

txalupa

portuondo kirol ontzien elkarte

Julio 2009 Uztaila

Depósito Legal: BI-1797-08

ASOCIACIÓN EMBARCACIONES RECREO PORTUONDO

Plaza San Andrés, 1 • Ander Deuna, 1 • 48395 SUKARRIETA

Apdo. de correos, 30 • 48370 BERMEO

Web: www.asociacionportuondo.org • e-mail: contacta@asociacionportuondo.org

Tfno. 639 213 848

EDITORIAL

Queridos socios y compañeros:

Con el paso de los años, vamos adquiriendo más experiencia y más práctica para resolver los deberes que nos ponemos de año en año; en concreto, este año han quedado terminados antes que otros años. A lo largo de la primera quincena de mayo, todos los muertos se encontraban recolocados, los grilletes defectuosos sustituidos, las cordadas que se habían roto sustituidas por nuevas, los guardacabos de hierro sustituidos por los mismos de acero inoxidable, etc., etc.

Este invierno ha sido un invierno raro en cuanto a los temporales, mareas y resacas. El fondeadero ha sufrido de diferente forma a otros inviernos. Lo mismo nos hemos encontrado muertos desplazados hacia Portuondo, que hacia Txatxarramendi, que hacia el puente, como si se hubiesen producido unas resacas muy fuertes con cambios de sentido.

Una vez más, han permanecido embarcaciones abandonadas en gran parte de los tramos del fondeadero. Queremos recordaros, la importancia de trasladar los botes hacia cordadas más seguras, como las cercanas a la zona de Portuondo, ya que, si no, los trabajos de reparación que tengamos que realizar serán mucho más costosos.

Al tener que recolocar casi todo el fondeadero, hemos aprovechado para intentar generar un canal de salida y de entrada, para todas las embarcaciones. Creemos que ha sido una solución, a la petición general de casi todos los socios, que se ha ido realizando a lo largo de los últimos años, ya que siempre damos "cuarenta mil vueltas" para poder salir hasta el canal y lo mismo a la hora de entrar hasta el embarcadero.

Lógicamente este canal solo se encontrará operativo cuando el agua sea suficiente para poder pasar por él y esto sucederá cuando tengamos por lo menos media marea.

En las fechas que nos encontramos, casi todos los botes se encuentran ya en el agua y amarrados a las cordadas.

EDITORIALA

Bazkide hori:

Urteak pasa direla eta trebetasun handiagora lortu dugu gure urteko betebearrak asetzen, horregatik aurten iñoiz baino ariñago amaitu ditugu aurreikusita geneuzkan lanak.

Maiatzaren lehenengo amabostaldian urpeko euskarria guztiak ondo ipinita zeuden, izorratutako girgiluak aldatuta, apurtutako soken alde berriak ipinita, burdinezko soken babesak kendu eta altzairu herdoilgaitzazkoak ipini euren orde, etab.

Negu honen ekaitzak, itsas mareak eta tirainak arraro samar izan dira. Gure ontzitegiak era desberdin baten jaso ditu neguko eraginak. Urpeko euskarri batzuk mugitu dira Portuondo aldera, beste batzuk Txatxarramendirantz, eta beste batzuk zubi aldera, tirainak oso gogorak eta aldakorren ondorioen erakuzten.

Askenengo urtetan moduan, itsasontzi batzuk utzita egon dira ontzitegian edozein lekuan, zaindu barik. Eta urtero moduan nahi dugu gogorazi itsasontziak azkoz ere hobeto daudela Portuondo aldean negu sasoiari, alde honen babeza handiagora dalako, eta gainera sokadak konpontzeko lanak txikiagoak izaten dira.

Ontzitegia berriro ondo lerrokatzeko lanekin batera, saiatu gara sartzeko eta irtetzeko nabigazio-kanala egiten itsasontzi guztirako. Konponbide hau ona izan dala uste dugu, zeren eta askenengo urteetan askotan entzun dugu bazkideen hitza eskatzen kanala bat ondo sartu eta irtetzeko ontzitegitik horrenbeste buelta eman barik.

Nabigazio-kanala hau erabilgarria izango da ur nahiko dagoenean, hau da gutxienez itsas marea erdia dugunean.

Udako sasoi honetan itsasontzi gehienak uretan daude lotuta sokadatan. Horregatik nahi dugu gogorazi itsasontziak ondo lotu egin behar direla, hain zuzen ere atzetik, popako amarra bikoitza izan behar dala. Zergatik amarra bikoitza izan behar da? Bat ababor eta

(viene de la página anterior)

Como todos los años, recordaros que la gran mayoría se encuentran mal amarrados de popa, ya que no usáis dos estachas en popa, ¿Por qué dos estachas?, para que una se ate a la banda de babor y otra se ate a la banda de estribor. Si esto no se hace de esta manera, las embarcaciones quedarán cruzadas y luego nos quejaremos que en los pasillos, entre cordada y cordada, no hay sitio para poder pasar. Repetiremos el artículo en el que se indicaba como amarrar las embarcaciones.

Esta Junta Directiva agradece sinceramente, el apoyo y la ayuda que se nos presta, por parte de unos pocos, para llevar a buen puerto todos estos trabajos.

Desearos a todos un feliz verano, un poco calma y de precaución.

**La Junta Directiva
de la Asociación "Portuondo"
de Embarcaciones de Recreo**

CONVOCATORIA DE ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

En virtud de lo previsto en el Artículo 11.º de los Estatutos, por la presente le convoco, como miembro de la Asociación de Embarcaciones de Recreo Portuondo (AERP), a la Asamblea General Ordinaria que se celebrará en los locales de AZTI (Isla de Txatxarramendi), a las 19:00 horas del día 6 de agosto (jueves) del presente año, para tratar y decidir sobre los siguientes asuntos:

- 1.º Lectura y Aprobación, en su caso, del Acta de la Asamblea Ordinaria anterior.
- 2.º Presentación y Exposición de las actividades llevadas a cabo en el ejercicio 2008-2009.
- 3.º Presentación y Aprobación, en su caso, de las cuentas correspondientes al ejercicio 2008-2009.
- 4.º Renovación de la Junta Directiva.
- 5.º Presentación de Presupuesto para el ejercicio 2009-2010, y de las cuotas a pagar por los asociados y nuevos socios, y aprobación de ello si procede.
- 6.º Presentación de nuevas actuaciones propuestas por la Junta Directiva para el siguiente ejercicio.
- 7.º Ruegos y preguntas.

En Sukarrieta, a 1 de julio de 2009.

bestea istriborrean lotzeko. Hau ez badugu holan egiten, itsasontziak gurutzatu egiten dira eta sokadako arteko pasabideak askoz ere estuagoak gelditzen direlako zaila izaten da ondo pasatzea. Aurretik egin genuen idazlana hau azaltzen berriro atarako dugu aldizkarian.

Zuzendaritzako batzorde honek bihotzez gura du ezkerdu batzuen alde jasotzen dugun laguntza eta bide horretan jarraitzeko adorea emoten diegu.

Uda ona eta zoriontsua, sosegua eta arreta pixka bat opa dizuegu.

**Portuondo Kirol Ontzien
Elkartearen Zuzendaritza Batzordea**

¿HAN EMPEZADO EN PLENTZIA?

En las últimas semanas, el departamento de Costas (delegación territorial de la "Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar") ha retirado numerosos amarres que estaban instalados en la ría de Plentzia, aguas arriba del puente (hacia abajo es competencia de Puertos del GV y no de Costas). Aquellos "muertos" y sus boyas, que se encontraban vacíos en ese momento, han sido retirados por personal enviado por dicho departamento, sin mediar aviso previo a sus propietarios, a la Asociación de amarristas o al propio Ayuntamiento.

No sabemos aún si esta medida responde tan sólo a una intención de suprimir los amarres fuera de uso que, por desgracia, muchos aficionados dejan de retirar aunque no los utilicen, o a una directriz para suprimir los amarres en boya en nuestra rías y ensenadas o, lo que sería muy grave, se hace bajo la consigna de "yo actúo y que se las apañen como puedan", esto es, que aquellos amarristas que no puedan tener uno de los escasos y caros amarres en los pocos puertos deportivos que existen, que "se busquen la vida", en lugar de, como Administración, buscar soluciones a una necesidad pública.

Hemos reiterado que, si se tratase de automóviles, "la película" sería, con seguridad, muy distinta. Todas las administraciones se han preocupado rápidamente en ofrecer ayudas, de los más variados tipos, a la venta de coches, se afanan en construir aparcamientos en las ciudades y, sin embargo, a los aficionados a la mar nos lo ponen cada vez más difícil. ¿Tan mal les caemos? ¿tan arraigada está la falsa idea de que el propietario de una embarcación es un "señorito veraneante", al cual no hay que darle ni agua aunque se muera de sed?

YA HAY SENTENCIA, EN EL CONTENCIOSO DEL PUERTO DE BERMEO CON EKP

El pasado 9 de marzo dictó Sentencia el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en el Procedimiento de impugnación llevado a cabo por la Asociación Portu Zarra de Bermeo y multitud de amarristas, estimando, en lo sustancial, la demanda de éstos.

Así, la citada sentencia anuló la Orden de la Consejera de Transportes, que ni siquiera admitía los recursos interpuestos en vía administrativa contra la Adjudicación de sitios y las facturas de liquidación de EKP, porque entendía no eran recurribles en vía administrativa, en consecuencia, anuló el precio fijado por EKP, como privado, por el derecho de uso de amarre, los contratos de arrendamiento que hizo firmar EKP a los amarristas y las facturas que EKP emitió al respecto. Ello conlleva, lógicamente, el derecho de los recurrentes a la devolución de las cantidades ingresadas por el concepto anulado.



El indicado fallo judicial, basándose en copiosa jurisprudencia del Tribunal Supremo y el Tribunal Constitucional, concluye que el precio a pagar por el amarre en el puerto deportivo de Bermeo tiene naturaleza de precio público ("prestación patrimonial de carácter público"), independiente de la entidad que lo cobre y el nombre que se le dé al cobro, y, por ello, está sometido al principio de legalidad "por cuanto los servicios facturados por EKP suponen la utilización privativa o el aprovechamiento especial de los bienes del dominio público portuario, que al ser de titularidad de la CCAA generan una 'situación que puede considerarse de monopolio ya que si un particular quiere acceder a la utilización o al aprovechamiento citados para realizar cualquier actividad debe acudir forzosamente a los mismos', por lo que siendo esta su auténtica naturaleza jurídica su fijación debe sujetarse a la Ley 13/1998, de 29 de mayo, de Tasas y precios Públicos de la Administración de la CAPV.

La aplicación de esta sentencia implicaría una reducción considerable en los importes a cobrar por EKP en lo sucesivo en el indicado Puerto Viejo de Bermeo, así como el deber de aplicación de las bonificaciones y reducciones de Tasa previstas para pensionistas y embarcaciones con falta de calado, según la vigente Ley de Tasas y Precios Públicos del País Vasco, aprobada por decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, que EKP no ha aplicado hasta el momento.

Sin embargo, el Gobierno Vasco ya ha preparado su Recurso de Casación contra esta sentencia, ante el Tribunal Supremo, por lo que el fallo judicial aún no es firme y habrá que esperar acontecimientos: si es acatada por la nueva Dirección de Puertos, si se prosigue con el recurso, si se acata aún cuando continúe el recurso... y habrá que ver qué postura adoptan los amarristas, visto lo visto, si EKP mantiene su criterio de calificar como tarifas las tasas que cobra por el uso del dominio público marítimo terrestre, por encima de lo previsto en la Ley de Tasas y Precios Públicos.

Lo único seguro es que la sentencia del TSJ ha supuesto una victoria inicial en favor de los amarristas, pero aún no ha arrojado suficiente luz en el horizonte de la gestión de este Portu Zarra de Bermeo.

ARGOLLAS DE AMARRE EN EL MUELLE DE URRUTIA



En pasados días hemos colocado varias argollas de amarre en la rampa de Urrutia, a fin de que, quienes botan o recogen la embarcación o bien necesitan atracar en sus proximidades, dispongan de elementos de amarre apropiados.

CONCURSO DE PESCA

El tradicional **Concurso de Pesca** organizado por la Asociación Portuondo, tendrá lugar el próximo **5 de agosto**.

Las bases del mismo se publicarán, mediante anuncios en los bares de la zona.

T	J	MORTZA
A	I	ZARREIN
L	H	LAU-AN
D	E	ALGUI
E	G	TXOMBO
A	F	BIZKAR
		GURE-II
		BITAÑO
		CHONTA
		GORRIN
		ARIN-IV
		OKILTXX
		LARATXX
		KATXU
		MOIS-BI
		MARRAS
		POSPOL
		IZURE
		ENBAT
		MARRAZ
		HAIZEA
		OKA
		HAIZEA
		TOLETE
		TXATXI
		KARRAS
		KARRAS
		BOBI
		BOBI
		TXINDO
		TXINDO
		ARDOTX
		ARDOTX
		MIKELA
		MIKELA
		SUDIPE
		SUDIPE
		MARITXX
		MARITXX
		JULU
		JULU
		XEREZD
		XEREZD
		ALF
		ALF
		HEGALU
		HEGALU
		LERTXU
		LERTXU

TALDE B

A	B	C	D	E	F	G	
14	T	K	U	M	M		
13	I	T	M	K	L		
12	U	G	A	D	M		
11	I	K	B	I	B	A	
10	M	S	S	K	U		
9	A	B	H	X	P	G	
8	A	J	A	I	G	A	
7	O	B	K	Z	U	M	O
6	T	G	P	E	T	A	
5	B	I	M	E	B	I	G
4	U	G	T	P	T	K	
3	E	E	K	K	I	A	
2	A	A	M	T	B	N	
1	K	E	A	T	E	M	

TALDE C

A	B	C	D	E	F
Z	N	Z	M	A	B
O	N	L	A	G	
J	A	K	A	A	
L	I	K	T	I	
P	T	I	A	J	
B	B	U	I	U	
A	T	U	I	Z	
A	R	O	P	E	
A	P	C	P	O	P
B	E	T	K	B	
A	G	C	T	P	L
Z	R	I	O	M	

TALDE D

A	B	C	D	E	F	
A	G	G	M	J		
R	I	T	P	T	A	
G	K	G	K	T		
U	B	U	K	T		
G	T	K	Z	Z		
L	T	P	T	U		
I	T	A	H	M	I	C
O	J	P	A	R		
K	K	K	B	A		
L	J	C	C	T		
C	S	M	A	M		

TALDE E

A	B	C	D	E	F					
A	I	M	R	A	J	A	U			
T	I	T	M	A	N	I	T			
K	A	S	O	Z	F	U	S	O		
O	R	T	X	S	A	A	G			
K	A	P	I	P	I	T	A	I	T	
P	O	G	A	P	A	B	U	T	X	
Y	A	K	U	T	X	O	R			

TALDE F

A	B	C	D	E	F	G	
B	K	A	E	M	M	U	
N	I	B	M	T	E	H	I
T	D	I	K	A	P	I	
M	E	P	I	T			
H	P	C	T	U			
		M	M	Z			
Z		P	E	P			
O	L	T	K	I	N		

TALDE G

A	B	C	D	E	F	G	H	
K	I	K	A	T	U	H	A	A
V	T	O	N	I				

AMARRES "A GOGO"

En nuestro boletín número 7 del pasado verano, decíamos:

Muchos tenemos la costumbre de pasar la cordada por encima de la embarcación y no nos damos cuenta de que las cordadas las medimos y las colocamos para que se encuentren flotando a lo largo de la superficie del agua, sin margen para que se puedan pasar por encima de las embarcaciones.

Si la pasáis a lo largo de toda la eslora de una embarcación de más de cinco metros, las cordadas se acortan tanto que los muertos que soportan las mismas se desentierran y se mueven, como consecuencia del tiro hacia arriba que se produce. Una vez ocurrido esto, tenemos que gastarnos la "pasta" en contratar escavadoras para recolocar los muertos.

Esta temporada, este hecho ya se ha producido en dos ocasiones, esperamos que no tengamos que hacerlo una tercera vez.

Esta llamada de atención parece que no ha tenido mucho efecto sobre algunos de los amarristas (como puede verse en las fotos), pese a que, como también se advertía, esta costumbre puede tener y ha tenido consecuencias negativas sobre las estachas de amarre e, incluso, sobre el resto de las embarcaciones amarradas en la misma cordada.

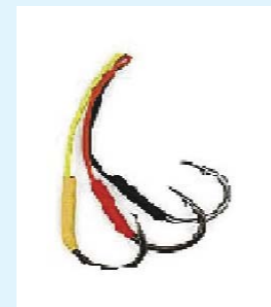
Algunos argumentan que amarrar por debajo supone deterioro (rozaduras) en su embarcación. Pues bien, esto será cierto si no amarramos bien ni cuidamos debidamente nuestra parte de la cordada. Basta con amarrar con cierta holgura y con proteger la estacha con algún material más blando que la misma, por ejemplo gomaespuma (sirve la utilizada para aislar los tubos de calefacción) o unas toallas viejas. Por el contrario, y lo sabemos por experiencia, pasar la cordada por encima puede suponer desgaste en las bordas o en la superficie de la bañera además de una tensión innecesaria en las cornamusas o en los toletes.

Pedimos, una vez más y por el bien de nuestros amarres, que no se continúe con esta práctica.

**ITSASOKO JIGGING...**

Izenburu hau irakurtzerakoan batzuk pentsatuko duzue ea zer demontre den izen arraro hori, beste batzuentzako orde ezaguna izango da izen hori. Irakurleari ez izutzeko poliki poliki hasiko gara, lehenengo eta behin zer den eta nondik datorren "Jigging" hori azaltzen.

Egia izan Jigging hau ez da gauza bat oso arraroa, pentsatzen ba dugu zelan egin dugun denok arrantza txikitatik eta zelan hasi ziren arantzaten lehenengo gizakiak, erraz konturatuko gara arrantza teknika hau oso intiutiboa eta erraza egiteko dala. Jigging, "Pesca Vertical" edota "Deep Jigging" direla izen desberdinak gauza bera adierazteko, hain zuzen ere hari baten amu bat lotu puntan, sartu uretara hondoa jo arte eta jarraian igo eta berriro jaitsi arrainak arrapatu arte. Hau da arrantza teknika honen oinarri erreza eta edozeinari bururatu ahal zaiona. Dana dala honen arrantza teknika modernoagoak Japon eta Pazifikoko ozeanoko herrietatik menperatu eta mundura zabaldu dira.

**Amuak, Jig.**

Arrantza teknika honen amuak Jig deitzen dira eta orokorrean nahiko astunak izaten dira, batez ere ondo eta arin heltzeko itas hondora, denbora larregi itxaron barik. Zenbat eta itsaso sakonagotan ibili gero pisu handiagoa izan behar du amuak.

Normalean bi erako amuak erabiltzen dira, arrainadun forma eta metalez eginda direnak, eta lumak eta fibra sintetikaz egindakoak, batzuk binilozkoak arrain formakin.

Arrantza teknika honen lehenengo pausoak emateko, Kantauri itsasoan, nahiko emaitza onak ematen dute sardina formakoa eta 30-60 grm tar-teko amuek.

**Txipiroia**

Baita ere txipiroia edota orokorrean beste hemengo arrain forma duen amuak.

Kanabera, txirrika eta amu-haria jigging egiteko.

Kanabera.

Kanabera indartsuak eta bizkorak izaten dira. Itsasontzitik arrantza egiteko dira eta luzera laburrekoa, 180-200 zentimetrokoak gutxi gora behera. Kantauri itsasoan ohituta gaude holako kanaberak edota antzerakoak erabiltzeko.

Txirrika.

Txirrikak ahalmen gutziengo batzuk izan behar du, 250-300 metroko amu-haria izateko kapaza izan behar da. Berrezkurapen-koefizientea on bat

izan behar du, 5:1 (zenbat biratzen dan harila, biraderaren bira bakoitzean), indartsuak eta kapazak berrezkuratzeko 70 zm'ko amu-haria biraderaren bira bakoitzean.

**Amu-haria.**

Komenigarria da amu-haria txirikordatua erabiltzea, zeren eta hari honek ez dauka elastikotasunarik eta ez dugu izango arazorik arrantza teknika honetan erabiltzen diren sakontasunarekin, eta ondo sentituko dugu bai jiga bai arrainaren helduak. Kantauri itsasoan dugun arrain mota ikusita amu-haria 20-30 librakoa nahiko izango da.

Puntan ipiniko dugu 3 amu-hari braza gutxienez kalitate onakoa eta 0,40 mmkoa edo handiagoa. Baita gomendatzen da ez erabiltzea klipak eta holako lotzeko gailuak, hobe da marapillo on batekin lotu amua aldatzen dugun bakoitzean.

Eta... zelan hasten gara?

da benetako karkoa arrantza teknika hau erabiltzeko. Nork daki nondik eta nola hasi? Lehenengo eta behin zunda bat behar dugu itsasoko hondoa arakatzeko. Zundakin saiatura gara aurkitzen itsas hondoa dauden arrokak, profil aldaketak eta lekua aiposenak arrain ugari ibiltzen direnak, kantauri itsasoan eta holako oinarritzko ekipoarekin 30-50 metroko itsas hondoa nahiko emankorrak izantzen dira. Behin leku on bat aurkituz gero

GPS'an markatuko dugu.

Behin alde on batera heldu eta gero itsasontzia gertu jarriko dugu "al paio" eta posible ba da motorra itsalita.



Holan egonda kanaberak atera eta jitoan itsas hondo horiek joango gara arakatzan.

Txirrika zabaldu eta libre itziko dugu amu-haria jiga itsas hondoa ikutu arte. Hau da momentu garrantzitsua, adi egon behar gara eta itsas hondoa sentitu eta atoa itxi egin behar dugu txirrika, tirakada lehun bat egingo dugu gorantza amuaren atzetik etorri diren arrainak arrapatzeko asmotan. Arrain hauek erakarrita sentitzen dira amuaren jaustera ikusi dutenean eta atzetik joaten dira itsas hondoraino, horregatik jiga, amua egon behar da beti mugitzen eta ez da gelditu behar itsas hondora heltzera-koan.

Oso garrantzitsua da baita ere amu-hariaren abiadura kontrolatzea, holan jakindu dugu noiz dauden arrainen helduak eta aldaketak sentitzen ditugunean tirakada gogor bat egingo dugu amua ondo sartzeko.

Jigging teknikaren oinarritzko mugimendua gora eta beherakoa da, tirakada gogor bat jiga igotzeko eta segiduan kanaberaren punta jeizten dugun bitartean biraderaren 3 edo 4 bira batu. Holan mugimendu jarraia lortzen dugu edo gutxienez saiatzen gara lortzen.

Kantauri itsasoan arrain desberdin asko ahal dugu arrapatu arrantza teknika honetan, hain zuzen ere, Abadirak, Lupinak, Panekak, Txelbak, Armiar-marraina, Txitxarroak, Berdelak, Legatzak, Atun txikiak, Txipiroiak, Arraingorriak...

TABLA DE MAREAS DE JULIO Y AGOSTO

Julio – Uztaila

DIA	PLEAMARES				BAJAMARES			
	MAÑANA		TARDE		MAÑANA		TARDE	
	Hora	Altura	Hora	Altura	Hora	Altura	Hora	Altura
1 X	10,46	3,46	23,19	3,46	04,20	1,50	16,44	1,57
2 J	11,51	3,47	—	—	05,25	1,57	17,52	1,58
3 V	00,26	3,43	12,50	3,56	06,27	1,55	18,54	1,51
4 S	01,23	3,47	13,40	3,69	07,20	1,46	19,48	1,39
5 D	02,10	3,56	14,23	3,83	08,06	1,35	20,33	1,25
6 L	02,50	3,65	15,01	3,95	08,47	1,24	21,13	1,13
7 M	03,26	3,73	15,37	4,03	09,24	1,16	21,49	1,04
8 X	03,59	3,79	16,11	4,08	09,59	1,10	22,23	0,99
9 J	04,31	3,82	16,44	4,09	10,32	1,08	22,56	0,99
10 V	05,03	3,82	17,18	4,07	11,05	1,10	23,29	1,02
11 S	05,35	3,79	17,53	4,02	11,39	1,15	—	—
12 D	06,10	3,73	18,30	3,93	00,03	1,09	12,14	1,22
13 L	06,47	3,65	19,09	3,81	00,39	1,18	12,52	1,32
14 M	07,29	3,56	19,54	3,68	01,19	1,30	13,36	1,44
15 X	08,19	3,47	20,47	3,55	02,05	1,42	14,28	1,55
16 J	09,21	3,42	21,53	3,47	03,00	1,52	15,31	1,62
17 V	10,34	3,45	23,10	3,48	04,05	1,57	16,45	1,59
18 S	11,46	3,59	—	—	05,17	1,52	17,59	1,43
19 D	00,24	3,62	12,52	3,82	06,28	1,36	19,06	1,17
20 L	01,29	3,85	13,51	4,11	07,29	1,12	20,06	0,85
21 M	02,25	4,09	14,45	4,41	08,24	0,86	21,00	0,55
22 X	03,17	4,30	15,35	4,64	09,14	0,64	21,49	0,33
23 J	04,06	4,43	16,23	4,78	10,01	0,49	22,37	0,24
24 V	04,52	4,45	17,10	4,78	10,48	0,45	23,22	0,30
25 S	05,37	4,38	17,57	4,64	11,33	0,51	—	—
26 D	06,21	4,21	18,43	4,38	00,07	0,49	12,19	0,69
27 L	07,06	3,98	19,30	4,05	00,52	0,78	13,05	0,94
28 M	07,54	3,72	20,20	3,71	01,39	1,11	13,55	1,24
29 X	08,50	3,49	21,21	3,40	02,31	1,42	14,53	1,52
30 J	10,00	3,34	22,40	3,21	03,32	1,67	16,05	1,72
31 V	11,19	3,32	—	—	04,47	1,79	17,27	1,77

Agosto – Abuztua

DIA	PLEAMARES				BAJAMARES			
	MAÑANA		TARDE		MAÑANA		TARDE	
	Hora	Altura	Hora	Altura	Hora	Altura	Hora	Altura
1 S	00,05	3,19	12,29	3,42	06,03	1,76	18,40	1,67
2 D	01,09	3,30	13,24	3,59	07,05	1,62	19,37	1,49
3 L	01,57	3,45	14,08	3,76	07,52	1,44	20,20	1,29
4 M	02,35	3,60	14,45	3,93	08,32	1,27	20,57	1,12
5 X	03,08	3,74	15,18	4,06	09,07	1,12	21,30	0,98
6 J	03,38	3,86	15,50	4,16	09,39	1,01	22,00	0,89
7 V	04,08	3,94	16,22	4,22	10,09	0,94	22,30	0,84
8 S	04,37	3,98	16,53	4,23	10,40	0,91	23,00	0,84
9 D	05,07	3,98	17,25	4,19	11,11	0,94	23,32	0,90
10 L	05,39	3,95	17,58	4,10	11,44	1,01	—	—
11 M	06,12	3,86	18,34	3,96	00,05	1,01	12,20	1,13
12 X	06,50	3,75	19,15	3,77	00,41	1,16	13,01	1,29
13 J	07,36	3,60	20,07	3,57	01,24	1,34	13,50	1,47
14 V	08,38	3,47	21,19	3,40	02,18	1,54	14,55	1,62
15 S	10,02	3,42	22,52	3,38	03,29	1,68	16,19	1,66
16 D	11,31	3,55	—	—	04,55	1,67	17,48	1,49
17 L	00,17	3,55	12,44	3,83	06,17	1,47	19,00	1,17
18 M	01,23	3,83	13,43	4,18	07,20	1,15	19,58	0,79
19 X	02,16	4,13	14,34	4,51	08,12	0,82	20,48	0,46
20 J	03,03	4,37	15,20	4,75	08,59	0,55	21,32	0,25
21 V	03,47	4,51	16,05	4,86	09,43	0,38	22,15	0,19
22 S	04,28	4,54	16,47	4,82	10,25	0,33	22,56	0,30
23 D	05,08	4,46	17,28	4,63	11,07	0,43	23,36	0,53
24 L	05,47	4,28	18,09	4,33	11,48	0,64	—	—
25 M	06,26	4,03	18,50	3,98	00,16	0,84	12,31	0,95
26 X	07,09	3,76	19,34	3,61	00,57	1,19	13,17	1,29
27 J	08,01	3,49	20,31	3,28	01,45	1,53	14,13	1,62
28 V	09,13	3,29	21,58	3,07	02,45	1,81	15,27	1,86
29 S	10,43	3,24	23,41	3,07	04,07	1,96	17,00	1,91
30 D	12,03	3,35	—	—	05,38	1,92	18,21	1,77
31 L	00,50	3,23	13,01	3,54	06,45	1,73	19,16	1,55

(*) Para obtener las horas oficiales, sumar 2 horas