armado, se dice SINGAR; FINCAR, es impulsar la embarcación por medio de perchas o palancas que se apoyan en el fondo, en los parajes de poca profundidad, canales, ríos, etc. (Figura No. 11).

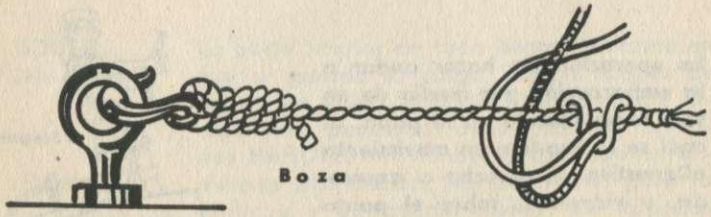
Singar

BORDA. (Gunwale) — La parte más alta del costado.

BORDADA. (Tack) — Distancia recorrida por un buque de vela, al voltejar entre vuelta y vuelta. (Figura No. 12).

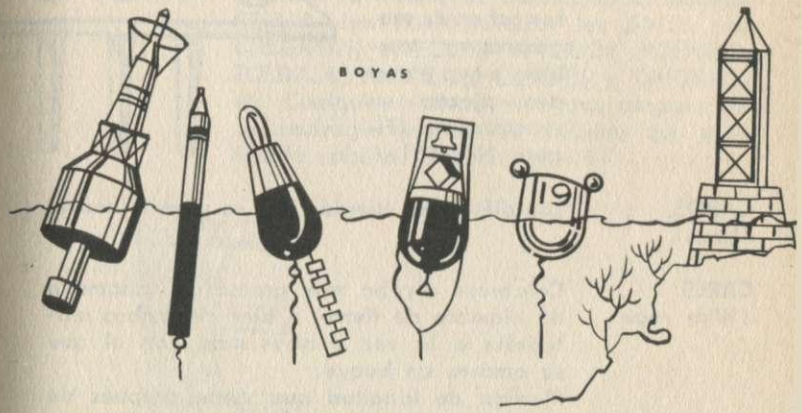


BOTAVARA. (Boom) — Percha colocada horizontalmente y a poca altura sobre la cubierta, unida al palo y que sujeta el pujamen de la vela.



BOZA. (Painter) — Pedazo de cabo fijo a un cancamo o argolla de amurada, costado o cubierta, para sujetar con el otro por medio de algunas vueltas de cabo, cable o calabrote de que se está tirando en una maniobra, a fin de

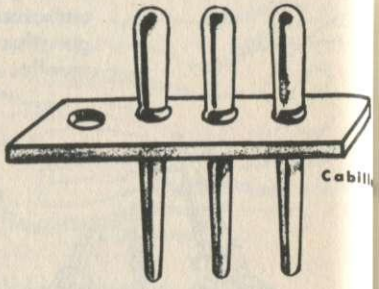
que no se escurra, mientras se amarra o se hace otra operación. Sirve para objetos muy diversos y así las hay de diferentes especies. Pedazo de cabo más largo y hecho firme del mismo modo en varias partes, que sirve para sujetar al costado, anclas, anclotes u otros pesos de consideración. Amarra de embarcaciones menores que sirve para asegurarlas en tiempos bonancibles a un buque, muelle, etc. (Figura No. 13).



BOYA. (Buoy) — Cuerpo flotante, constituído generalmente, cuando no es de madera, por un depósito de base de hierro, herméticamente cerrado, que una cadena pone en comunicación con el fondo, amarrada a un ancla o peso muerto, el cual lo mantiene fijo en el mar, río o canal, etc., para indicar la posición de un banco, de una roca, entrada a puerto, o bien para que se amarren los buques que están en franquía y que deban permanecer

aislados o que tengan fondeadero fijo. También por medio de campanas, silbatos, luces, las boyas denuncian los peligros a distancia suficiente para esquivarlos. (Figura No. 14).

CABILLA. (Belaying pin) Pedazo de madera o hierro de forma cilíndrica, que se coloca en el cabillero y sirve para amarrar los cabos de maniobras y también empernar dos piezas en construcción (Figura No. 15).



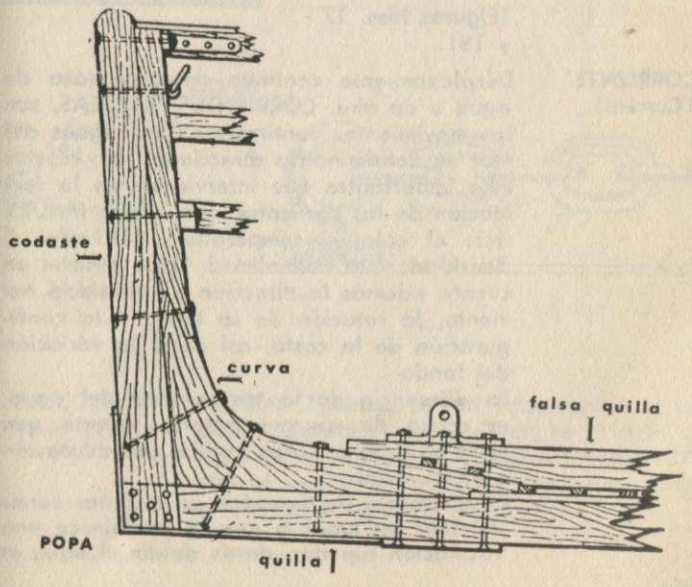
CABOS. (Lines) Las diferentes cuerdas que se usan a bordo.

CABLE. (Wire rope) Calabrote o cabo muy grueso de cáñamo o de alambre de fierro, o bien de ambos materiales a la vez y otros más, con el que se amarra un buque.
Medida de longitud que viene después de la milla y representa 120 brazas. El cable representa la décima parte de la milla, o sea 185 metros. Picar el cable, cortar el calabrote o cadena con que está amarrado el buque. Tender el cable, comunicar un punto con otro por medio del telégrafo submarino.

CAÑA DEL TIMON. (Tiller) Rueda o palanca de fierro o de madera con que se hace girar el timón. La parte del ancla desde la cruz al arganeo. La parte más delgada; larga o redonda de algunos objetos y piezas de máquinas. ¡Caña a babor! ¡Caña a estribor!, voces de mando al timonel para que coloque la caña a la banda indicada o al medio, etc. Una de las partes de la pieza de artillería y de la caja de fusil.

CALADO. (Draught) La distancia vertical, desde la línea de flotación, hasta la parte más baja de la quilla.

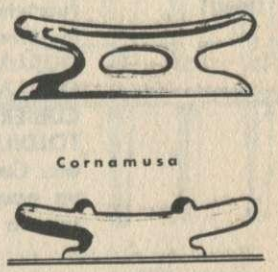
CASCO. (Hull) Cuerpo de una nave, unión de piezas que fuertemente ligadas entre sí, forman el vaso impermeable y flotante que comprende la QUILLA, la RODA, el CODASTE, la SOBREQUILLA, los TRANCANILES, los BAOS, las CUBIERTAS, el FORRO EXTERIOR, PUENTES, TOLDILLA, ALCAZAR, COMBES y CASTILLO, etc. Cualquier pedazo de buque después de un naufragio, prenda de uniforme que proteje la cabeza. (Figura No. 16).



CIAR. (To back) — Bogar al revés para que la embarcación camine hacia atrás.

CODASTE. (Sternpost) — Una de las primeras piezas que se arman en la construcción de un buque y que se eleva perpendicularmente en el extremo posterior de la quilla, formando la popa de la embarcación. (Figura No. 16).

CORNAMUSA. (Cleet) — Trozo de madera o metal en forma de cuernos de buey, que se fija en varios lugares de los buques para amarrar DRIZAS, ESCOTAS, AMURAS, CABOS, etc. (Figuras Nos. 17 y 18).



Cornamusa

CORRIENTE. (Current) — Desplazamiento continuo de una masa de agua o de aire. CORRIENTES MARINAS, son los movimientos continuos de las aguas del mar en determinadas direcciones. Los efectos más importantes que intervienen en la formación de las corrientes, son, según MAURY tres: el calor o temperatura, las sales o densidad, y la animalidad. Debe tenerse en cuenta además la dirección e intensidad del viento, la rotación de la tierra y la configuración de la costa, así como la variación del fondo.

La diferencia de la temperatura del agua, es causa de sus movimientos, puesto que varía la densidad del líquido, por dilatación o evaporación.

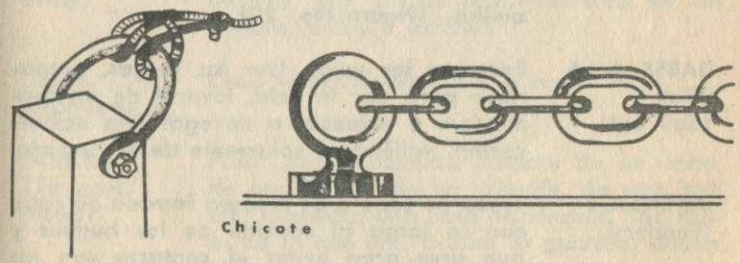
La diferencia de densidad en distintas zonas del mar da lugar a que se establezca una circulación superior, desde donde el agua es

menos densa, hacia donde es más densa, y otra inferior en sentido contrario.

Animalidad. La enorme cantidad de seres que habitan los mares, constantemente están tomando del agua las sustancias orgánicas que necesitan para su alimento o para construir su habitación; Corales, Conchas, Madréporas, etc., y haciendo por lo tanto alguna más ligera en algunos lugares.

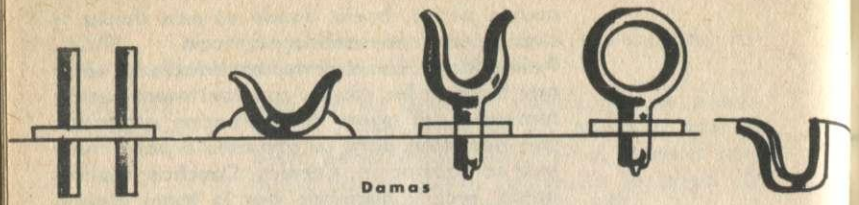
CUADERNAS. (Frames) — Piezas de madera o hierro en forma de U o V, más o menos abiertas de ramas, afirmadas por su mitad o vértice a la cara superior de la quilla, cruzándola en sentido perpendicular y colocadas equidistantes.

CUBIERTA. (Deck) — La parte de piso superior que cierra el hueco del casco, en toda su longitud, determina la forma de las bandas.



Chicote

CHICOTE. (End of rope) — Extremo (punta) de un cabo, cable o cadena. Chicotear una cadena, es el acto de cambiar el extremo que estaba ENTALINGADO al ancla, por el otro que estaba firme a la MAYA. (Figura No. 19).



Damas

DAMA. (Thole) Especie de horquilla que se introduce en el Tintero, sirviendo de apoyo en las embarcaciones menores para bogar; son los TOLETES o ESCALMOS, unas cabillas de madera o metal, que se introducen también en los tinteros que van en la regala del bote, y a las que se afianzan los remos por medio de estrovos. Las chumaceras, son unas aberturas practicadas en las bordas de algunas embarcaciones en las que entran y juegan los remos de igual manera que en las horquillas. (Figura No. 20).

DARSE A LA VELA. (Sail out) Envergar las velas, izar las vergas, prepararse para dar la vela, levarse de un fondeadero y empezar a navegar una embarcación, valiéndose solamente de su aparejo.

DEFENSA. (Fenders) Trozo de cabo o de madera forrada de cabo que se larga al costado de los buques y que sirve para evitar el contacto con los muelles o buques al atracar. Almohadillas de lona rellenas de corcho y forradas de cabo, que cuelgan de las bandas, evitando que se maltraten las embarcaciones cuando llegan lanchas o botes a su bordo. (Costado). La acción dedefender y defenderse contra un ataque. Toda obra que sirve para defender una playa, un campamento, etc. Amparo, protección, socorro. Arma, instrumento u otra cosa con que uno se defiende de un riesgo.

DERIVA. (Lee way) Abatimiento de un barco. El desvío que experimenta a la línea de su rumbo por causa del viento, corrientes o ambas cosas a la vez.

DERIVAR. (To drift) Abatir, caer a sotavento la embarcación.

DESARMAR. (To unmast, to unrig) Quitar la tripulación, quitar los útiles de navegación, y demás armamento militar de un buque y desembarcar su guarnición. Quitar las armas a una tropa. Separar, desunir piezas a un conjunto.

DESATRACAR. (To bear away) Separar una embarcación del costado de un buque o muelle, ya sea por medio de remos, bichero, etc. Dícese principalmente de los buques, botes o lanchas.

DRIZA. (Halyard) Cabo utilizado para izar o arriar velas.

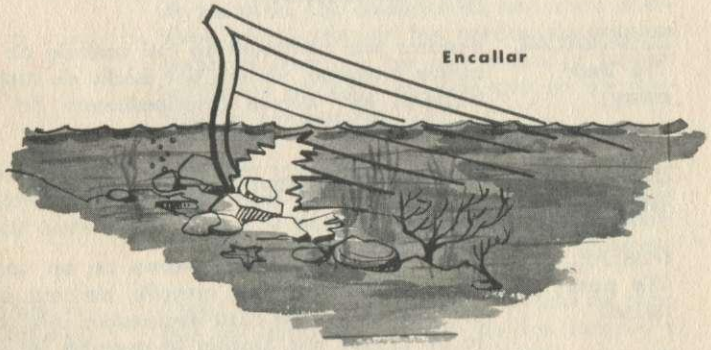
DOBLAR. (To pass round) Pasar por barlovento delante de un cabo, de una punta, de un arrecife, de una isla, etc. Aumentar una cosa haciéndola otro tanto de lo que era. Doblar la guardia, doblar el rente, la marcha, etc.

DOTACION. (Crew) Todo lo que tiene un buque o pertenece, señalado por reglamentos, así en la tripulación o guarnición, como en los pertrechos. En artilleros e ingenieros, comprende provisión y abastecimiento de hombres, caballos, municiones, etc.

EMBARCAR. (To ship) Meter alguna cosa en la embarcación| Destinar la dotación de un buque a otro por falta de personal.

ENJARETADO. (Grating) Especie de rejilla, enrejado o colosía, formada de barrotes y listones cruzados a la escuadra. Conjunto de jaretas falsas que en la mar se hacen a las jarcias cuando se hallan flojas.

EMPANETADO. (Limber boards) Empanado, conjunto de panotas o panas, tablas que forman el piso de un bote, en proa, centro y popa.



ENCALLAR. (To run aground) Varar una embarcación quedando sin movimiento, ya sea por falta de pericia del capitán de la nave, o por causa del viento o corrientes. (Figura No. 21).

ESPADILLA. (Small helm) Timón provisional que se forma a bordo, cuando se ha perdido el que se traía. Generalmente se le da el nombre de espadilla a un remo que se arma en popa para dirigir la embarcación, ballenera, piragua, etc.

ESCOTILLA. (Hatches) Aberturas cuadradas, en la cubierta, para bajar al interior del casco.

ESPEJO. (Transom) (de popa). Fachada de ésta desde la bovedilla hasta el coronamiento. Parte posterior de un bote, sensiblemente plana.

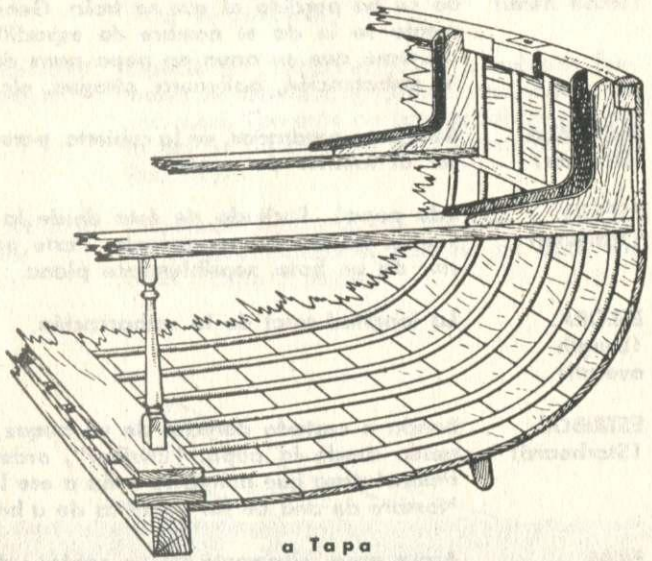
ESLORA. (Length overall) La longitud total de la embarcación.

ESTRIBOR. (Starboard) Banda o costado derecho de un buque, mirando desde la popa. "Estribor", orden al timonel para que ponga la caña a ese lado. Nombre de una de las guardias de a bordo.

FILAR. (To slack) Arriar progresivamente de un cable, cabo o cadena que está trabajando. (Filar sobre la vuelta o sobre la bita), arriar aguantando en algo. (Filar en banda), arriar todo, aflojar por completo.

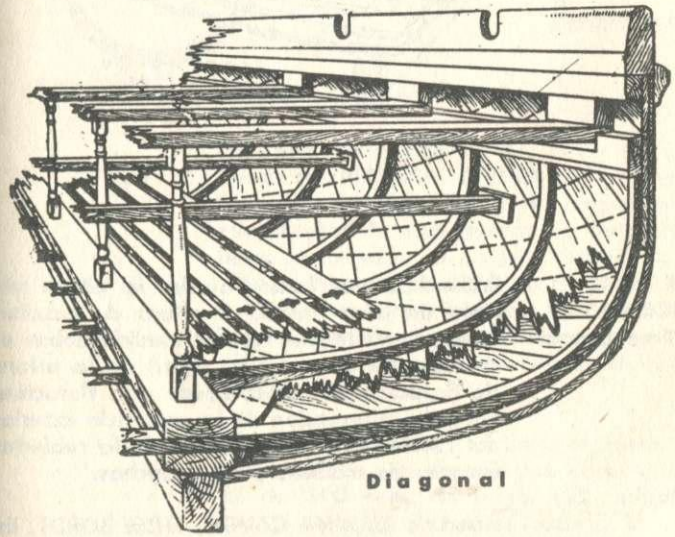
FONDEAR. (To anchor) Dejar caer al fondo del mar un ancla, con su cadena entalingada de la cual se arría hasta que el ancla toque fondo y quede bien agarrada por medio de sus uñas, para sujetar la embarcación en el lugar deseado. Desarrumar o apartar la carga de la nave hasta descubrir el plan a fin de reconocer alguna cosa.

FIRME. (Standing Part) El contrario de chicote. La parte más larga de un cabo.

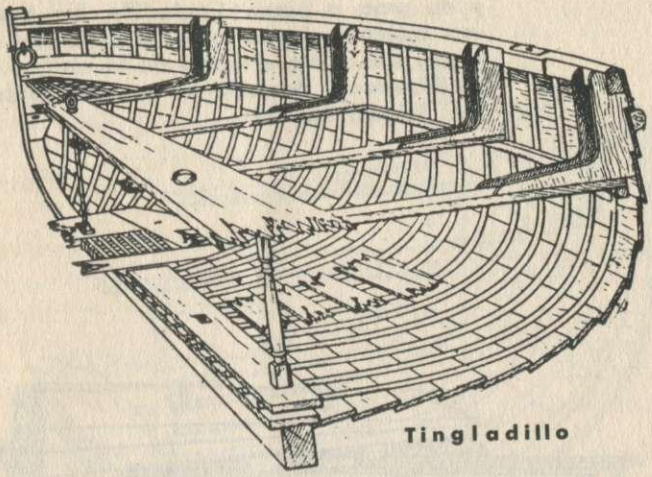


a Tapa

FORROS. (Planknig) Tablones que cubren el esqueleto de una embarcación. Las planchas de metal con que están cubiertos los costados y fondos de un buque. Embarcaciones de madera; hay tres clases de forros, en las embarcaciones menores de madera, que son A TAPA, DIAGONAL Y TINGLADILLO. A tapa, las tracas van colocadas a banda y banda de la quilla, horizontalmente y de arriba hacia abajo y de proa a popa. Tingladillo, las tracas van colocadas como las pizarras de los tejados, una sobre el canto de la otra, y así sucesivamente, también en sentido horizontal. (Figura No. 22).



Diagonal

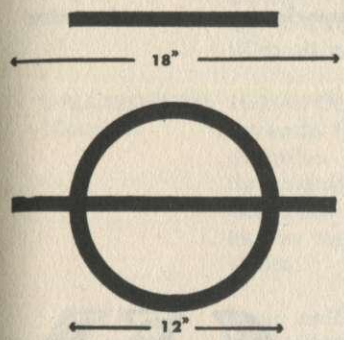


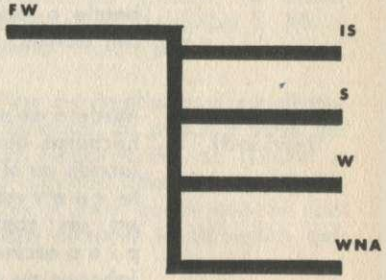
FRANCO BORDO. (Free board)

Entiéndase por franco bordo, la altura mínima de obra muerta o altura de máxima carga, la distancia vertical medida sobre el costado del buque a la mitad de la eslora de flotación en carga, desde esta flotación, hasta la intersección de la superficie exterior del costado, con la cara alta de la cubierta, forrada de madera o de planchas.

Línea de MAXIMA CARGA, (FREE BORD). En la convención internacional para salvaguardar las vidas en el mar, se acordó establecer una línea de MAXIMA CARGA, mediante un

procedimiento científico, que fije el límite hasta donde es permitido, sin riesgo para el buque, extremar el calado y al que se llama "FRANCO BORDO".





La línea de Franco Bordo (Free Bord), o línea de MAXIMA CARGA de un barco, tiene por finalidad limitar la carga del buque, dejándole una reserva de flotabilidad, para su defensa en un mal tiempo; su posición varía de acuerdo al desplazamiento y condiciones especiales del barco, a ambas bandas del mismo, en la forma siguiente, y consta de un disco y otras líneas adicionales. (Figura No. 23).

LINEA DE CUBIERTA. La línea reglamentaria que marca la cubierta, es una línea horizontal de 300 m.m. de largo (12 pulgadas) por 25 m.m. de ancho. Se traza en el medio del buque y a cada costado, de tal manera que su arista superior sea tangente y a la línea de intersección de la cara superior de la cubierta de Franco Bordo prolongada has-

ta la superficie exterior del casco o amurada.

El disco de línea de flotación tiene un diámetro de 300 m.m. (12 pulgadas) y está cortado por una línea horizontal de 450 m.m. de largo por 25 m.m. de ancho y un borde o arista superior pasa por el centro del buque.

GALAPAGO. (Fairlead) Madero de varias hechuras que colocado en el punto conveniente en un costado, proporciona el laboreo de algunos cabos por la rondana que lleva en uno de sus extremos; se llama también Pastecado firme. La cajera y la rondana del faviete de lancha. Cierta clase de motón muy chato. Torno semicircular que se eleva en el costado para apoyo de los puntales que sostienen la embarcación que ha varado o que se está construyendo. (Figura No. 24).

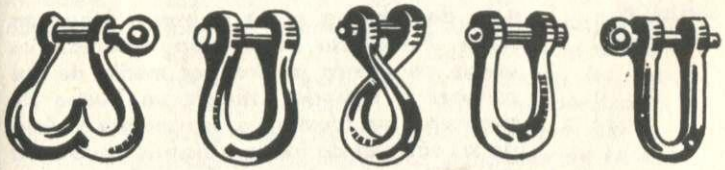
Galápagos

GALLARDETE. (Pennant) Tira larga de lanilla, que va disminuyendo hasta terminar en punta y sirve de distintivo a toda embarcación de guerra. Gallardetes Numéricos; las banderas de forma trapezoidal y de varios colores del 0 al 9 del Código Internacional de Señales. Se llama GRIMPOLON cuando es triangular e identifica al propietario o club del barco.

GALLARDETON. (Burgee) (GRIMPOLA). Tira de lanilla que va disminuyendo hasta terminar en punta y sirve de distintivo a toda embarcación de guerra y de insignia para algunos Jefes. (GRIMPOLA) Gallardete ancho y muy corto que se iza en los topes para conocer la dirección del viento.

GAZA. (Eye splice) Es un anillo u ojo que se hace en el chicote, volviéndolo sobre sí mismo.

GIRAR. (To round) Moverse alrededor de una cosa o de un punto o línea que hace eje. Gira (Ala). Buque anclado o amarrado a alguna boya, en forma que bornee o gire libremente, según el viento o la corriente.



GRILLETES

GRILLETE. (Thackle) Arco de hierro con un ojo en cada uno de sus extremos por los cuales entra un pasador que se sujeta con un perno pequeño o cha-

veta, sirve para unir dos trozos de cadena, o para asegurar ésta al arganeo y otros usos a bordo; las cadenas que usan los buques se dividen en tramos de 15 brazas de largo equivalentes a 90 pies o a 27.43 Mts., y a estas porciones de tramos o trozos de cadena se les da el nombre de grilletes de cadena, terminan por ambos extremos en un eslabón sin mallete o Contrete, entre dos de los cuales se ajusta el grillete que une los distintos trozos de cadena. Este grillete se coloca con el codillo o parte curva hacia proa para que pueda ser mordido por el ESTOPOR, y engranar en el Molinete. (Figura No. 25).

GOBERNAR. (To steer) — Actuar sobre el timón de una embarcación, para que siga el rumbo.

HALAR. (Hawl) — Tirar de un cabo, lona; también de los remos al bogar, etc. Halar sobre-mano, tirar de un cabo sin moverse de su lugar; halar, una expresión usada para que todos halen a la vez, ¡hala avante!, voz de mando del patrón de un bote para que todos boguen a un tiempo y con fuerza para hacer avanzar la embarcación.

HUNDIR. (To sunk) — Acto de echar a pique o irse a pique un barco. Por efecto de colisión, o hundir un buque de guerra a otro por medio de sus cañones o torpedos. Hundir un buque de guerra por sus tripulantes, se consigue abriendo las válvulas de fondo o vías de agua para evitar ser apresado por el enemigo.

IZAR. (To hoist) — Hacer subir alguna cosa, halando de un cabo o cuerda de que está colgada, la cual se pasa al efecto por un punto más elevado. Como izar la carga, izar las velas, izar la bandera,

etc. Iza o efecto de izar. ¡Iza! voz de mando para elevar alguna cosa.

JARCIA. (Rigging) — El conjunto de aparejos de un barco. cabos y cables.

LARGAR. (To let go) — Aflojar, ir soltando poco a poco, desplegar, soltar alguna cosa como la bandera o las velas. Desatracarse y marcharse en bote del costado de un buque o muelle (en banda), soltar, arriar enteramente.

LASCAR. (To check) — Arriar poco a poco un cabo según vaya pidiendo. Dar un salto o arriar sobre vuelta un cabo, alrededor de un cabrestante, bita, etc. LASCA (Figure eight kwot). Nudo de ocho.

LASTRE. (Ballast) — El conjunto de lingotes, de piedras o de arena, agua, etc., que se pone en el fondo de las embarcaciones para darles más estabilidad. La acción de lastrar un buque.

MASTIL (O PALO) (Mast) — Percha fija, en el barco, más o menos vertical, que sirva para suspender las velas.

MANIOBRA. (Seamanship) — Manejar, dirigir, dar a un buque los movimientos y posiciones convencionales, y en esta acepción se dice maniobra una embarcación, un bergantín, una lancha, etc., independientemente o con independencia, obrar separadamente algún buque, sin sujeción a las maniobras generales de la escuadra o división a que pertenece. Movimientos que ejecutan las tropas en guerra o simulacros.

MANGA. (Beam) — La mayor anchura del casco.

MILLA.
(Mile)

Para medir las distancias navegadas, se emplea como unidad de longitud la milla marina, que es igual a la longitud de un minuto de arco del círculo máximo de la tierra, suponiéndola exactamente esférica.
Como 90 grados de un meridiano valen 5,400 minutos o millas una milla valdría 1,851.85 (un mil ochocientos cincuenta y un metros ochenta y cinco centímetros), pero en la práctica se le dá el valor de 1,852.00 (un mil ochocientos cincuenta y dos metros, 00 centímetros.)

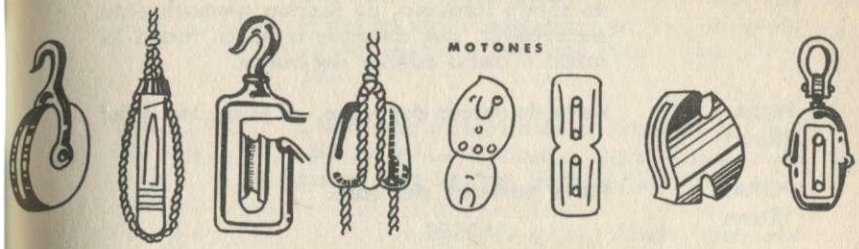
La milla se divide en diez CABLES, cada uno tiene 185.20 (ciento ochenta y cinco metros, veinte centímetros.)

El cable se divide en 111 brazas, la braza mide 6 pies y es aproximadamente la longitud de los brazos extendidos de un hombre en cruz, de donde tomó su nombre.

El nudo es la unidad de velocidad, en el mar, y equivale a una milla marina por hora, por eso se deben designar en millas las distancias navegadas o recorridas y en nudos la velocidad o andar de las embarcaciones por hora.

MOTON.
(Block)

Polea o garrucha de madera o fierro, de diversas formas y tamaño, por donde laborean los cabos. El motón como el cuadernal, toma la denominación según la forma o según el objeto a que se aplica; como motón de gancho, motón de rabiza, herrado, engargantado. de canasta, de briol, de galápago, capuchino, giratorio, etc. (Figura No. 26.)



MUERTO.
(Mooring)

Las amarras fondeadas que tiene un buque para amarrarse allí, siempre que llega a puerto, y que consiste en anclas de gran peso, sumergidores, cadenas tendidas en el fondo que sirven para sostener una boya a la cual se amarran las embarcaciones en los fondeaderos. Muerto: la boya que indica donde está fondeada un ancla o un trozo de hierro, etc.

ORZA.
(Center board)

Quilla rebatible. Sirve para aumentar o disminuír la resistencia lateral.

PARAR.
(To halt)

Detener una embarcación parando las máquinas, arriando las velas, alzando los remos, etc., suspender algo que se está haciendo. ¡Para!, orden o voz de mando para contener la máquina de un vapor o embarcación.

PATRON.
(Skipper)

El hombre de mar que dirige o capitanea una embarcación. Suele darse este nombre a los capitanes o contramaestres de buques mercantes, a los contramaestres y cabos de un buque de guerra que tiene a su cargo los útiles y el mando de una embarcación menor.

QUILLA.
(Keel)

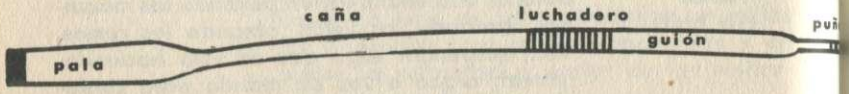
Principal y primera pieza que se arma, sirviendo como los cimientos a los edificios, de

base o asiento a todo el buque; consiste en un sólido larguero, de sección generalmente rectangular, que de proa a popa, forma la arista o canto inferior del barco.

PROA. (Bow) — Parte delantera del casco, en forma de cuña.

POPA. (Stern.) — Parte posterior del caso.

REMO. (Oar) — Palanca de madera, generalmente de palma o haya, de longitud proporcionada a la embarcación, igual a unas dos veces y media de la manga, que consta de las partes siguientes: PALA, el extremo plano que se introduce en el agua, CAÑA, la parte media y más larga del remo, de sección circular y la comprendida entre la pala y el LUCHADERO, parte por la que el remo se apoya, y GUION, que es la media del luchadero al extremo opuesto a la pala, el cual termina en un rebaje, llamado PUÑO. (Figura No. 27.)



Para impedir que la pala se abra, algunos remos la llevan reforzada por medio de flejes de metal colocados próximos al canto inferior, y el luchadero para preservarlo del roce, se recubre con un trozo de cuero o vueltas de cabo delgado.

Los remos se arman en las bordas de las embarcaciones menores apoyados por el luchadero en DAMAS, u HORQUILLAS, TOLE-

TES o ESCALMOS, CHUMACERAS, etc. Se dice que se boga al PAREL, cuando hay dos remos en cada bancada y en PUNTA, cuando no se arma más que uno. (Figura 9 y 10.)

REMOLCAR. (To tow) — Llevar una embarcación u otra cosa por medio de un cabo sobre el agua, remolcar un barco, una lancha, un bote, etc.

REZON. (Grapnel) — Ancla pequeña con más de dos brazos, que sirve para fondear botes y para rastrear un objeto perdido, en el fondeadero, bahía, etc. (Figura No. 28.)

RODA. (Stem) — La pieza curva en que termina la proa del buque y se une con la Quilla, por medio del PIE DE RODA, nombre que se dá al extremo inferior de la misma y CAPEROL, a su extremo superior.

ROSA DE LOS VIENTOS (Campass card) — (CONOCER LAS 32 CUARTAS). ROSA NAUTICA. Es la representación del horizonte por un círculo en el cual se consideran dos diámetros perpendiculares, cuyos extremos corresponden a los cuatro puntos cardinales, del mundo. NORTE, SUR, ESTE Y OESTE, o de modo abreviado, N. S. E. u O.

Entre los cuatro dichos rumbos cardinales, dividiendo por mitad cada cuadrante, se imaginan otros cuatro rumbos, que se llaman LATERALES, entre éstos ocho se imagi-

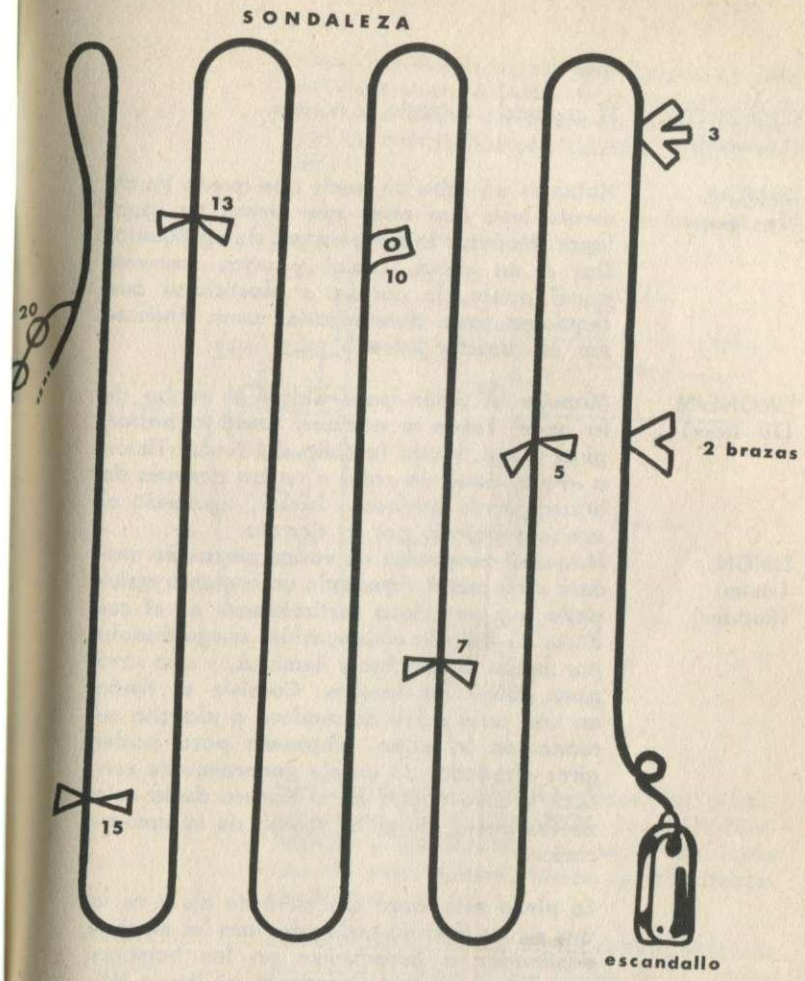
nan otros ocho, llamados COLATERALES. y por último entre éstos diez y seis rumbos, se suponen otros diez y seis, que se llaman CUARTAS (Points).

SONDAR.
(To sound)

La operación de hallar la profundidad de las aguas se llama SONDAR, y SONDA, al aparato que para ello se emplea, el que ya y con la denominación de BOLIDE o BOLIS, se conocía en tiempo de los fenicios y griegos, si bien el estudio serio de las profundidades marinas no comenzó hasta que el tendido de los cables telegráficos obligó a ello.

Consiste la sonda en un cordel dividido convenientemente por señales de cuero, paño o piolas con nudos. del que pende un peso de plomo de forma cónica denominado ESCANDALLO, que va sujeto por la anilla al chicote de la sondaleza, por el que empiezan a contarse las divisiones de ésta, fluctúa el peso de los escandallos de 3 a 30 kilos. (Figura No. 29.)

Para sondar se arroja el escandallo al agua y se va soltando sondaleza hasta que la disminución brusca de peso denote que ha llegado al fondo, entonces se tensa el cordel (Sondaleza), y se vé en que división enrasa el agua, siendo el número de divisiones sumergidas la medida de la profundidad que se expresa en metros o brazas. La braza española es igual a 2 varas de burgos, ó 6 pies castellanos, equivalentes en metros a 1.672, y la Inglesa (Falhomia 1.829 metros.)



SOTAVENTO. (Leeward) — El costado contrario al viento.

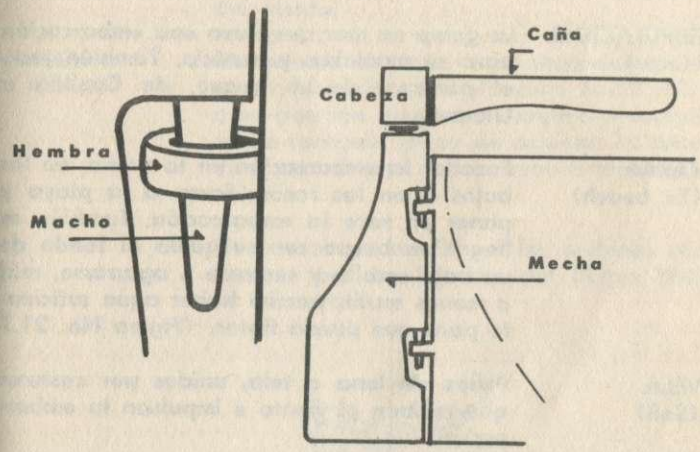
TEMPLAR. (To temper) — Halar de un cabo de modo que quede igualmente teso que otros que sirven en igual lugar. Moderar la temperatura de un líquido. Dar a un metal, cristal y otras materias aquél punto de dureza o elasticidad que requieren para determinados usos. Enderezar el carácter hacerlo más firme.

TIMONEAR. (To steer) — Manejar el timón para dirigir el rumbo de la nave. Timón a estribor, timón a babor, girar a esa banda la caña del timón. Timón a la vía, poner la caña a rumbo después de haber girado estribor o babor, siguiendo el rumbo señalado por la derrota.

TIMON. (Helm) (Rudder) — Máquina compuesta de varias piezas de madera o de metal, formando un conjunto aplanado que se coloca verticalmente en el codaste de toda la embarcación, asegurándola por medio de machos y hembras, y que sirve para dirigir los buques. Consiste el timón en una pala móvil de madera o plancha situada en la popa, dispuesta para poder girar alrededor de un eje generalmente vertical, y cuyo objeto es, a manera de la cola de los peces, dirigir el rumbo de la embarcación.

La pieza más larga que sirve de eje y es la que en los timones ordinarios van los machos destinados a introducirse en las hembras de que va provisto el codaste, se llama MECHA, o MADRE; su parte superior recibe el nombre de CABEZA, en la cual se afirma la CAÑA, consistente en una barra o palanca de hierro o madera que sirve para hacerlo

girar, las demás piezas que forman la pala se denominan AZAFRAN; la cabeza de la mecha o madre del timón entra en el buque por un orificio llamado LIMERA. (Figura No. 30.)



Hay timones de distintas clases, las principales son los ORDINARIOS, los COMPENSADOS y los MIXTOS, y dentro de cada uno de estos grupos, toman gran variedad de formas.

TOLETE. (Thole) — Palito redondo en forma de cabilla delgada de hierro o madera que se fija en el tintero de la regala de las embarcaciones menores, en el cual se asegura el remo y sirve de punto de apoyo para el acto de remar. (Ver figura No. 4.)

TOMAR VUELTA. (Windshift) — A un cabo es amarrarlo, dándole vueltas en algún objeto. De vuelta y vuelta: Voltejando. El giro que hace el viento hacia el otro rumbo. (Sacar la vuelta), frase muy conocida en nuestros buques de guerra, para significar que un individuo flojo o no hace su trabajo debidamente, y que se esconde de sus jefes y superiores.

TRIPULACION. (Crew) — La gente de mar que lleva una embarcación para su maniobra y servicio. También todo el personal de un buque, de Capitán a Grumete.

VARAR. (To beach) — Encallar la embarcación en la arena, en los bajos o en las rocas. Sacar a la playa y poner en seco la embarcación. También es llegar un buque con su quilla al fondo de un bajo escollo y sentarse o agarrarse, más o menos en él, por no haber agua suficiente para que pueda flotar. (Figura No. 21.)

VELA. (Sail) — Paños de lona o tela, unidos por costuras que reciben el viento e impulsan la embarcación.

VIA DE AGUA. — Cualquier rumbo o traca rota, agujero por donde entra al interior de un buque agua por efecto de un impacto o varada a lo que se dice hacer agua, hace agua, está haciendo agua, etc.

VIENTO. (Wind) — Real y aparente. Se mide por la escala de BEAUFORT.

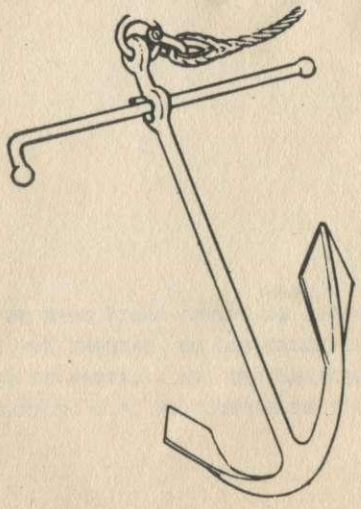
VIRAR. (To go about) — Cambiar de rumbo o bordada, pasando de una amura a otra, de modo que viniendo el viento por un costado después de haber virado, venga por el opuesto. Dar vuelta

al cabrestante o molinete para levar anclas y suspender otras de mucho peso que hay que meter en las embarcaciones o sacar de ellas.

(Virar por avante), cambiar la banda pasando el viento por la proa. (Virar por redondo), cambiar de amura, caer a favor del viento.

VUELTA. (Round) — Movimiento de una cosa alrededor de un punto, girando sobre sí mismo hasta volver a su posición primera. El arqueo o curvatura de cualquier pieza de madera. La armadura que se hace con un cabo a otro objeto extraño.

El enredo que resulta en las cadenas ocasionado por los borneos del buque hacia un mismo lado.



LA EDICION DE ESTE LIBRO CONSTA DE 3,000 EJEMPLARES, FUE IMPRESO EN LOS TALLERES DE IMPRESORA DE PAVIA, AV. UNIVERSIDAD No. 2079, MEXICO, D.F. 30 OCTUBRE DE 1969.

ESI