

# MARCHA DE NUESTRA ASOCIACION

## RESUMEN DE LAS ULTIMAS ACTAS DE SESIONES DE LA A. M. E.

Acta nº-14: Celebrada el 27 de marzo de 1.965 en la O. C. M., se trataron los siguientes asuntos:

1º- Por el Presidente Sr. Alía se indica la posibilidad de hacer extensivo a los Observadores Civiles de Meteorología un aumento del 35% concedido por el Ministerio del Aire a ciertos servicios de la antigua Dirección General de Protección de Vuelo. Se acuerda enviar una carta al Sr. Director del Servicio Meteorológico; aunque el Sr. Vilariño apunta la posibilidad de que, en contrapartida, pudieran suprimirse las horas extraordinarias que hasta ahora se vienen justificando.

2º- El Sr. Casals expone sus gestiones en la Presidencia del Gobierno y en la Comisión Superior de Personal sobre la aplicación de coeficientes, que se hallan en tramitación.

3º- Se lee una carta de un Administrativo-Calculador de Santiago, en la que se lamenta de que no se le abone la gratificación de Aeropuerto. Se discute la cuestión y, de momento, no se encuentran razones de apoyo a la petición.

4º- Expone el Sr. Casals la necesidad de hablar con el Director para que se nos tenga en cuenta al ocupar viviendas oficiales. En Madrid se ha excluido totalmente de dicho beneficio al personal del S. M. N., sin reconocer siquiera derecho de preferencia a familias numerosas. En las Regiones -- Aéreas se han asignado viviendas con mayor o menor generosidad, según los casos.

5º- El Sr. Vilariño pregunta por el estado en el que se encuentra la redacción de un nuevo Reglamento del Servicio. El Sr. Alía expone el estado actual del mismo y los pequeños cambios a efectuar en él, particularmente por unas acertadas sugerencias del Sr. Linés sobre misiones y cometidos a realizar por las distintas Escalas del Servicio.

Acta nº-15: Celebrada el 7 de mayo de 1.965 en la O. C. M., se trataron los siguientes asuntos:

1º- Se leen los artículos del Reglamento de la Asociación correspondientes a la renovación de la Junta Directiva. Cesan, según los mismos: el Vicepresidente, Sr. Tapia; el Secretario, Sr. Vilariño; el Tesorero, Sr. López Bergaz y dos vocales. Para el cese de dos vocales se procede de la siguiente forma: unánimemente se decide la permanencia del Sr. Piñero (Observador de Meteorología) y del Sr. Sánchez Rubio (Auxiliar de Meteorología) y se sortea entre el resto, correspondiente el cese a los Sres. Palomares y Garcia Gonzalez. Se decide incluir en la lista de candidatos, aparte de un nutrido grupo de socios de Madrid y Provincias, a los señores salientes en la Junta actual.

2º- Indica el Sr. Presidente que se hace preciso enviar una circular a todos los asociados recordando los artículos 17 y 18 del Reglamento y al mismo tiempo para que propongan la candidatura que estimen oportuna. Se estima como plazo prudencial para recibir contestaciones a la mencionada circular hasta el día 1º de junio.

3º- Informa el Sr. Contador de las dificultades de cobro de recibos de -- asociados, en especial de residentes en Madrid. Se propone el cobro en -- plaza directamente en los domicilios.

4º- El Sr. Garcia de Pedraza informa sobre el precio de confección y -- edición del Boletín, hecho todo él con nuestros propios medios. Se sugiere la idea de crear secciones fijas y estímulos para la colaboración de compañeros de provincias, acordando el pago de todos los artículos remitidos.

5º- Se propone nombrar Delegados locales a los que hasta ahora se preocupan, con valiosa colaboración, de la distribución de Boletines y cobro de cuotas; haciendo constar para ellos el agradecimiento de la Junta.

Acta nº-16: Celebrada el 27 de mayo de 1.965, en la O.C.M., se trataron los siguientes asuntos:

1º- El Sr. Vilariño expone la necesidad de ir recabando de la autoridad - el permiso oficial para la Asamblea General que se ha de celebrar el próximo 24 de junio. Estima como local más idóneo el salón de actos del Instituto Nacional de Meteorología, y se acuerda solicitar de su Director la pertinente autorización.

2º- A propuesta del Sr. Tapia se propone enviar una carta al Tte. General Presidentè del Patronato de Casas del Aire, insistiendo en la necesidad de que se asigne un cupo al personal de Meteorología o se dé préstamos y ayuda técnica para construir bloques de viviendas en régimen de copropiedad.

3º- Explica el Sr. Vilariño la llegada de votos para la elección de nuevos miembros de la Junta y se acuerda proceder a su escrutinio en la Asamblea General.

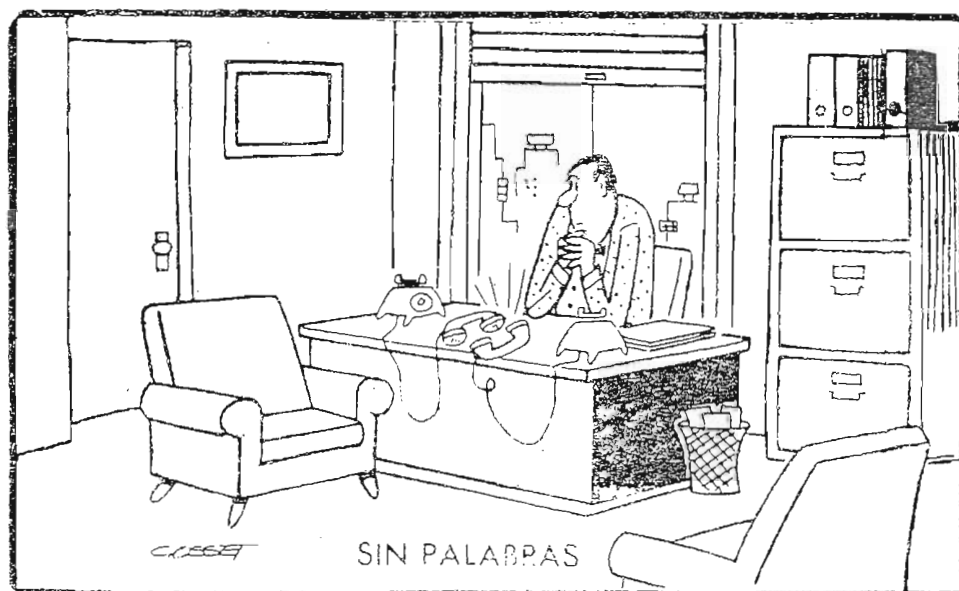
4º- El Sr. Alia indica la conveniencia de proponer para una recompensa o distinción a un miembro de la Asociación que haya sobresalido por su -- trabajo e interés en beneficio de la Meteorología. Se encuentra muy acertada la idea y se elige y propone el nombre de D. Fernando Huerta López, acordando enviar una carta al Director del S. M. N. para que apoye tal solicitud.

5º- El Sr. Vilariño hace mención de que las Juntas deben celebrarse con pleno y, salvo necesidades del servicio, deben asistir todos sus componentes.

NOTA. - En nuestro próximo Boletín daremos un detallado comentario — de la Asamblea General de la A. M. E.

Ahora adelantamos que los miembros elegidos en la mencionada Asamblea fueron, en orden al número de votos, los siguientes:

Sr. TAPIA CONTRERAS  
 Sr. LINES ESCARDO  
 Sr. RODRIGUEZ MAYQUEZ  
 Sr. PALOMARES CASADO  
 Sra. MARTIN BRAVO



El inteligente es el que persigue superarse a sí mismo.  
 El tonto es el que intenta superar a los demás.

EL VERANEO lo hacían ...

Nuestros abuelos: en Cestona.

Nuestros padres: en San Sebastian.

Nosotros: aquí, de "rodriguez".

Nuestros hijos: en Benidor

Nuestros nietos: en el "km. 3 de la carretera de La Coruña," intentando salir con el coche de Madrid.



UN CASO DE TEMPORAL DEL NOROESTE EN  
EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL.

Jaime Miro-Granada Gelabert.  
METEOROLOGO.

Como en otras muchas oficinas meteorológicas, en la del Aeropuerto de Palma/Son San Juan localizamos en la carta de las 00.00 horas del 19 de Enero de 1965, una borrasca con su centro situado en el Atlántico Norte, en las cercanías de Terranova y cuyo frente frío asociado pasaría por Baleares en la noche del 20 al 21. Esta borrasca, aunque devino profunda y presentando en su evolución algunos aspectos dignos de ser estudiados y, aunque dejó sentir fuertemente sus efectos en el mar Balear, no puede ser considerada como un caso demasiado excepcional ni siquiera demasiado frecuente, pero da pie para poner de manifiesto, aunque sea de pasada, algunas consideraciones de tipo técnico y otras que podríamos denominar profesionales o de organización.

Las sucesivas posiciones de la borrasca, controladas cada seis horas, (Fig. 1) denotan la rapidez de su movimiento, como corresponde a una borrasca embebida en un flujo zonal de alto índice. Es sabido que, a menudo, borrascas que se desarrollan en análogas condiciones por su poca profundidad y extensión y gran mo-

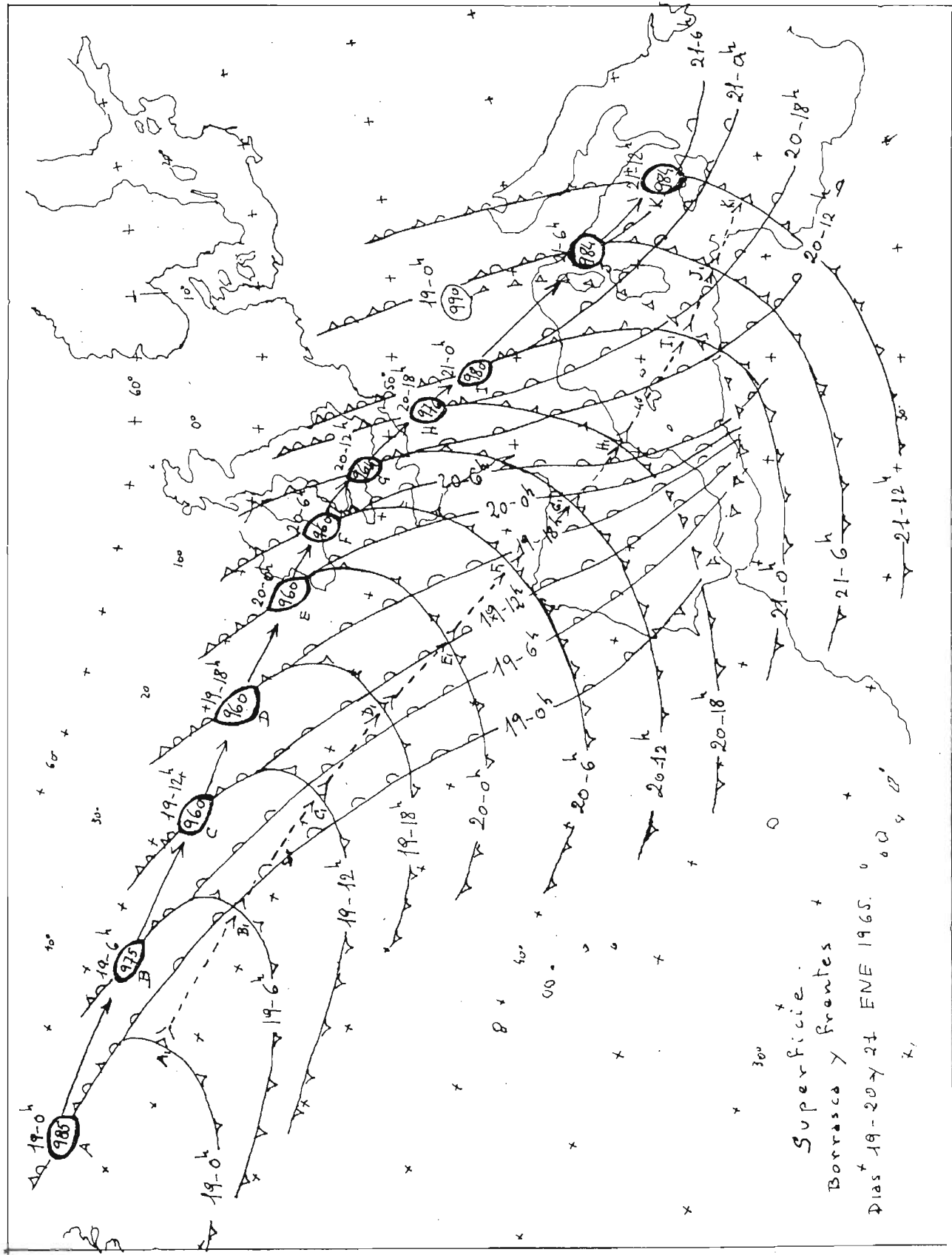


Fig. - 1

vilidad, no son "pescadas" por las redes sinop-  
tica y aerológica y pasan desapercibidas como  
entidades, aunque pueden marcar profundas hue-  
llas locales.

No es este precisamente el caso de la que  
nos ocupa.

En su paso por el Atlántico, mientras su  
centro se "profundizaba" desde 985 a 960 mili-  
bares, su velocidad media bajaba desde 72 a 45  
nudos. El "frenazo" se hizo más patente al pa-  
sar por las Islas Británicas, con 25 nudos de  
promedio, y al llegar frente a los Alpes, 22 -  
nudos, al tiempo que la presión en su centro  
se elevaba hasta 980 mbs. Pero desde las 0000  
h. a las 0600 del día 21 efectuaba un especta-  
cular desplazamiento de 390 millas náuticas, -  
correspondientes a una velocidad de 65 nudos,  
se situaba en el mar Tirreno y seguía hacia el  
Jónico a 40 nudos, desde donde fue abandonada  
su observación. La aportación de energía a la  
borrasca por el mar Mediterráneo, cuya tempera-  
tura en esa época era de unos 2,5 °C. superior  
a la del aire que por encima de él circulaba,  
parece haber contribuido a la aceleración de -  
aquella, de la que participó también su frente  
frío, cuyo paso quedaba perfectamente marcado  
en los registradores, especialmente en los del  
viento y presión.

El sondeo termodinámico de Palma a las -  
0000 del 21, revela bien claramente que el ai-  
re marítimo era el invasor hasta niveles eleva-  
dos. Las curvas t-p de los sondeos de Palma y  
Zaragoza coinciden casi exactamente hasta los  
350 mbs. Hasta 800 mbs. concuerdan además las  
humedades específicas, pero por encima, Palma  
revela menores valores. El sondeo de Zaragoza  
parece indicar, en su vertical, la existencia  
de dos hojas de tropopausa, a 330 y a 200 mbs  
Palma, una sola a 270 mbs. El chorro pues, no  
debía de estar lejos de ambas. En efecto: el -

Boletín diario del S.M.N. lo coloca, al nivel de 300 mbs., en el eje Zaragoza-Palma.

La situación en altitud que condicionaba el gobierno del movimiento del centro de la borrasca, la "conducción", el "steering", parecía bastante clara. Véase a título de ejemplo (figura 2) la topografía absoluta de 500 mbs. y, superpuesta, la relativa de 500/1000 mbs. correspondientes a las 0000 h. del día 20, cuando la borrasca alcanzaba Irlanda, 24 horas antes de que su frente frío barriera literalmente el mar Balear. El "talud" que la relativa presentaba entre las hisohipsas de 5400 y 5320 metros era significativo. La velocidad del frente frío, 32 nudos, promediada en las treinta horas siguientes, fue ligeramente superior a la calculada por la regla del 40 % de la del viento a 500 mbs. deducida de la topografía indicada y de la prevista para 24 horas después y, si nos referimos al intervalo comprendido entre las 18 h. del día 20 a las 6 h. del 21, cuando el frente cruzaba el Mediterráneo Occidental, su velocidad (40 Kts.) se elevó un poco más con respecto a la dada por aquella norma.

La predicción de la trayectoria del centro de la borrasca no presentaba dificultades. La de las sucesivas posiciones de los frentes ya no era tan precisa, habida cuenta de la deceleración sufrida por el centro depresionario al abordar el continente europeo. No obstante, al presentar fuerte divergencia sobre el Mediterráneo las hisohipsas de la topografía absoluta superiores a 500 mbs. correspondientes a la observación de las 1200 del día 20, se pensó en una nueva aceleración, de lo cual no es raro encontrar ejemplos en borrascas de condiciones análogas y, por tanto, en un adelanto en las horas previstas del paso de los frentes y en una intensificación de los fenómenos que

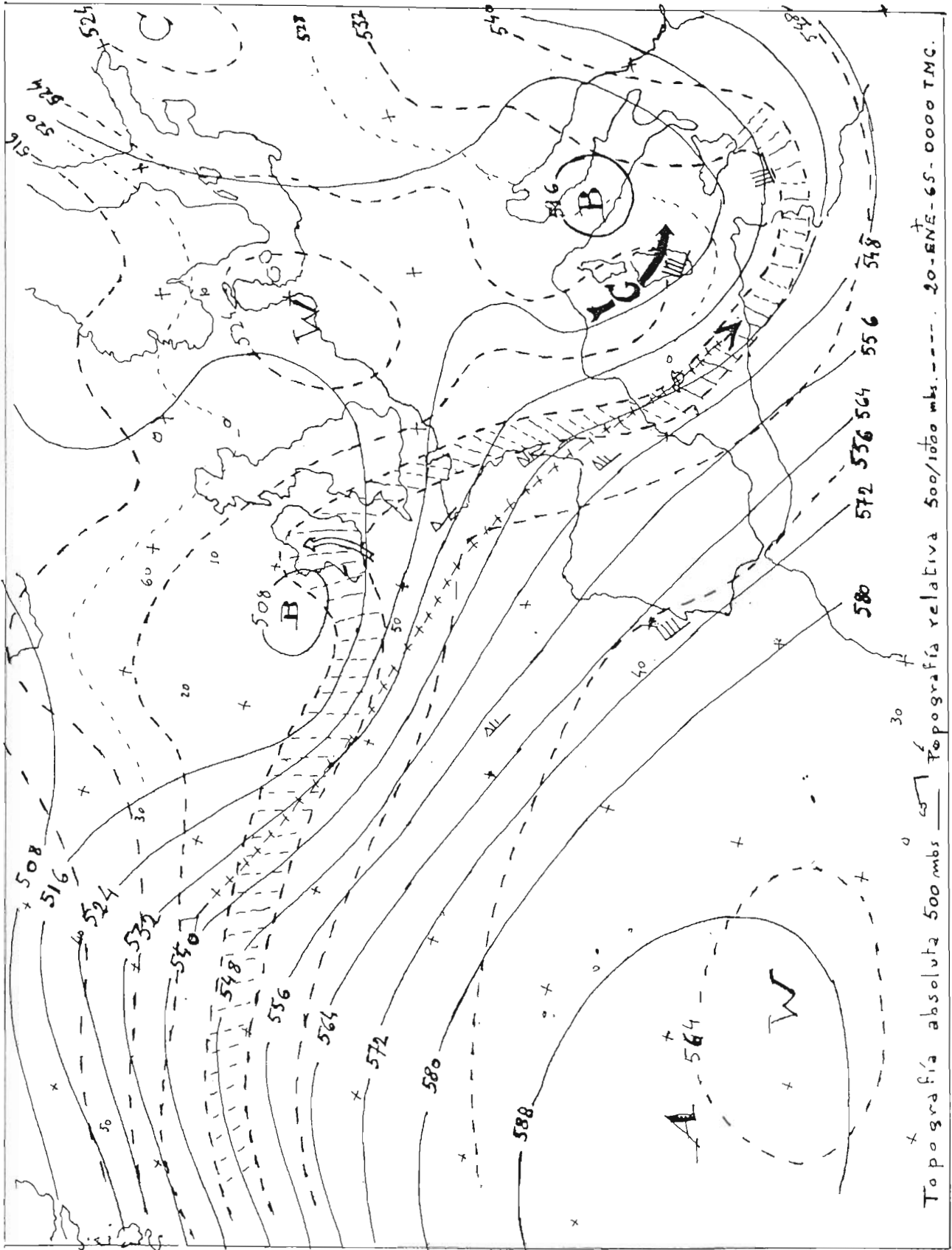


Fig. - 2



debían ocurrir.

Como la Oficina Meteorológica del Aeropuerto de Son San Juan actúa también como Centro Regional de Previsión, se notificaron los correspondientes avisos de temporal a la Estación Costera para su radiación y se alertaron los organismos relacionados con la navegación marítima. La mar, que venía del WSW, había estado muy agitada como consecuencia de una borrasca próxima anterior, cuyo centro, cercano al Golfo de Génova, a las 0000 h. del día 19, enlazaba su frente frío con el cálido de la borrasca que hemos analizado (véase fig. 1), pero había calmado bastante. Se previno del nuevo y rápido empeoramiento a la Comandancia de Marina la cual impidió la salida de la flota pesquera y de la navegación mercante al anochecer del día 20. En efecto, el noroeste empezó a soplar a medianoche ya con fuerza de temporal 8, manteniéndose así durante 12 horas y en este intervalo se registraron numerosas rachas por encima de los 60 nudos. No se produjeron aguaceros y la nubosidad no fue abundante, e incluso reducida en la parte llana de Mallorca, lo cual no tiene nada de extraño ya que queda a sotavento de la cordillera que precisamente limita la margen noroeste de la isla y, por tanto, se extiende normalmente a la dirección de aquel viento. La nube lenticular característica del fenómeno ondulatorio que en análogas circunstancias se origina, no dejó de presentarse.

El estado de la mar fue el que correspondía a una tal fuerza del viento. Al amanecer quisieron hacerse a la mar varios buques correos de buen tonelaje, dándose el caso infrecuente de que después de estar luchando cuatro o cinco horas contra el oleaje, dentro de la propia bahía de Palma, sin poder salir fuera de puntas, tuvieron que regresar a puerto.

Ahora bien: el análisis y predicción de una situación como la descrita forma parte del trabajo de rutina de una oficina meteorológica. Para éllo, en la del Aeropuerto de Palma, además del enlace en las redes de teletipo MET y MOTNE, se cuenta en la actualidad con dos aparatos facsimil con los que, tras de un período de pruebas para la elección de unos horarios convenientes, se recibe información de Offenbach, Orly y Centro de Análisis de Madrid. Con élla se suplementan las cartas de superficie y altura básicas, transcriptas y analizadas en la propia oficina, con las emitidas por dichos centros, especialmente las topografías relativas y las absolutas previstas, los análisis en superficie actuales y previstos, mapas de tropopausas y de oleajes, etc. No es que faltando estas informaciones no pueda funcionar con efectividad una oficina tal como la de Palma, pero sin élla no es posible un análisis algo más completo y detallado que el rudimentario, como el de la borrasca que nos ha ocupado la atención, so pena de recargar incómodamente, en intensidad y extensión, el trabajo del personal, en realidad más bien poco numeroso en cualquiera de sus niveles profesionales, que tiene que atender además a la preparación de información a multitud de usuarios.

Creemos que hay que aprovechar la ocasión para felicitar a la flamante Sección de Telecomunicaciones por sus desvelos en dotar y atender con un tan moderno material a las oficinas regionales, lo que puede considerarse como un buen paso adelante en el intento de conseguir para las dependencias del S.M.N. el alto grado de efectividad que todos deseamos.

=====

Jaime Miró-Granada Gelabert.  
METEOROLOGO.