



COMO DISFRUTAR EN UN BARCO DE CHARTER *(sin atrancar el wáter)*

José J. Sastre

Prefacio

La náutica deportiva ha crecido enormemente durante los últimos años. Ser propietario de un barco a motor o vela, ha pasado a ser algo tan normal como poseer un apartamento en la playa y a un precio muy semejante. En la misma medida la flota de embarcaciones de charter ha tenido un desarrollo espectacular, apareciendo numerosas empresas que permiten alquilar un velero en cualquier parte del mundo. Cada vez es más frecuente que familias o grupos de amigos decidan alquilar un barco para pasar una semana de vacaciones con patrón o sin patrón, viviendo una experiencia realmente inolvidable.

Pero para muchas de estas personas que alquilan un barco, es frecuente que sea la primera vez que entran en contacto con los barcos y la mar. Descubran que los barcos se mueven demasiado para ellos, que son estrechos y no disponen del espacio al que están acostumbrados en tierra, que no hay precisamente mucha intimidad y que dependen demasiado de la meteorología y el estado de la mar, algo que en nuestra vida como urbanitas no nos planteamos. La experiencia puede ser inolvidable, pero en sentido negativo sin esforzarse mucho.

En mi faceta de patrón de barcos de charter he podido comprobar en muchos casos, que el que una semana de navegación sea fascinante u horrible, depende en gran medida de pequeños detalles, (que en el espacio reducido de un barco), producen enormes efectos, tanto positivos como negativos.

Saber qué llevar, cómo utilizar el WC, cómo organizar las comidas, cómo moverse por el barco, cómo y dónde fondear... es fundamental para disfrutar plenamente de un crucero y no se suele saber hasta que no te equivocas, ya en el barco.

Este libro no es un libro de navegación, es un libro de cómo organizarse para disfrutar en un pequeño velero en el mar. Está basado en las experiencias agradables y menos agradables que he tenido después de unas cuantas singladuras y charters. Espero que os sean de utilidad y os permitan disfrutar a tope de esos momentos maravillosos que ocurren cuando se pasan unas vacaciones a bordo de un velero.

Índice

- 1- Aviso a los Navegantes.
- 2- Qué llevar.
- 3- El WC y la ducha. Cómo usarlos.
- 4- Comer a bordo (y no dejar todo pringoso).
- 5- Convivencia.
- 6- El Mareo.
- 7- Lugares peligrosos.
- 8- ¡Hombre al agua!
- 9- El tiempo.

I - AVISO A LOS NAVEGANTES

Si queremos disfrutar durante la estancia en el barco, antes de embarcarnos, conviene tener presentes los siguientes aspectos

Un crucero en un barco de vela puede ser una experiencia paradisíaca o infernal. La diferencia está en que te sientas a gusto en el barco o no. En la segunda opción, no solo te parecerá muy desagradable, sino que harás la vida insufrible a los demás y si estamos en vacaciones, ¡benditas ganas de pasarlo mal! (¡y además pagando!) un barco, para empezar flota y por tanto se mueve con el mar. Esto es inevitable. Si te mareas, pues lo llevas clarinete. Desiste o vente preparado para evitarlo. Además los espacios son bastante reducidos y más si hace calor. Si para intentar que entre un poco de aire, dejas las puertas de los camarotes abiertas, la intimidad brilla por su ausencia.

Los cuartos de baño... no funcionan como el de casa, que le das a una palanquita y te olvidas. No aquí hay que hacer un trabajo más elaborado y consciente para vaciarlo y que el siguiente se lo encuentre en perfecto estado de revista.

Si tu intención es chinchar a tus amigas con la colección de modelitos veraniegos, pues bajas en la zodiac a cenar, se mojarán. En definitiva, no es el sitio adecuado para presumir de vestuario.

Antes de decidir a embarcarte, es mejor que hagas, (con sinceridad), el siguiente cuestionario:

- 1- ¿Te mareas o crees que te mareas?
- 2- ¿Es para tí un inconveniente vivir en un lugar que se mueve?
- 3- ¿Tienes eso que se llama "un carácter fuerte", (o sea, que o se hace tu voluntad o no hay quien te aguante)?
- 4- ¿Eres muy celos@ de tu intimidad?
- 5- ¿Te cae mal alguien de los que viene?
- 6- ¿Eres pícajos@ o un "busca pegas" profesional?
- 7- ¿Es muy importante para tí ir de "punta en blanco"?
- 8- ¿Te aburre leer, mirar el mar o el cielo?
- 9- ¿Te desesperas con facilidad?
- 10- ¿Eres un poco tíquismíquís para dormir?

Si has contestado afirmativamente y con convicción a más de dos preguntas, te recomiendo que escojas otra de las muchas actividades que hay que se adapten a tu forma de ser. Lo pasarás bien y no crearás mal ambiente en el barco.

Si aún tienes dudas y sigues empeñad@ en salir en un crucero, es aconsejable que hagas antes una prueba, una toma de contacto de un día o dos, antes de arruinar tus vacaciones y las de tus compañeros en el barco.

II -¿QUÉ LLEVAR?

Teniendo en cuenta que los espacios en un barco son limitados, no es una buena ni sabia medida llenarlos con un equipaje parecido al de La Piquer.

Hay que evitar las maletas rígidas, que ocupan espacio, tanto lleno como vacío. La mejor opción son bolsas flexibles, que una vez vaciadas ocupan un espacio mínimo y no van dando golpes o andando por el barco cuando éste se escora.

Los armarios tampoco se caracterizan por su gran capacidad, así que la única forma de aprovecharlos es colgar varias prendas en una misma percha-

ROPA. En verano, en el barco se vive en bañador y camiseta, por lo que el grueso del equipaje debe de estar basado en ambas prendas. No vienen mal unos pantalones cortos con la precaución de que tengan muchos bolsillos y se puedan cerrar para que no se caigan las cosas, (cuanto más caro y exquisito es el objeto mayor interés tiene para irse al agua).

Para salir por la noche, se puede llevar una indumentaria un poco más elegante, pero siempre recordando que si se baja en zodiac al restaurante, se va a mojar seguro durante el embarque y desembarque, sobre todo a la vuelta, por razones "jaranoetílicas". Así que no hace falta llevar un vestuario como si cada noche nos invitaran los señores marqueses. Hay mucha gente que no lo sabe y no es agradable para mí desvelar este secreto... pero a la inmensa mayoría de la gente, (somos seis mil y pico millones de personas en el mundo), le importa un pimiento cómo vas vestid@. Si se trata de impresionar, (o de chínchar a la amiga), no es ni el momento ni el lugar. La cuestión es ir cómod@.

Aún en pleno verano por las noches refresca y en medio del mar bastante más. Una cazadora y un jersey fino no están nunca de más. Una prenda náutica impermeable y ligera es muy recomendable.

De día, es imprescindible cubrirse la cabeza. Gorras o gorros son fundamentales. En invierno hay que estar preparados, pues al frío se une la humedad. La mejor solución es ir "vestido de cebolla", de forma que te puedas poner o quitar capas según la situación. En cualquier caso es fundamental llevar trajes de aguas, guantes impermeables, jerséis y forros polares.... Por la cabeza se pierde mucho calor, más si hay viento, (lo más normal), por tanto gorras, gorros de lana, pasamontañas...etc. nunca sobran. La mejor opción es un traje de aguas completo, con pantalones y chaqueta.

Tampoco está de más disponer de unas botas de agua que tengan una suela adherente.

CALZADO. ¡Fundamental! Para moverse por un barco SIEMPRE SE DEBE IR CALZADO. ¡SIEMPRE! Es increíble la cantidad de posibilidades que hay para darse un golpe en los pies y hacerse un fractura, o para resbalarse y romperse cualquier cosa, ¡y en medio del mar! Pero ¡OJO! No vale cualquier calzado para moverse por el barco. Deben considerarse PROHIBIDAS TERMINANTEMENTE LAS CHANCLAS y todo calzado que deje los dedos de los pies al aire. Están diseñadas especialmente para dar trabajo a los traumatólogos si se usan en el barco.

Las sandalias son muy monas, pero no sujeten bien el pie y sus suelas resbaladizas están pensadas para llevarte al hospital si se utilizan en cubierta. Para ir de marcha vale, pero en tierra. EN EL BARCO ¡NO!

Para moverse por el barco: los "náuticos". Son cómodos, no huelen no resbalan, protegen al pie de golpes, se lavan fácilmente... etc.

En invierno, unas botas de agua vienen bien. Si hay rasca y rociones, son también fundamentales.

GAFAS DE SOL. En el barco, en verano se está todo el día expuesto a una importante cantidad de luz solar, que además es reflejada por las velas, la blanca cubierta y la superficie de mar. Teniendo en cuenta lo eficaces que somos en nuestro trabajo de degradar la Ozonósfera, conviene proteger nuestros ojos de los altos niveles de radiación UV.

GORRAS O SOMBREROS. En fin, algo que nos cubra la cabeza para evitar una insolación en verano o pasar frío durante el invierno. Por la cabeza, se pierde mucho calor y si además el número de pelos que la cubre no es mayor de tres dígitos, más todavía.

PROTECCIÓN SOLAR. Es fundamental utilizar una crema solar adecuada para nuestro tipo de piel teniendo en cuenta lo que he dicho para las gafas de sol. Igualmente no conviene exponer permanentemente la piel a la acción directa de los rayos solares, procurando vestir prendas holgadas de colores claros.

PREVENCIÓN DEL MAREO. La biodramina con cafeína debe de ir en el equipaje por sí "las moscas".

Existen también unas pulseras elásticas que presionan un punto de acupuntura en la muñeca que parece que previene el mareo. Como no ocupan espacio por sí sí o por sí no, no están de más.

PICADURAS. Aunque en el mar no hay mosquitos, en los fondeos, cerca de tierra o atracados en puerto sí que los hay, (y muy profesionales). Conviene llevar por tanto un repelente para los mosquitos. Cada vez se ven más medusas y son frecuentes las que pican. Aparte de tener cuidado, conviene tener a mano algún antihistamínico por si acaso, ya que la pica, pica muy bien.

LIBROS REVISTAS JUEGOS... En un crucero siempre hay muchos momentos que se pueden dedicar a leer. También es un ambiente propicio para jugar a los dados, dominó y cartas. Las únicas limitaciones son el viento para las cartas y el movimiento para el dominó

TAPONES PARA LOS OÍDOS. Muy útiles, tanto para evitar que entre agua buceando y sobre todo como de barrera contra los ronquidos del vecino, (siempre hay uno por lo menos que "arranca el motor" por la noche)

BOLSAS ESTANCAS. En las tiendas de náutica se pueden encontrar bolsas estancas de diferentes tamaños, para el móvil, el dinero el tabaco...etc. No son precisamente baratas, pero más caro sale el móvil y además manifiesta una tendencia a irse al agua directamente proporcional a su precio.

III EL WC y la Ducha. Cómo usarlos

El retrete, aunque no sea el artefacto más romántico de un barco, al igual que ocurre en tierra es IMPRESCINDIBLE.

Su correcta utilización es un factor crítico en la convivencia (y en el romanticismo).

La mayoría de la gente que no ha estado nunca en un barco piensa que el WC funciona igual que el de casa, o sea que se puede arrojar en él de todo y que basta un apretón en un botón o en una manivela, para que se vacíe perfectamente. ¡ PUES NO! Se atasca con desagradable facilidad si no se utiliza correctamente y desatrarcarlo no es una experiencia agradable.

Pero no sólo eso es que además puede ser vía de entrada de agua del mar si no se tiene cuidado, provocando una inundación. Más de un barco conozco que se ha hundido por el agua que entró por el desagüe del WC.

Vamos a ver primero cómo funciona.

1- El WC tiene un tubo de salida o evacuación que va a un depósito de aguas negras o al mar y otro tubo, que mediante una bomba (eléctrica o manual), toma agua de mar, ya que no hay cisterna.

2- Antes de utilizarlo para la función fisiológica pertinente, hay que cerciorarse de que las llaves de entrada y salida de los citados tubos estén abiertas. PREGUNTAR AL PATRÓN DONDE ESTÁN Y COMO SE ABREN Y SE CIERRAN.

3- Si la bomba de evacuación es eléctrica, hay un pulsador que la pone en funcionamiento vaciando el contenido y añadiendo agua según se gire o pulse en un sentido o en otro. Esta bomba, funciona sólo mientras se está pulsando. HAY QUE MANTENERLO PULSADO HASTA QUE EL WC ESTÉ VACÍO E INMACULADO TANTAS VECES COMO SEA NECESARIO..

4- La bomba manual tiene un selector que en una posición vacía el contenido y en la otra añade agua. El procedimiento es el siguiente:

- a- Seleccionar vaciar y bombear hasta que no quede duda alguna de que todo lo asqueroso se ha ido.
- b- Seleccionar añadir agua y bombear repetidas veces (no menos de 5).
- c- Seleccionar vaciar y bombear repetidas veces, dejando el selector en vaciar .
- d- COMPROBAR QUE SE HA CONSEGUIDO EL OBJETIVO. SI NO ES ASÍ, REPETIR HASTA CONSEGUIRLO.

5- Una vez logrado el éxito, volver a cerrar, las válvulas de entrada y salida. Si no se hace en una escora el WC se puede convertir en una VÍA DE AGUA, (y... ¿A QUE NO QUEREMOS ESO?)

AVISO MÁS QUE IMPORTANTE: El WC tiene propensión a atascarse (con la consiguiente diversión que esto ocasiona), así que **POR FAVOR NO ARROJAR:**

- PAPEL HIGIÉNICO
- TOALLITAS, repito TOALLITAS, T-O-A-L-L-I-T-A-S
- CELOFAN
- PLÁSTICOS
- PALILLOS
- PAPEL DE ALUMINIO
- COMIDA
- PELOS....

Por sí queda alguna duda, **NO ARROJAR AL WC NADA QUE NO HAYA PREVIAMENTE ENTRADO POR LA BOCA Y NO HAYA ATRAVESADO EL TRACTO GASTROINTESTINAL O URINARIO. ¿ESTA CLARO?**

Nota: En caso de ser un faquir profesional, preguntar al patrón

Entonces, ¿qué hacemos con el papel higiénico? Conviene tener en el cuarto de baño una bolsita de plástico u otro tipo de contenedor donde se arrojen los pedazos de papel utilizados. Este receptáculo, conviene vaciarlo o cambiarlo frecuentemente, por razones obvias.

HACER PIPÍ (el "UNO", el "DOS", es lo "otro") **EN EL WC** (recomendación para caballeros)

La naturaleza ha dotado a los individuos machos de la mayoría de las especies de un sistema excretor de orina simple y muy eficaz, que permite, en condiciones normales, dirigir el chorríco (little jet, en la lengua de Shakespeare) dentro de unos límites más que aceptables. Sin embargo a pesar de su genial diseño, (se puede utilizar para otros menesteres no menos interesantes y placenteros), tiene, como todo, que ser utilizado adecuadamente. Debido a la distancia del punto de salida respecto a la parte inferior de la taza del WC, el chorro tiene una cierta energía cinética y su impacto en la zona de recepción del WC provoca una dispersión de éste en pequeñas gotas. Una gran parte de éstas van al fondo del WC, pero una cierta porción se esparcen alrededor y fuera de la taza, (suelo paredes...etc.).

Pero hay otro problema, el hombre en su actual configuración, es un mamífero terrestre y por tanto está optimizado su diseño para funcionar en tierra. Una situación estable, (como sucede en tierra), permite durante la micción una gran puntería del chorríco, sin fallos reseñables (siempre que la presión dinámica de éste, alcance un cierto valor). Sin embargo en el mar, si hay un cierto oleaje y una mano está ocupada en agarrarnos para no caernos, apuntar a la taza se puede convertir en una casi misión imposible y es fácil impactar en las paredes, suelo

y hasta la toalla, antes de conseguir centrar el tiro. Efectos parecidos se producen a partir de ciertas cantidades de alcohol etílico en sangre.

Por estas dos razones, es de agradecer que cuando hay que hacer pipí los caballeros se sienten en la taza (como las señoras) y con habilidad dirijan la dirección del chorro hacia abajo.

HACER EL "DOS" (o sea, "lo otro"). Esto es menos complicado, ya que para empezar se está sentado y en principio no se cae uno, aunque sí hay escora, hay que agarrarse.

Es conveniente, mientras dura la operación, vaciar y añadir agua varias veces (a criterio del artista que sabe mejor que nadie lo que ha salido). De esa forma se evita uno espectáculos desagradables al terminar y el WC trabaja más desahogado y poco a poco

Si el barco está escorado y el baño está en la banda elevada la toma de agua del casco está fuera del agua. Por mucho que insistamos, no va a coger agua. Esperar a que cambiemos de bordo o si la necesidad es acuciante solicitar al patrón que ponga el barco en un rumbo que genere menos escora. Lo entenderá. Seguro

Por ley los barcos van equipados con unos depósitos de aguas negras, provistos de un desagüe que se puede abrir y cerrar para verter el contenido al exterior. Esta operación sólo se puede hacer legalmente por fuera de 12 millas de la costa.

Si estamos en un fondeo, hay que cerciorarse, antes de proceder a "hacer un dos" que la llave de vaciar al mar el depósito está cerrada, así evitaremos que los bañistas tengan un "encuentro en la tercera fase", si la bomba es manual, o se bañen envueltos en un micronizado de mierda, (con perdón) si el wc tiene bomba eléctrica.

Al criminal se le coge de inmediato. No estaba en el agua...

LA DUCHA. Por lo menos uno de los aseos suele estar provista de ducha, es decir un desagüe en el suelo, una bomba con un pulsador para desaguar al mar y una alcachofa que puede ser el grifo del lavabo.

Ducharse en un aseo no tiene mayor misterio que desaguar el fondo y dejarlo todo como estaba al principio. Hay que presionar el pulsador de la bomba de desagüe hasta que se vacíe y se oiga un "glu-glu" que indica que está ya cogiendo aire. Si la bomba trabaja en vacío se quema.

En verano hay una solución alternativa, que es ducharse en la popa, en la jupette. En esa zona hay agua dulce fría y caliente y se enreda menos. Lo ideal es utilizar un gel que haga espuma con agua salada. Nos mojamos en el mar. Nos damos el gel y lavamos en la jupette y nos aclaramos con agua dulce. Nos quedamos más limpios que un San Luis y con un mínimo consumo de agua dulce

En cualquier caso conviene recordar que en un barco la cantidad de agua dulce ES LIMITADA. Nada de dejar los grifos abiertos con alegría. Mojarse. Cerrar el grifo. Enjabonarse. Aclararse.

También es muy importante comprobar antes de ducharse, o gastar agua en general si hay agua en el depósito, (hay un indicador en el cuadro de mandos del barco, pedir información al patrón). Si la bomba de presión trabaja en vacío... se quema.

Si no hay agua en un depósito cambiar a otro, (pedir al patrón que lo haga o que explique cómo se hace).

Después de ducharse, y teniendo en cuenta que en los barcos, muchas veces todo el cuarto de baño es ducha, es de buena educación secar las paredes. Con este fin, nada mejor que las gomas utilizadas para secar los cristales.

IV COMER A BORDO (Y NO DEJAR TODO PRINGOSO)

COCINAR. La mayoría de los barcos de crucero, disponen de una cocina con horno incluido, que funciona con gas, cuya botella se encuentra alojada en un compartimento aireado en la bañera del barco. Aparte de la llave que tiene el conector de la bombona, dentro del barco hay otra llave de paso.

Es muy importante, para evitar que el barco en vez de navegar, vuele, (en pequeños y numerosos fragmentos), establecer una serie de rutinas a la hora de apagar el fuego, una vez que se ha cocinado.

El cierre de llaves debe ser en sentido exterior - interior. Me explico. Primero se cierra la llave de la bombona, después la de paso en el interior del barco y por último la del fuego correspondiente en la cocina, cuando se ha comprobado que la llama se ha apagado. De esta forma se consigue que el tubo no contenga gas.

Cerrar el gas de esta forma debe ser algo obsesivo para todos.

Las cocinas de los barcos están montadas en una suspensión Cardan, de forma que independientemente de los balanceos, se mantiene siempre horizontales, respecto a la superficie de la tierra, (aunque no respecto al barco), con el fin de evitar que se vacíen los recipientes. Aún así y a pesar de que se utilicen recipientes de mucho fondo, una ola puede volcar el contenido si es muy líquido, debido a la inercia de los fluidos dentro del recipiente.

Personalmente opino que los "guisos de riesgo" se deben solo cocinar en el puerto o fondeados para evitar accidentes. Aún así el paso de un barco cerca puede generar una ola que sacuda el barco con peligro para la integridad del Chef. Por esta razón, cuando se cocine no se debería estar muy ligero de ropa, ya que en caso de verterse agua o aceite caliente se pueden producir graves quemaduras.

Una opción, si se está en puerto, conectado a la corriente, o disponemos de un generador de potencia suficiente o un convertidor, es utilizar una plancha eléctrica. Aunque no permita cocinar una pasta, la carne, huevos verduras y pescado se cocinan rápidamente y están para chuparse los dedos. Además se limpian muy fácilmente con servilletas de papel gracias a sus revestimientos de teflón un microondas también es viable si disponemos de suficiente corriente alterna .

LA VAJILLA. Tema delicado este de la vajilla. Lo primero que se le ocurre a la gente es utilizar platos y vasos desechables, tanto de papel, como de plástico delgado. Así luego no hay que pasar por el humillante trance de fregar. Se tira todo a la basura y a sacar más vasos y platos cuando haga falta.

La idea no es mala... si no hay viento y eso en un barco de vela no es frecuente. Si vamos ciñendo, con poco viento real que haga se forma el suficiente viento relativo, por la velocidad combinada del barco con la del viento, como para que el apetitoso aperitivo salga volando,

(empezando por los platos más grasientos, como los mejillones en escabeche). El barco se pone pringoso y la teca tiene especial atracción por mejillones, patatas fritas... y todo lo que la manche a conciencia. Los vasos de plástico medio vacíos, se van, derramando el vino por todos los lados. El aperitivo deja de ser un placer para convertirse en un castigo, (especialmente para el armador).

Además se genera una gran cantidad de residuos y si hay algo que sobra en un entorno natural son residuos de plástico

Personalmente recomiendo no utilizar este tipo de vasos y platos, a no ser que haya calma chicha. Una vajilla de pasta, que tiene su peso, es de toda seguridad y sólo se verterán los contenidos en caso de que el barco escore. Sí, de acuerdo, hay que fregarla después, pero no es necesario convertir esta actividad en un drama. Además, la vajilla desechable. Genera gran cantidad de basura.

Se recomienda, que cada comensal, una vez terminado su plato, le pase una servilleta de papel, de forma que elimine los restos pringosos que queden en el plato. Este sistema permite que los platos vayan a los fregaderos muy limpios, necesitando muy poca agua y detergente para dejarlos como los chorros de oro. Además se evita que restos orgánicos salgan por la tubería del fregadero y así no anide una maloliente flora microbiana en ellos. Lo mismo se puede hacer con los vasos. Así con un poco de colaboración por parte de todos la, fregaza deja de ser un problema.

QUÉ COMER. Conviene recordar, que estamos en un aparato náutico, que se mueve y que escora. El tipo de comida que se saque, debe estar pensada para la situación que navega el barco. Cuando hay meneo, no todo el mundo puede bajar a preparar algo abajo, ya que es muy posible que a los dos minutos se empiece a poner blanco y más que ganas de comer le entren unas incontrolables ganas de descomer.

Una solución es preparar bocadillos o sándwiches en el puerto y guardarlos adecuadamente en un tupper. Cuando los estómagos de la tripulación empiecen a dar señales de hambre, basta con subir el tupper y en eso se tarda menos de un minuto, evitando así las posibilidades de mareo. Navegando con cierto meneo, lo mejor es preparar comida "compacta" que no precise de muchos platos de donde caerse. Si queremos algo más elaborado es mejor esperar a un puerto o a un fondeo tranquilo donde la comida no se caiga y los platos y vasos no vuelen.

Es inevitable que durante la comida caigan migas y restos grasientos que en el caso de que el suelo o los asientos estén cubiertos de teca dejan inmediatamente la correspondiente mancha.

Aparte de comer de forma que reduzcamos la cantidad de partículas y líquidos que puedan caer, conviene tener a mano siempre un cubo lleno con agua de mar para verterlo cuando se produzca un vertido o después de terminar la comida. La teca lo agradecerá.

CONVIVENCIA. Cómo interactuemos con los demás y los demás con nosotros durante los días del crucero va a ser el factor que haga de la travesía una experiencia celestial o infernal.

Debemos tener en cuenta que las condiciones no son las adecuadas para facilitar una buena relación entre los tripulantes:

- Espacios reducidos. No es fácil evitar a los demás.
- Movimiento.
- Entorno muy diferente de nuestro entorno normal.
- Tareas a realizar.
- Posible mal tiempo, que genera miedos, mal humor, incomodidades...
- Idiosincrasia personal.
- Cuartos de baño que requieren atención y que no siempre se encuentran en un estado como para pasar una auditoría.
- Personas pícajosas, "enteraos", "diosas" y "dioses" y demás fauna molesta
- Roncadores muy profesionales.

Y todo esto en 40 m² durante varios días, rodeados de agua por todas partes. Es muy fácil que puedan surgir desavenencias y por tanto hay que estar muy atento para cortarlas de raíz desde su aparición.

Fundamental es que haya un patrón. Puede ser contratado o ser algún miembro del grupo, que tenga una experiencia superior a los demás en el tema náutico.

Debe haber un acuerdo por parte de todos en aceptar y obedecer sus decisiones en todo aquello que pueda afectar la seguridad del barco y su tripulación durante la navegación. Si no es así, el barco, se puede convertir en un galimatías inaguantable. Si hay más de un patrón ocurre igual que en la política, existe un gobierno y una oposición, que discuten permanentemente por nimiedades.

En esta sociedad actual estamos bastante mal acostumbrados a querer imponer nuestra santa voluntad a los demás, al grito de "pa chulo mí píruo". Además en todo colectivo existe siempre un lístillo que procura escaquearse de toda actividad no agradable como la limpieza, la fregaza... etc.

Son cosas a tener en cuenta antes de tomar la decisión de pasar las vacaciones en un crucero. Hay que elegir muy cuidadosamente a los compañeros de travesía.

Gente con la que tienes una relación magnífica en tierra se puede convertir en una pesadilla navegando.

Una especie muy destructiva es la "guapa oficial". Se trae un equipaje como para dar la vuelta al mundo, invadiendo varios armarios. Ocupa indefinidamente los cuartos de baño, se gasta los depósitos de agua dulce y hasta las botellas de agua mineral en quitarse hasta el último microgramo de sal de su cuerpo y sedosa cabellera y deja el barco lleno de pelos y por supuesto siempre esta quejosa de todo.

No menos peligroso, aunque de otra forma, es lo que los franceses llaman el "petit cabrón", o "Niño Hiperactivo", (o sea, lo que antes se llamaba simplemente mal educado). Se mueve por todo el barco, tocando todo lo que no debe, tirando todo lo que mancha y procura estar siempre en el peor sitio en el peor momento, ante la pasividad de sus progenitores que en el fondo están encantados de que haya más gente y así toquen a "menos niño". Esta peligrosa especie debe ser controlada desde el primer momento, pues aparte de la incomodidad puede generar graves accidentes.

Pero no hay que desanimarse. A pesar de todo se puede pasar muy bien, si se siguen los siguientes puntos:

- Establecer turnos rotatorios para las diferentes tareas, de cocinar, fregar y limpiar y no aceptar que nadie se los salte, empezando por un@ mism@.
- Si es necesario realizar guardias, establecer turnos de guardias de navegación, procurando crear equipos de forma que los que más sepan se mezclen con los que menos idea tengan. En condiciones normales, turnos de dos personas durante 3 horas
- Seguir siempre las instrucciones del patrón o de la persona que haga esta función.
- Evitar la creación de bandos. No murmurar de los otros.
- No ser reactivos en las contestaciones. Si algo de otro ha molestado, procurar decirlo cuando la tensión haya pasado y si puede ser de forma jocosa. Se trata de hacerle ver que ha dicho o ha hecho algo incorrecto o que te ha molestado, (posiblemente sin darse cuenta), no de machacarlo públicamente.

El "carácter fuerte", no se manifiesta por tener "prontos" descontrolados, que generan enemistades muy duraderas, si no en controlar al "yo indignado"

- Procurar no chillar para mandar una maniobra.
- A no ser que haya una absoluta homogeneidad en cuanto a opiniones políticas y religiosas, no sacar estos temas. Desgraciadamente en estos temas que se podrían clasificar de "opinables" en vez de exponer nuestro punto de vista, nos hemos acostumbrado, gracias al ejemplo de nuestros impresentables políticos, a imponer nuestra opinión y a machacar al que no piensa exactamente igual que nosotros. Así se generan grandes enemistades en pequeño espacio, Mala combinación.
- Si hay en el equipo algún espécimen roncadador, (hay más que perros descalzos), asumir que el mundo no es perfecto y ponerse tapones de cera en los oídos. Matarlo está todavía perseguido por la ley.
- Dejar los cuartos de baño después de usarlos mejor que estaban, (siempre es, por desgracia, posible).
- Comprender que se está en un barco no en el Hilton.
- Si no se tiene la seguridad de no marearse, tomar con tiempo las medidas preventivas oportunas.

- No querer imponer nuestra voluntad caprichosa.
- Procurar tener una actitud positiva y ganas de agradar al resto. No cuesta mucho y los resultados son increíbles.
- Ser ordenado y pedir que los demás también lo sean. No hay ambiente más deprimente que un barco en el que ha "explotado" el equipaje de todos sus tripulantes.
- Si hay alguien inaguantable, (cosa más posible de lo que parece), recordar que habrá que aguantarlo sólo unos pocos días y darle el cargo de EPP ("Entrenador Personal en Paciencia") y que nos enseñe todo lo que pueda, que sin duda será mucho.

VI EL MAREO

El mareo es el gran aguafiestas de cualquier crucero, sobre todo si van personas que no tengan costumbre de navegar con frecuencia. Cuando un tripulante lo pilla, gracias a su aspecto, fluidos y ruidos que emite, es fácil que contagie a otros miembros (y miembros).

A pesar de que el mareo no es algo grave, uno se siente como que se muere y esa sensación de "¡me muero!" se incrementa aún más si piensa en el tiempo que falta para llegar a puerto. Pero no, no se muere nadie, aunque llega un momento en que se desea.

Hay una cierta componente psicológica en el mareo. He conocido a gente que simplemente pensando que se van a embarcar ya se han mareado. Conozco un caso de una señora, que durante la travesía no puede bajar al interior del barco pues, según ella, se mareo inmediatamente, pero en cambio cuando el barco está en un fondeo agitado, en el que se mueve más y peor que en una travesía, puede pasarse horas abajo. Misterio... Otras personas, sometidas a condiciones "mareantes", en cambio no se marean.

Entre los hombres, muy hombres, existe la idea de que eso de marearse es una debilidad impropia de su sexo y cuando se empiezan a marear, además de las sensaciones desagradables lo pasan peor por no haber sido lo "suficientemente machos". Una estupidez.

Conozco gente, entre los cuales me encuentro, que a pesar de estar acostumbrados a navegar, en determinadas circunstancias se marean totalmente.

LAS CAUSAS DEL MAREO. En nuestro oído interno, hay unos canales semicirculares, orientados en las tres direcciones del espacio, que contiene un líquido que al moverse por el interior permite al cerebro tener una cierta idea de cómo nos movemos. Además lo que vemos, más las señales que envían al cerebro receptores en piel, músculos y articulaciones, hacen que el cerebro se haga una composición de lugar de cómo se mueve el cuerpo. Sin embargo, si algunas sensaciones no coinciden con otras, el cerebro se lío y del lío al mareo hay un corto trecho. Por ejemplo si vamos navegando con un cierto oleaje y bajamos a la cámara, en los canales semicirculares, el líquido en movimiento indicará al cerebro que nos estamos moviendo, pero nuestros ojos y los demás receptores, mandan la señal correspondiente a que no nos movemos, ya que dentro del barco no tenemos referencias que nos indiquen que el barco se mueve. El pobre cerebro, sobre todo si no está entrenado o tiene un elevado coeficiente de "marujez" no sabe a qué carta quedarse y ante la duda se mareo

SÍNTOMAS. Lo primero que sentimos al marearnos es una cierta incomodidad gástrica que aumenta con el tiempo. No apetece comer. Es más, pensar en la comida te pone fatal. Si eres fumador, no apetece nada, PERO NADA DE NADA, fumar. Aparece una sudoración fría, palidez, somnolencia, cansancio, bostezos... y a veces de repente llega la madre de todas las náuseas, totalmente incontrolable. A partir de ahí el mareo te ha poseído. ¡A disfrutarlo!

Se debe observar a los tripulantes proclives al mareo para detectar estos síntomas. Una intervención rápida puede atajar el problema a tiempo.

¿QUÉ HACER PARA MAREARSE?

- 1- La noche antes de navegar tomar más copas de la cuenta. Si puedes mezclar diferentes tipos de alcohol, mejor que mejor. Procura acostarte muy tarde y levantarte hecho un perro.
- 2- Si crees que tienes propensión al mareo o que la puedes tener, no se te ocurra tomarte una biodramina al menos media hora antes de embarcar.
- 3- Desayuna abundante café o café con leche. Que oigas "glub glub" en el estómago.
- 4- Come copiosamente comidas de difícil digestión.
- 5- No te pongas en lugares donde tengas visión del horizonte. ¡Ni se te ocurra mirarlo!
- 6- Que no te de la brisa marina.
- 7- Mira mucho para abajo. A Algo fijo en el barco como el compás o algún instrumento, inmóvil respecto a tí. Mejor aún: mira con los prismáticos.
- 8- Ponte a leer.
- 9- Baja a la cámara.
- 10- Abúrrete todo lo que puedas. No te sientas implicado en las actividades del barco. Concéntrate en pensar lo mucho que queda para desembarcar
- 11- Intenta contramandar con tu cuerpo os movimientos del barco.
- 12- Piensa íntensamente: "me voy a marear, esto es un rollo". Repítetelo tantas veces puedas, hasta que lo consigas.
- 13- Si alguien te pregunta -¿te estás mareando? ¡Tú, niégalo!, marearse es de cobardes.
- 14- Nunca hagas caso de lo que te digan los que tienen más experiencia con ánimo de evitarte el mareo.

Cuando un tripulante se ha mareado hay que estar pendiente de él. Se siente muy mal, tiene fatiga. De repente, llega la náusea y tiene que vomitar donde le pille. Lo normal y deseable, es que le pille en cubierta y lo haga por la borda. En ese caso conviene tenerlo sujeto ya que entre la desorientación, los movimientos del barco y los propios del vómito no es muy difícil que pudiese caer por la borda. Nunca tiene gracia, pero de noche, menos.

Tampoco está de más indicarle de forma que lo entienda claramente que devuelva por sotavento, sobre todo si hay viento, por razones obvias. Teniendo en cuenta su estado, no conviene meterse en tecnicismos sobre los conceptos de barlovento y sotavento, es mejor indicarle -¡¡por aquí, por aquí!!

TRATAMIENTO DEL MAREO. El mareo, a no ser que el presunt@ candidat@, proceda de la mula en lugar del mono, se puede atajar y será tanto más fácil, cuanto antes se detecten los síntomas y se tomen las medidas.

Por supuesto que lo ideal es que antes de embarcar (al menos media hora antes) los posibles candidatos se tomen algún comprimido anti mareo. Como suelen ser anti histamínicos producen sueño, por lo que deberán tomar uno que contenga cafeína.

Las pulseras elásticas con un hemisferio de plástico que presiona un punto de acupuntura cercano a la muñeca, parecen ser también efectivas. No sé si por el acumasaaje en sí o por la parafernalia del aparato. Si el patrón, o persona más sabia en el barco sobre "las cosas de la mar" vende bien el producto rodeándolo de misterio y seguridad, la pulsera funciona perfectísimamente.

Recuerdo que mi hija mayor de pequeña se mareaba en el coche siempre que se montaba. De nada valían las pastillas. Un día me recomendaron que poniéndole un esparadrapo o tiritita en el ombligo y colocándoselo con un gran ritual y sesudas y absurdas explicaciones, no se marearía. Fue "mano de santo"- Este sistema lo recomiendo con los niños.

Si vemos que algún tripulante presenta los síntomas descritos anteriormente, conviene actuar drásticamente, antes de que el mareo actúe.

Si el proceso está en sus comienzos, suele ser muy útil que tome la caña o la rueda, quitar el piloto automático y que lleve el barco a mano. Esto le va a obligar a mirar el horizonte, le dará más brisa que si está en un lugar muy protegido y tendrá que estar atento al barco, a las olas y a mantener un rumbo constante. No se aburrirá y se concentrará en cumplir su misión en lugar de estudiarse a sí mismo. En cuestión de veinte minutos, los síntomas han desaparecido. Mantenerlo en esa actividad tanto como se pueda.

En el caso de que el proceso se encuentre en fase más avanzada, deberemos utilizar artillería de grueso calibre. En verano o si el tiempo no es muy frío, se cogerá agua del mar con un cubo amarrado a una cuerda o de la ducha externa, con el pretexto de baldear la cubierta para quitar las migas. Cuando el paciente esté totalmente confiado se le arroja el cubo a la cara con todas tus ganas. La sorpresa, lo fría que está el agua y las ganas de partírle la cara al del cubo obran el milagro de que el mareo desaparezca inmediatamente.

Conviene, por la propia seguridad, explicarle inmediatamente, que esto se ha hecho por su bien, que se sentirá mucho mejor, cosa que él mismo puede comprobar. Si una vez espabilado se le hace que tome la caña o la rueda o se le involucra en alguna maniobra, (como "hombre clave"), por la cuenta que le trae no se mareará más en su vida.

VII LUGARES PELIGROSOS

Si nos estudiamos un poco mientras vivimos nuestra vida en tierra nos daremos cuenta que una gran parte de ella la vivimos con el piloto automático. El cuerpo se levanta, hace pipí se lava la cara, desayuna, se lava los dientes... etc. Pero mientras el cuerpo realiza estos actos nuestra cabeza, esta a lo suyo, planificando, lamentando, añorando, odiando...

¿Dónde deje las llaves? ¿Apagué la luz?, son típicas preguntas que nos hacemos con demasiada frecuencia, a consecuencia de que no ponemos la cabeza en lo que hacemos, a fuerza de que lo que hacemos se ha convertido en rutinario. En tierra, esta actitud no está exenta de un cierto peligro (¡ahí va, me salté el semáforo en rojo mientras iba pensando en cómo pagar la letra!), pero en general no corremos grandes riesgos. Pero en un barco, sobre el que no tenemos costumbre de movernos, conviene, por nuestro bien, poner atención a lo que hacemos, o de lo contrario nos vamos a dar bastantes golpes. Incluso nos podemos encontrar en situaciones peligrosas.

En un barco no conviene que nos movamos por impulso, de forma reactiva. Más vale pensar antes lo que se va a hacer y "estar presente" en la acción.

ANDAR POR EL BARCO. La cubierta de un barco tiene zonas por donde se puede pisar sin problemas, pero a su vez también hay zonas resbaladizas, poleas, salientes, diferentes niveles... etc.

Si hay que moverse por la cubierta, lo mejor es ir calzado, sobre todo si se va a participar en alguna maniobra. Las zonas que no tienen antiderrapante son fascinantes pistas de patinaje para los pies descalzos y mojados. Pero además, es muy, pero que muy fácil darse un golpe en algún dedo contra alguna cornamusa o alguna polea no siendo muy complicado rompernos un dedo. Lo mejor, es por tanto, llevar un calzado que proteja todo el pie y que disponga de suela antiderrapante. O sea un "náutico".

Conviene recordar, que, al estar en un barco, además de los obstáculos caza-principiantes, la cubierta se mueve. Al desplazarnos por el barco tenemos que tener muy presente los siguientes puntos:

- Mirar por donde vamos. Ver los obstáculos tanto en el suelo, como a más altura, tales como obenques, botavara, escotas...
- Mantener el centro de gravedad bajo. Andar con las piernas algo flexionadas. Así tenemos más estabilidad
- Ir agarrándose con una mano. Recordar siempre: "una mano para tí, la otra para el barco"
- Desplazarse siempre por la banda de barlovento, es decir la más elevada, así en caso de tropezón y caída, nos caemos en el barco y no al mar.

Si hay que desplazarse por la cubierta de noche, o con tiempo complicado (o mejor en cualquier circunstancia), es obligatorio hacer uso de los arneses de seguridad y las líneas de vida. Un mal tropezón, una pérdida de equilibrio no terminará con el tripulante en el agua, además en una situación en la que la recogida puede ser complicada.

Hay una costumbre, entre los lobos (y menos lobos) de mar de no descender al aseo para hacer pipí. No es cosa de hombres... Lo típico es mear por la borda. Por mí como si quieren mear haciendo el pino, pero eso sí:

- Por la banda de sotavento (hasta que no doble el Cabo de Hornos no está autorizado a hacerlo por barlovento)
- Con el arnés puesto y amarrado al barco, que están las dos manos ocupadas y a lo mejor en un bandazo no da tiempo a agarrarse.

LA ESCALERA HACIA EL INTERIOR. Por razones de espacio la escalera es muy empinada.

La forma de bajarla con seguridad es de espaldas y agarrándose a los asideros laterales.

Cuando estamos fondeados y el personal se baña, se tiene la mala costumbre de olvidarse de subir las toallas y bajar mojados a por ellas. La escalera mojada por esta causa se convierte en una pista de patinaje y se pueden provocar caídas con fracturas incluidas. Así que por favor, subir las toallas a la bañera antes de tirarlos al agua y procurar no bajar mojados al interior

LA BOTAVARA. Si la botavara esta a una altura de la cubierta de forma que pueda dar en la cabeza de un tripulante, se puede convertir en una máquina perfecta para sacarte los dientes de un solo golpe.

Mientras vamos ciñendo, la botavara va cerca de la línea de crujía del barco, bien trincada y no ofrece excesivo peligro. En cambio cuando vamos navegando a rumbos con vientos largos (entre 90° y 180°) la botavara también se abre para optimizar el rendimiento de la mayor en estos rumbos. En popa redonda, puede ir abierta 90° . En estas circunstancias, por un error del timonel o por una guiñada producida por una ola, el viento le puede entrar a la vela mayor por el otro lado y la botavara pasa de una banda a otra, como una guadaña, a toda pastilla, llevándose por delante todo lo que pilla.

Por tanto, hay que evitar, siempre, estar en sus proximidades o en su posible trayectoria, de forma que te pueda dar ya que además del golpe que generaría graves fracturas y una abultada factura del dentista puede lanzar al descuidado tripulante al agua inconsciente.

EL GÉNOVA. El Génova, es un foque, grande cuyo puño de escota suele llegar por detrás del palo. Es fundamental que mientras se iza, o desenrolla y cuando se víra por avante o se traslucha, no haya nadie por su zona de movimientos.

Cuando nos aproamos al viento, o víramos el Génova flamea y al flamear produce auténticos latigazos del puño de escota, que al ser duro le hará bastante daño al que pille.

Por tanto, cuando se vaya a maniobrar el Génova hay que pedir al personal que despeje su zona de influencia.

EL MOLINETE DEL ANCLA ELÉCTRICO. Otra zona donde no podemos estar despistados. Mientras se manipula hay que estar muy atento procurando no meter los pies o ropas entre la cadena y el molinete. Su fuerza es tremenda y un descuido genera un grave accidente.

Hay que concentrarse en que la entrada de la cadena a los dientes del molinete esté completamente libre de objetos que se puedan enredar.

LOS WINCHES. Los winches especialmente los del Génova y spí pueden producir graves accidentes si no se manejan con total atención.

Para tomar vueltas a un winche que va a trabajar hay que seguir los siguientes puntos:

- Colocarse, frente a él de forma adecuada, de manera que quede a la altura de los testículos o equivalente
- Tomar dos vueltas, en el sentido de las agujas del reloj.
- Tirar, cuando proceda e inmediatamente tomar una tercera vuelta, (y cuarta), pasarlo por fuera de la lengüeta y finalmente fijarlo en la mordaza autocazante.
- Una vez fijo, si hace falta cazarlo más se hace con la manivela.

La razón de tomar sólo dos vueltas cuando se va a tirar a mano, es que si se le dan más es muy fácil que las vueltas se muerdan una sobre otras. Es también fundamental, que cuando se tira a mano, el tiro sea perpendicular al eje del winche.

Tomar después más vueltas es debido a que así aumenta la fricción de la escota sobre el winche y ésta no resbala cuando lo queramos tensar. Igualmente, a la hora de quitar la escota, lo hacemos con más seguridad. Si tenemos menos vueltas y quitamos una, en caso de bastante viento, la escota se escapa, por falta de fricción y es fácil quemarse las manos.

Para quitar las vueltas de un winche y liberar la escota o lascarla procederemos de la siguiente forma

- Colocarse, frente a él de forma adecuada, como se explicó anteriormente
- Con una mano presionar las vueltas contra el winche con ganas. Con la otra mano, mientras las vueltas están presionadas, tomar la escota que cuelga por detrás de la mordaza y liberarla de ahí, quitando rápidamente una vuelta. Esta mano no tenerla muy cerca del winche. En un descuido puede ser absorbida entre la escota y el winche, con el consiguiente dolor.
- Sujutando firmemente la escota se puede lascar (ir soltando poco a poco)
- Si vemos que la escota se va y no la podemos sujetar NO intentar cogerla, ya que puede producir una quemadura importante.

En cualquier caso, recomiendo que se usen guantes de vela, que protegen las manos de estos peligros.

BAJAR A LA CÁMARA. No debe tener problema, pero conozco más de un caso de hacerse bastante daño por caerse durante el descenso.

. Conviene bajar de espaldas y agarrándose con ambas manos. No es recomendable bajar descalzo y con los pies mojados. Los escalones suelen ser muy resbaladizos.

TIRARSE AL AGUA. Es muy frecuente entre los mozalbetes, sobre todo si hay presencia de "sirenas" a bordo, que demuestren sus habilidades masculinas saltando desde los sitios más complicados del barco al agua, con objeto de provocar la admiración de las hembras presentes.

Tirarse desde el techo de la cámara, saltando por encima de los guardamancebos, es muy peligroso. El resbalón es más que posible y al no tener el impulso adecuado, es fácil que nos dejemos los atributos masculinos colgando de los guardamancebos, con el consiguiente dolor y ridículo.

En el barco, existen zonas por donde se puede acceder al mar sin ningún peligro. Es una enorme estupidez producir un accidente por imitar a Tarzán.

Es FUNDAMENTAL que nadie se tire al agua hasta que no esté el motor del barco apagado. Es una norma muy sencilla, fácil de recordar y de cumplir, que evita pavorosos accidentes que solemos leer en las páginas de sucesos en verano.

Igualmente, antes de poner el motor en marcha, hay que comprobar que no hay nadie en el agua.

En la mar la precipitación es el mejor camino para producir un accidente. Un accidente que se produce lejos de los servicios sanitarios, no lo olvidemos.

No se trata de que nos montemos en un barco intimidados por los peligros que nos acechan. Simplemente hay que ser consciente de ellos y poner los seis sentidos (el sexto es la mente, que suele estar siempre donde no debe), en lo que vamos a hacer.

VIII iii HOMBRE (O MUJER) AL AGUA!!

La caída de un miembro de la tripulación al agua es una de las situaciones peores que se nos puede plantear en un crucero. Si esta caída se produce durante la noche o en una situación de temporal es muy fácil que acabe en tragedia. Por tanto todo el tiempo que empleemos en informar a la tripulación de los riesgos que implica, cómo se puede evitar y qué hay que hacer en el caso de que ocurra no es nunca tiempo perdido.

Hay que tener en cuenta un factor importante, que es la temperatura del agua del mar. El cuerpo humano, debido a la gran conductividad térmica de ésta, pierde calor fácilmente y si la temperatura corporal desciende por debajo de 32º C, se produce el desmayo y la muerte por hipotermia si baja de 30º C. La velocidad con que se producen estos efectos depende de la temperatura del mar. Con el mar a 15ºC la muerte por hipotermia se puede producir en 6 horas...

PREVENIR LA CAIDA. Caerse de un barco es más fácil de lo que parece. Navegantes rebosantes de experiencia como el gran Erik Tabarly, encontraron la muerte al caer de su barco por un golpe de la botavara mientras le tomaba rizos sin llevar arnés. No sólo se caen los tontos, incautos y despistados. Aparte de no cometer estupideces -algo realmente difícil de cumplir por un ser humano- conviene saber moverse por el barco.

- Andar siempre con las piernas flexionadas y el centro de gravedad bajo.
- Procurar ir inclinados hacia el interior del barco, de forma que si llega un golpe de mar imprevisto o un resbalón caigamos hacia dentro, no hacia fuera.
- Si hay que salir de la bañera y dirigirse hacia proa, hacerlo siempre por la banda más alta, es decir la de barlovento.
- Tener cuidado con los tropezones con poleas, bitas, escotas tensas que puede haber en nuestro camino.
- Tener cuidado no pisar cabos, pues pueden girar y el efecto es el mismo que un resbalón.
- Agarrarse siempre con una mano al barco, preferiblemente a otro sitio más seguro que los guardamancebos.
- No orinar por las bandas de noche
- Evitar que los niños corroteen por el barco cuando éste está navegando
- utilizar arneses de seguridad siempre que se navegue de noche, con temporal o con tripulación bisoña.
- El alcohol y otras drogas deprimen los centros del autocontrol y favorecen que se comentan estupideces, (más todavía), además de hacer que el equilibrio sea inestable

¡VAYA POR DIOS, SE CAYÓ! En cuanto seamos conscientes de que alguien se ha caído, lo primero que tenemos que hacer es gritar con todas nuestras ganas iii HOMBRE AL AGUA!!!. Si la que se ha caído es una mujer, no pasa nada por gritar "HOMBRE", en este momento, no es prioritario aplicar políticas de igualdad. Lo prioritario es recoger a "la persona "caída. Debemos chillar el "hombre al agua" hasta que seamos conscientes de que la tripulación se ha enterado.

El que hayamos advertido de la situación de emergencia, no quiere decir que mientras estemos chillando no hagamos nada más. Hay mucho trabajo que hacer.

En un barco que vaya navegando a la modesta velocidad de 3 nudos, en un minuto el tripulante caído se encuentra ya a 93 metros. Si es de noche ni se le ve. Por tanto es prioritario que marquemos la situación del naufrago lo antes posible

- Le tiramos los salvavidas.
- Si disponemos de un Plotter-GPS, apretamos inmediatamente la tecla MOB (Man Over Board), inmediatamente en la pantalla aparece la posición del barco en el momento de presionar MOB y la distancia y rumbo para volver a ella. Hay que pedir al patrón que se nos instruya sobre el uso de esta tecla. Si no tenemos este equipo, hay que apuntar la posición con decimales, hora y rumbo del barco, así como su velocidad.
- No está de más tirar, además de salvavidas, colchonetas y otros objetos flotantes que marquen la zona de la caída y que además puedan servir de ayuda para agarrarse el naufrago.
- Si hay algún tripulante a mano hay que pedirle que no pierda de vista al caído y objetos que le hemos lanzamos.
- Por radio, en el canal 16, se debe informar que tenemos un "hombre al agua" y en qué posición se ha producido el accidente.

Todas estas operaciones deben realizarse lo más inmediatamente posible a la caída del tripulante.

Si hay viento conviene tener en cuenta que los objetos flotantes derivan más deprisa de lo que parece y desde luego más que el naufrago. Se puede dar el caso con vientos fuertes que éste no pueda alcanzarlos.

ANTE TODO HAY QUE EVITAR QUE CUNDA EL PÁNICO Y QUE NADIE SE LANCE AL AGUA.

VOLVER A POR EL CAÍDO. Una vez que hemos marcado la posición de caída y que todo el mundo se ha enterado que tenemos a alguien en el agua, queda la tarea de volver por él. Es más fácil decirlo que hacerlo. Generalmente cuando alguien se cae al agua, suele haber viento, mar, a lo mejor hasta llevamos el spi arriba... en fin que pasa lo peor en las peores circunstancias.

En principio debemos mantener el rumbo que llevamos y no debemos dar la vuelta hasta que no tengamos el barco en condiciones de dar la vuelta. Si llevamos el spi arriba, esto lleva su tiempo y mucho ojo no vayamos a perder a otro tripulante con las prisas y la maniobra. Si uno no tiene gracia, dos, es para nota.

La maniobra a realizar depende de la situación del momento y de la experiencia de la tripulación. Si la experiencia es grande podemos volver a vela hasta la posición en que pensemos que está nuestro tripulante caído si no es así lo mejor es no complicarse la vida

Conviene poner el motor en marcha, PERO **iiisIN PRECIPITACIÓN, COMPROBANDO QUE NO ARRASTRAMOS NINGÚN CABO QUE SE PUEDE LIAR EN LA HÉLICE!!!**, aproarnos y guardar las velas.

Volver hacia la zona de caída, siguiendo las instrucciones del Plotter-GPS, o sea a un rumbo contrario al que llevábamos antes de todo el follón. Debemos tener a alguien en la proa (provisto de arnés y enganchado a una línea de vida, para que no se caiga y si es de noche, con una linterna, para poder localizar mejor al naufrago).

Conviene tener en cuenta que si hay viento todos los objetos flotantes que hayamos tirado y que nos pueden servir de referencia visual, habrán derivado, por lo que nuestra búsqueda se debe centrar a barlovento de ellos.

Si es de noche, llegados a la zona donde presumiblemente se encuentre nuestro tripulante caído, debemos navegar con precaución y extremar la vigilancia. Podemos tenerlo muy cerca, no verlo y darle un golpe con el barco, o hasta cogerlo con la hélice, (ilo que le faltaba al pobre!)

Si no conseguimos localizarlo en el punto previsto realizar barridos de unos 500 metros a barlovento de los objetos que lanzamos.

La mejor forma de solucionar este problema, es, como siempre, evitar que se produzca:

Todos los tripulantes que estén en cubierta, por la noche, (y de día si el tiempo es malo), deben llevar el arnés/chaleco puesto y en el barco estarán colocadas las líneas de vida por las bandas, a las que obligatoriamente nos engancharemos siempre que haya que desplazarse por el barco.

IX EL TIEMPO

Al "urbanita" medio que vive en una gran ciudad, se desplaza de un ambiente climatizado a otro, igualmente climatizado, en coche climatizado, le importa un rábano el tiempo. Nunca mira al cielo ¿para qué? No se fija en las nubes ni en los cambios de viento. No presiente las tormentas. Piensa que una "isobara" es un palo normalizado de acuerdo con las normas ISO. Como mucho mira el tiempo en la televisión distinguiendo entre soles y nubecitas, para saber si al día siguiente, en sus vacaciones, se podrá tostar al sol.

Las actividades náuticas, se realizan a cielo abierto y por tanto estamos sujetos a los cambios meteorológicos, que por desconocerlos, nos parecen caprichosos e imprevisibles. El tener un cierto grado de anticipación en lo referente al tiempo que nos va a hacer es más que importante a la hora de disfrutar de un crucero y ahorrarse malos, angustiosos diría yo, momentos. Incluso si nos pilla una meteorología adversa, la situación es tremendamente más manejable si estamos preparados.

Antiguamente la gente que dependía del tiempo meteorológico y su evolución miraba al cielo, al mar y a la tierra, intentando ver señales que le permitiesen adivinar si iba a llover o no, si entraría un temporal o habría en cambio un día de sol y moscas. Como esto de los mapas de la tele, los modelos numéricos, los satélites, internet y demás medios ultra sofisticados son a nivel de la historia de la humanidad muy, pero que muy recientes, el método de observación de signos está muy desarrollado, (¡incluso hasta en verso!). Todavía en estos tiempos de la globalización y la tecnología suele ser determinante a nivel local, donde los modelos numéricos no llegan.

Hoy en día, además de la observación, contamos con tal arsenal de sistemas de predicción y avisos, que el que nos pille mal tiempo desprevenidos, se puede calificar perfectamente como una solemne estupidez, aunque conviene recordar que para Einstein las dos cosas que consideraba infinitas eran el universo y la estupidez humana y no estaba seguro de la primera...Conviene enumerar pues estos medios:

EL TIEMPO EN LA TELE. A nivel náutico no suele ser el sistema más preciso y detallado, pero obviamente va a avisar si nos ataca una borrasca, donde además de lluvia son previsible vientos más fuertes de lo que nos gustarían. También avisa de la posible formación de tormentas. El problema es que no siempre es posible tener una buena cobertura de señal de televisión. Las emisoras de radio de AM o FM nos pueden dar entonces cierta información, sobre todo después de los noticieros de cada hora.

INFORMACIÓN "METEO" EN LA OFICINA DEL PUERTO. Si estamos en puerto, no será mala idea que antes de salir le echemos una ojeada al tablón de anuncios de la oficina que suele tener siempre pinchado un parte meteorológico. La opinión de los lugareños siempre es enriquecedora.

CANAL 16. Sintonizando el canal 16 de del emisor-receptor de VHF de nuestro barco tenemos acceso a boletines meteorológicos emitidos por las estaciones costeras para las diferentes zonas costeras y altamar. Estos boletines comienzan siempre con los "avisos de temporal", (fuerza 7 o superior), describiendo posteriormente la situación meteorológica general y

centrándose a continuación en el viento y estado de la mar para cada zona así como su evolución. Por mi experiencia he podido comprobar que las predicciones las suelen "clavar". Es por tanto muy recomendable, cuando se está a bordo mantenerse a la escucha en el canal 16, que además nos puede dar también "avisos a los navegantes".

INTERNET. Actualmente gracias a internet podemos acceder a una gran cantidad de páginas que dan una completa información de viento y oleaje. Esta información se presenta en forma de cartas más o menos locales y con un horizonte de previsión de varios días.

Estas cartas están basadas en modelos numéricos y por muy sofisticados que sean, conviene saber que la predicción es tanto más falsa cuanto mayor sea su horizonte de predicción y cuanto más local la queramos. Se elaboran con una malla de cuadraditos de varias millas de lado (por ejemplo 50 millas) y en esta red, es fácil que se te cuele una tormenta -fenómeno local a veces monstruoso que genera vientos acongojantes-. O sea que cuando en el mapa nos aparece una flechita de 10 nudos, puede ser que nos encontremos, sin esperarlo 40 nudos (y la fuerza aerodinámica es proporcional al cuadrado de la velocidad... es decir, ¡16 veces superior!).

Por tanto no nos conformemos simplemente con ver el viento, miremos también en estas páginas las posibilidades de que se desarrolle una tormenta en la zona.

En general las páginas especializadas en meteorología náutica contienen una gran información, así como mapas de radar (que detecta la lluvia) y secuencias de fotos de satélite...etc. El único fallo, es que a no ser que nuestro barco vaya dotado con un sistema de comunicaciones por satélite, a veces podemos no tener cobertura.

En un crucero veraniego será muy difícil no tener algún tipo de cobertura de VHF, radio o internet, por lo que podemos estar informados permanentemente de la evolución meteorológica. Si nos pilla mal tiempo sorpresivamente es porque nos lo hemos buscado nosotros por dejadez.

Pero además de todos estos datos que nos suministra la tecnología actual, siempre nos queda la observación directa del ambiente que nos rodea. Ninguna tormenta se produce "de repente". Mucho antes de que empiece a soltarnos, lluvia, viento, rayos y centellas se han manifestado cantidad de señales que nos indican lo que se está preparando.

NOS PILLA UNA TORMENTA. En un apacible crucero veraniego, el que nos pille una tormenta, es una de las situaciones más "espectaculares" que se puede producir. Aunque nos puede parecer tremendamente peligrosa, la verdad, es que es más el ruido que las nueces.

Si hemos estado atentos a los partes meteo del canal 16 o bien hemos consultado el tiempo por internet será muy difícil que nos pille de improviso, por lo que estaremos preparados, la tripulación informada, (y asustada), listos para tomar las medidas oportunas para minimizar sus efectos.

Los días en los que se producen tormentas, por la mañana, suele haber bastante calma. El cielo está lechoso, (mucho humedad) y relativamente temprano, empiezan a aparecer nubes tipo cúmulos, de aspecto algodinoso que evolucionan a tipo coliflor creciendo en tamaño y fundiéndose entre ellos. Esto indica que hay mucha inestabilidad, debido a una masa de aire

frío en altura. El aire caliente y húmedo de las capas inferiores, tiende a subir con facilidad condensándose la humedad que contiene en forma de nube. Todo esto indica que se dan las condiciones para la formación de la tormenta, que se producirá generalmente a partir de media tarde hasta la noche.

Si observamos estos síntomas, no deberíamos dejar el barco abandonado, mientras nos vamos a tierra con la auxiliar.

Si estamos fondeados, conviene observar a los barcos vecinos. Ver su posición, cómo bornean y si tenemos algún barco demasiado cercano para nuestro gusto, modificar el fondeo, (ahora que todo está tranquilito y no hay nervios) y largar más cadena que la que largamos habitualmente (al menos 5 veces el fondo, siempre que esto no implique caer muy cerca de otro barco). Si estamos en un fondeadero muy concurrido es muy recomendable tener las defensas puestas. Nunca se sabe lo que puede pasar...

Si se ve un núcleo tormentoso cercano, conviene ir siguiendo el movimiento de éste para comprobar si nos va a alcanzar. Aparte de la oscuridad del cielo que se nos acerque, el contar los segundos que tarda en producirse el trueno después de ver el rayo nos puede ayudar a saber si la tormenta se acerca o se aleja.

Hay que asegurarse de que todos los portillos y escotillas están cerrados.

Es muy normal que antes de la llegada de la tormenta, se produzca una gran calma, (tensa, dicho sea de paso). Pero súbitamente aparecerá, antes de que nos pase por encima el núcleo de la tormenta y la lluvia, "la primera racha", un incremento del viento muy rápido, que puede alcanzar los 40-50 nudos. Este viento se produce por la caída de agua en forma de lluvia o granizo, que arrastra el aire en su caída hacia abajo verticalmente y al llegar a la superficie del mar o la tierra se desparrama en forma radial a partir de donde cae la precipitación. Cuanto mayor sea el núcleo y más negro, estar rachas serán más fuertes. Se puede ver venir desde la distancia a la primera racha ya que en el mar provoca un cambio de tonalidad (más oscuro) y en tierra levanta polvaredas.

Este viento huracanado no llega a levantar mucho mar, ya que no actúa suficiente tiempo sobre la superficie y el fetch de distancia. (zona de influencia), es pequeño. Puede provocar que las anclas de los barcos fondeados, (o del nuestro, si no hemos soltado mucha cadena), empiecen a garrear con lo que se monta el consabido espectáculo de barcos chocando unos contra otros, chillidos y encima calados.

Personalmente soy de la opinión de que si el fondeadero o nuestros vecinos no nos merecen demasiada confianza, antes de que se monte el pollo, levantemos el ancla y esperemos el espectáculo, (en el cual somos artistas invitados), en mar abierto, donde tenemos amplia capacidad de maniobra.

A veces se pueden observar una o más "mangas", (o sea, tornados), que se mueven de forma algo errática. Su duración no suele ser grande. Conviene evitarlos, ya que pueden producir destrozos en los toldos y capotas del barco.

Pero sí hay algo que impresione cuando te pilla bien pillado una tormenta son los "efectos especiales de luz y sonido" que la acompañan. El espectáculo es más pavoroso que peligroso. Ves los rayos caer muy cerca e inmediatamente, casi al mismo tiempo que estás viendo caer el rayo te envuelve el sonido del padre de todos los truenos. El siguiente, me cae encima, piensas. Pero no. Por raro que parezca los rayos no tiene preferencia por los palos de los barcos. Yo sí fuera rayo y desde la altura viera unos palos, con sus crucetas, sus antenas... tan atractivos, es que no me podría aguantar. Pero los rayos tienen más preferencia por el mar, cosa que no me molesta en absoluto.

Aun en el caso de que alguno quisiera ir al palo, tampoco debemos preocuparnos demasiado. El Palo, está conectado a la orza mediante un cable en forma de trenza, con lo que el rayo se va al agua.

No obstante, si nos pilla una tormenta eléctrica, no conviene tocar pasamanos, obenques estays...etc. Los rayos tienen ideas propias y son muy temperamentales.

Es fundamental que no haya ningún instrumento electrónico conectado. Aunque no nos alcance ningún rayo, es muy posible que la electrónica se dañe por las descargas de los rayos cercanos.

Es deseable que durante la tormenta, la tripulación que no sea necesaria en cubierta, se quede dentro del barco. Así tenemos una preocupación menos de que alguien se caiga al agua, (imel momento para buscarlo!) o el granizo la lísie.

En la mayoría de los casos todo este espectáculo dura menos de una hora, volviendo todo a la calma de tal forma que uno cree que ha tenido una pesadilla.

Sabiendo que si hemos tomado las precauciones necesarias una tormenta no debe producir ningún problema, podemos disfrutar "desde dentro" del espectáculo, ya que como espectáculo, es de los mejores si lo ves desde un barco.

CÓMO HACER UNA PREDICCIÓN. En internet, existe una cantidad enorme de recursos, que nos permiten elaborar nuestra propia predicción, para en función de ella, dirigirnos a un lugar o a otro, (o quedarnos en puerto si no lo tenemos claro)

Yo suelo seguir esta secuencia:

- **VIENTO:**

www.eltiempo.es, una excelente página muy completa y accesible que contiene gran cantidad de información. Los mapas de viento son muy fiables.

www.woespana.es . Mapas muy completos a nivel mundial también en

www.meteosim.com

www.windfinder.com

www.windguru.cz/es

www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/maritima

www.woespana.es/navegar/viento?01&CONT=eses&LANG=es

- **ISOBARAS:**

www.meteored.com/isobaras/mapa-isobaras-24.php

<http://www.eltiempo.es/presion/>

- **LLUVIA:**

www.eltiempo.es/lluvia/

www.woespana.es/weather/maps/forecastmaps?MAPS=vn&3&PRG=vorherplot&LANG=es&CONT=eses&ART=vn&LOOP=0&LAND=SP

www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/precipitacion

- **RADAR:**

<http://www.woespana.es/cgi-app/radar?LANG=es&CONT=eses>

<http://www.aemet.es/es/eltiempo/observacion/radar?w=0>

- **SATELITE:**

<http://www.eltiempo.es/satelite/>

<http://www.aemet.es/es/eltiempo/observacion/satelite/infra>

- **AVISOS:**

<http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/avisos?w=hoy&datos=img>