

A. Alvarez.- España-

CÓMO AFRONTAR UN TEMPORAL

Las condiciones climatológicas nos pueden parecer las idóneas cuando decidimos salir a navegar, sin embargo, en un abrir y cerrar de ojos pueden desencadenarse violentos vientos e incluso verdaderos temporales, que exigen que el barco y su tripulación den de sí todo lo que llevan dentro. La correcta interpretación de las condiciones climatológicas, el saber cuándo se acerca un temporal por medio de los mapas meteorológicos y de los indicios que proporciona la naturaleza, son requisitos indispensables para una navegación segura. Sin olvidar que la mejor forma de afrontar un temporal es evitarlo, dado que los partes meteorológicos de hoy en día son muy fiables, vamos a plantear diferentes formas de actuar cuando el viento arrecia y la mar pasa a ser de incómoda a peligrosa.

¿CUÁNDO CONSIDERAMOS QUE TENEMOS UN TEMPORAL?

Existen varios factores determinantes, como la eslora de la embarcación, la intensidad del viento y la altura de las olas, que hacen que el concepto de temporal sea relativo. En lo que se refiere al viento, la opinión académica es que a partir de treinta y cuatro nudos de viento, en la escala Beaufort, la denominación de fuerza ocho ya es de temporal. A la intensidad de fuerza siete se le considera todavía frescachón, que va desde los veintiocho a los treinta y tres nudos de viento. Sobre la altura de las olas es muy arriesgado poner una medida, porque cualquier marino experto sabe que no sólo es la altura de la misma, sino el hecho de que sea rompiente, o su arista, lo que la puede convertir en peligrosa o dura. Un ejemplo es el Mediterráneo, donde se forma una ola corta y de poca longitud de onda que dificulta enormemente la navegación. En lo relativo a la **eslora de la embarcación**, podríamos decir “Barco grande, ande o no ande”, el viejo dicho marinero tiene gran sabiduría en su concepto, puesto que cuanto mayor es la embarcación, mejor se gobiernan las olas, más difícil es volcar, y el paso de ola es más cómodo. Esta certeza nos hace reconsiderar la opinión académica: a partir de fuerza seis, o cuando la intensidad de viento supera los veinte nudos, podemos considerar que las cosas se complican, sobre todo para embarcaciones pequeñas de navegación costera. La eslora del barco no sólo facilita el paso de ola, sino que además lo dota de un desplazamiento, y una estabilidad de lastre y de formas que cambia mucho las cosas. Por otra parte, la **altura de las olas** es algo muy relativo. No es lo mismo una mar tendida y larga que una ola corta. Otro dato importantísimo es el fetch. En

meteorología el “fetch” es lo que en castellano denominaríamos “recorrido”. La altura de la ola depende de tres factores: la intensidad del viento, su persistencia y su fetch. Es decir, es importantísimo el número de millas que recorre el viento mientras forma la ola. Dicho de otra manera, podemos tener un viento muy intenso pero si navegamos a poca distancia a sotavento de una costa la altura de la ola será pequeña. Esa es la razón por la que las mayores olas son las de las latitudes australes, en el Indico y Pacífico Sur, donde su recorrido es de miles de millas con vientos duros y constantes de componente oeste. La ola es peligrosa cuando rompe, cuando navegamos contra ella y los pantocazos en la amura sacuden todo el barco poniendo en peligro la resistencia de los materiales y la jarcia, cuando viene de través y compromete nuestra estabilidad, o cuando entramos en sincronismo, con balances violentos a ambas bandas. También es peligrosa cuando navegamos a favor de mar y viento y una rompiente repentina puede atravesar nuestra embarcación y provocar un vuelco. Este último caso es tan peligroso navegando a vela como a motor, sobre todo en las motoras actuales de fondos planos que planean con facilidad, pero que las hace inestables con mar de popa.

ESTAR PREPARADOS

Evidentemente el mal tiempo es algo que no siempre podremos evitar, es conveniente que tanto nosotros como nuestra tripulación practiquemos estas técnicas con vientos moderados, aprovechando esos días que sopla con cierta dureza pero el clima es estable y no tiene tendencia a empeorar.

También conviene salir a navegar en esas condiciones con algún timonel más experto, quien nos enseñará la mejor manera de encarar algunas maniobras o indicará posibles errores.

A menudo son las cosas más absurdas las que contribuyen a convertir en un calvario las malas condiciones climáticas, por eso, el mejor consejo es estar siempre preparados y tener en cuenta los pequeños detalles.

La jarcia firme

Debe inspeccionarse periódicamente el estado de la jarcia firme en busca de cables de acero corroídos o con algunos de sus hilos cortados, si es así hay que reemplazarlos. Todos los pasadores se desgastan con el trabajo, es conveniente desmontarlos para su mejor control. Los puntos de anclaje deben controlarse frecuentemente en busca de bulones o tornillos flojos, zafados o corroídos y también rajaduras, corrosión o podredumbre en los respectivos lugares donde están fijados. Hay que revisar que los candeleros estén bien sujetos y confirmar que los guardamancebos están en buenas condiciones. El palo debe revisarse minuciosamente periódicamente

en busca de rajaduras (ojo, los de aluminio también) remaches y/o tornillos flojos o fatigados.

La jarcia de labor

La jarcia de labor no es para despreciar, una driza que no sube o que no baja puede convertir una simple maniobra de tomar rizos o cambiar vela en una pesadilla en cualquier momento. Hay que revisar los alojamientos de las roldanas en el palo y los cables de driza en su extremo superior que es donde fácilmente se rompen por la fatiga.

Las velas

Las velas sufren con el tiempo varios inconvenientes, se estiran, se desgastan (especialmente las que trabajan con relinga embutida en vez de mosquetones) y sus costuras tienden a cortar los hilos en una o más partes. Revíselas de vez en cuando. Trate de contar con un foque pequeño y de ser posible con un tormentín bien robusto. Una vela de capa ayudará mucho si tenemos que aguantar cerca de una costa de sotavento. No olvide llevar cinta adhesiva para reparaciones, aguja e hilo.

Timón y casco

Debe controlarse periódicamente la pala, mecha y herrajes del timón para asegurarse de su firmeza. Si el casco es de madera revisar las tracas y las cuadernas en previsión de maderas podridas, en mal estado o flojas. Es muy importante contar con imbornales generosos para el rápido achique de la bañera si tiene cockpit estanco y asegurarse que estén perfectamente destapados. Elimine todo tipo de objetos que puedan obstruir el achique de agua.

Instalación eléctrica

Es conveniente revisar periódicamente la instalación eléctrica que debe ser perfecta, libre de uniones “provisionales” y cables sueltos. Todas las conexiones deben estar preferentemente soldadas con estaño y, si han de acoplarse a componentes desmontables, deberán poseer terminales de cobre o bronce correctamente fijados con tornillos del mismo material (nada de tornillos de hierro). Los terminales oxidados más tarde o más temprano acarrearán disgustos, la presencia de una coloración verdosa es indicativa de la formación de cardenillo, que no solamente hace mal contacto sino que corroe la unión destruyéndola en poco tiempo.

Los objetos

Todos los objetos pesados deben tener previsto un alojamiento en el que puedan trincarse con seguridad para evitar que rueden o se deslicen, preferentemente cerca de la parte inferior del casco para evitar su caída. El depósito debe ser tenido en cuenta y permanecer inmóvil bajo cualquier circunstancia; sus mangueras deben estar

convenientemente fijadas con abrazaderas. La llave de cierre debe estar bien accesible para cortar el suministro en cualquier momento. Los objetos pequeños deben poder acomodarse en cajones o compartimientos de los que no puedan escapar. Tenga especial cuidado con aquellos que pueden lastimar como cuchillos, etc. Si tiene puertas para cerrar los compartimientos verifique que sus cierres sean lo suficientemente seguros para no abrirse con un bandazo, recuerde que la estética no debe primar sobre la seguridad. Emplee redes para cerrar alojamientos abiertos y esté seguro de que puede accederse a los elementos estibados rápidamente. No utilice recipientes de vidrio ni adornos colgantes (cuadros, diplomas, copas, etc.)

Los elementos de seguridad

Los elementos de seguridad no están simplemente para evitar multas. Su vida y la de su tripulación vale muchísimo más que el coste que representan. No conviene escatimar esfuerzos en estos materiales. Deben hallarse a mano y listos para usarse en cualquier momento, especialmente los chalecos salvavidas que deberán revisarse periódicamente para controlar sus dispositivos de sujeción. Las bengalas no deben estar caducadas y el procedimiento para su encendido debe ser conocido por todos para efectuarlo rápido con malas condiciones, evitando quemaduras. Aproveche para entrenar a su tripulación con aquellas en que ha expirado su vida útil.

La vestimenta

Es de primordial importancia que la vestimenta sea de la mejor calidad que nos podamos costear. Los trajes de agua no siempre son la mejor solución. Si fallan en su función, nos mojarán la ropa interior y la ropa mojada es un pésimo aislante térmico. Aún con temperaturas moderadamente bajas, el viento hará que la pérdida de calor se produzca a un ritmo que rápidamente acabará con sus energías. Controle estrictamente el peso de toda su indumentaria y accesorios y contrástelo con la fuerza de flotación de su chaleco salvavidas.

CUANDO LA COSA SE VA PONIENDO FEA

Prevenir, mejor que lamentar. Por eso, si percibimos que hay probabilidad de que el tiempo empeore, es conveniente ir preparándose con la debida anticipación aunque hayamos decidido dirigirnos a aguas seguras o a algún puerto. Nunca se sabe si lograremos el objetivo antes que la tormenta se desate de manera que conviene:

- Desalojar la cubierta y la bañera de todos los elementos que no son indispensables, estibándolos en sus respectivos lugares.

- Trincar firmemente en cubierta el bote auxiliar o el bote salvavidas si los hay.
- Asegurar la línea de vida a puntos bien firmes sobre cubierta.
- Cerrar todas las escotillas y traga vientos asegurándose de que están bien atornillados los cierres.
- Achicar la sentina, pues es posible que se embarque agua durante el chubasco.
- Guardar y trincar todos los elementos que anden sueltos en el interior, pues es probable que el barco escora y reciba algún que otro violento bandazo.
- Cerrar todas las esclusas que no sean indispensables durante la navegación.
- Preparar los trajes de agua y ropa bien seca y abrigada (tener en cuenta que seguramente la temperatura disminuirá durante un chubasco).
- Es conveniente disponer de dos o tres linternas con pilas nuevas. .
- Controle el equipo de radio y asegúrese que su selector de potencia esté en “Alta” (High) y anote periódicamente su posición estimada o conocida mediante ayuda electrónica.
- El camarote deberá mantenerse ordenado y limpio para el descanso y refugio de la tripulación que no está en cubierta.
- Preparar alguna comida caliente, si hay tiempo, seguramente más tarde será muy incómodo o imposible, de paso preparare también algunos termos con leche y café o caldo , para más tarde. Los termos no deben ser de vidrio.
- Distribuir las píldoras contra el mareo. De ser posible es conveniente testear sus efectos con anterioridad. Consulte con su médico.
- Si se está haciendo de noche o se reduce la visibilidad proceda a encender las luces de navegación y si posee reflector de radar, ícelo.

AFRONTAR EL TEMPORAL

Lo importante es no atravesarse a la mar, nuestras posiciones defensivas serán proa a la mar o popa a la misma. Si decidimos poner proa a la mar diremos que estamos capeando el temporal. La intención es aguantar el temporal parando o disminuyendo al máximo la velocidad del barco. Como regla general uno deberá capear a vela cuando las condiciones empeoran, se levanta mar formada, el viento arrecia o el barco escora peligrosamente. Si existe tierra a sotavento se planteará el uso de un ancla de capa para frenar al máximo la embarcación. Los barcos con quilla corrida usualmente capean con más facilidad que los de quillas finas y profundas. Algunos diseños modernos tienen dificultades para capear a vela y requieren que alguien permanezca a la caña o deben tomar otras opciones, como correr el temporal.

Capear a Vela

Acuartelaremos el foque, con la escota trabajando a barlovento, es decir, a la mala. La mayor está rizada o se iza una mayor de capa cazada en el centro. El timón está colocado para que el barco tienda a orzar, con la caña a sotavento en caso de no tener rueda. Este sistema tiene la gran ventaja de que si conseguimos el equilibrio, el timón se puede dejar fijo. La fuerza de la mayor y del timón se compensan mediante el foque acuartelado, que trabaja en sentido opuesto. Cuando la proa tiende a orzar, el foque lo hace caer. El timón y la mayor vuelven a intentar la orzada, y el ciclo se repite. Nunca olvidaremos que el barco no llega a pararse, aunque lo parezca. La velocidad de abatimiento o lo poco que pueda moverse depende de múltiples factores, del viento, la mar y sobre todo de la vela aparejada y las formas del casco. Otro dato importante es no amarrar a tope la caña. Se le ha de dejar algo de juego para que el eje no sufra los embates de la mar.

Capear a palo seco

Se arrían todas las velas. Se deja el timón con la caña a sotavento para que el barco orce. Se deja que el barco tome su posición respecto a la mar y viento. Dejar que el barco se defienda por si mismo no se considera una mala práctica marinera, más bien al contrario. Es una táctica a ser empleada cuando el viento es demasiado fuerte para llevar velas izadas. Aunque el barco quede algo atravesado a la mar, los balances serán más incómodos que peligrosos. El barco se moverá gradualmente a uno o dos nudos a sotavento, y la jarcia y el casco ya hacen un cierto efecto de vela que da camino al mismo. El peligro de capear a palo seco es que una ola rompiente produzca una escora brutal que pueda dañar las superestructuras, o incluso volcar el barco. Si las olas toman alturas peligrosas, entonces es que quizás ha llegado el momento de tomar una decisión y correr el temporal.

Capear con ancla de capa

Es el caso en el que el barco queda más frenado. El ancla de capa se lanza por proa. Se puede envergar un tormentín en el estay de popa, con la escota cazada al centro (sólo conozco este caso documentado en libros). Ver capear a vela. Capear con ancla de capa tiene sus riesgos. Precisamente, si el barco no abate ante las olas como lo hace en el caso de capear a vela, tiene un freno mayor que lo hace más susceptible a los impactos de las olas. Incluso se considera que este freno hace perder flotabilidad al barco. Por eso este sistema sólo se recomienda en casos extremos cuando existe peligro inminente de embarrancar en una costa a sotavento, y capear a vela es ineficaz.

Correr el temporal

Cuando las condiciones de mar y viento ya no permiten capear, es el momento de correr el temporal. Entonces el barco cabalga a favor del viento y las olas, con lo que el primer efecto que conseguimos es bajar el viento aparente. Sin embargo, a no ser que las olas sean extremadamente cortas, el barco nunca se moverá a la misma velocidad que las olas, por lo que el peligro de atravesarse es grande. Entonces se necesita un buen timonel a la caña. Se mantendrá la velocidad, lo cual permitirá gobernar y compensar el efecto de atravesarse a la mar. Cuánta velocidad necesitamos es un debate que lleva muchos años en danza, pero lo que está claro es que los nuevos diseños de veleros planean y gobiernan bien a las olas cuando tienen trazo, aunque sea muy reducido, en proa. Sólo en casos muy especiales se correrá el temporal a palo seco o con cabos arrastrados por popa. El ancla de capa por popa en caso de correr el temporal queda prácticamente descartado.