

NAVEGANDO CON MAL TIEMPO



Recalando con Jorge Emilio Torre

Jorge Emilio “el Nono” Torre es uno de los hijos más prodigiosos de la ribera occidental del Plata. Oriundo de Quilmes, las aguas de todas las latitudes pasaron bajo su quilla. No hay barco que no haya navegado. No hay regata que no haya corrido. No hay temporal que no haya superado. No hay gusto que no se haya dado cuando de navegar se trata. De sonrisa franca y sabiduría generosa, hasta los más reconocidos navegantes aspiran a saber algún día aunque más no sea el 10% de lo que el Nono ya se olvidó. Maestro de maestros, skipper de los barcos más emblemáticos de la historia nacional, humilde y de bajo perfil, el Nono es el noble símbolo de la grandeza de esta maravillosa aventura que es navegar. La Recalada se pone de pie para hacerle esta entrevista.

La Recalada: Mucho se dice y se escribe acerca de la navegación con mal tiempo pero, Jorge Emilio ... qué es el mal tiempo?

Jorge Emilio Torre: Hay distintas definiciones de mal tiempo en función del tipo de barco que tripulás. Lo que es mal tiempo para un barco de 20 pies puede ser normal para 40 pies, una condición será mal tiempo en función del tonelaje de barco que tripulás. Será mal tiempo o no en función de los límites de vientos y demás condiciones climáticas que estimás para tu barco. Cada uno debe ser consciente de qué es lo que está manejando. El mal tiempo se puede facilitar o atenuar si uno le gana a ese mal tiempo, si conoce el clima de la zona que navega, si sabe si puede ser una refrescada temporaria por zona de acantilados o lugares altos que producen callejones de viento, sotaventos importantes, o si ya es una refrescada que está afirmándose, que viene en aumento. Si vemos que es lo último, y conocemos el barco, tenemos que ganarle a ese posible mal tiempo. Ganarle es ponerlo a son de mar para el mal tiempo que estimo que va a venir y no con las velas casi justas, sino con un poco menos si estamos de crucero, para tomar margen a favor. Siempre hay que recordar que es más fácil largar rizos que tomarlos. Pero nunca esperar el último momento, hacerlo antes. Todo esto en función también de la tripulación y de acuerdo a si estamos de regata o de crucero. Referente al mal tiempo, hay una cosa primordial que casi nadie tiene en

cuenta, es saber qué velas poner en el barco que estoy navegando de acuerdo a cuál es la velocidad del viento. Por ejemplo, hay 30 nudos de viento, y yo ya sé que en mi barco, con una mano y un foque aguanto bien, y sé cuáles cuales son los pasos siguientes si aumenta. Si llevo velas de capa a bordo, tengo que probarlas para ver cómo se equilibra el barco cuando están colocadas, y lo que es importante también, dónde van colocadas. Hay que izarlas con el viento máximo con el que uno siempre ha navegado, usarlas cuando tengo el viento máximo que resisto. Es común ver que en los barcos medianamente chicos normalmente envergan la mayor de capa en la botavara y no es así, la vela de capa tiene que ser de pie suelto con dos escotas, que eventualmente pueden ir a los puntos de retorno del spinnaker. Eso evita romper herrajes de botavaras y hace más segura la navegación. Es un ejemplo. Pero probarlas para saber de antemano cómo van y cómo se comporta el barco con la vela de capa.

LR: Hay reglas universales para afrontar el mal tiempo independientes del tipo de barco, de la zona y del tipo de temporal?

JET: No. No hay una vela que cubra todos los espectros en todos los barcos y todos los vientos. Por ejemplo, si fuera un temporal de popa no hay que izar velas, al contrario hay que frenar el barco tirando algo por popa. Porque si toma mucha velocidad puede pegar una guiñada que haga hacer una tumbada peligrosa. En ese caso lo importante es regular la velocidad para que la ola no nos encapille por popa y para que no nos montemos en la ola de proa. Con el ancla de mar o un cono de bolsa o un cabo o un neumático o si no tengo nada con una bolsa de velas atada, regulo la velocidad. Para evitar que el barco se rompa, me guiñe o se llene de agua, con más razón los chiquitos que pueden barrenar la ola sin ninguna vela. Si son vientos fuertes y alisios, hay que hacer eso. Si son de proa, tenés que tener una mayor de capa y no vas a ir de ceñida contra el viento. Aún siendo regata, es importante con vientos de proa buscar un ángulo propicio para poder navegar y que el barco no golpee y no se rompa, buscándole el ángulo a la ola para no terminar con una rotura de obenque por el sifonazo que puede pegar el palo.

LR: Hay alguna acción, o acciones, que jamás deben realizarse durante un temporal?

JET: No hay nada en especial. Hay que tomar las precauciones normales de mal tiempo. En caso de ser un barco en que la cantidad de tripulación lo permita, nunca hacer una maniobra de un solo tripulante, sino siempre con dos. Con más razón si es de noche, porque una patinada, un golpe puede traer problemas en caso de ir solo. Siempre en pareja. Y que esa pareja sea de los tripulantes que conocen esa maniobra en particular, que están familiarizados con ella, los de proa harán las maniobras de proa por ejemplo. Si el temporal dura varios días, siempre hacer revisión cada hora, hora y media aproximadamente, del estado de todo en el barco, y antes de la noche con las últimas luces, una revisión para saber si

todo está en orden. Si hay velas izadas, filar o cazar drizas unos centímetros cada tanto para evitar que estén rozando siempre en el mismo punto para prevenir el desgaste, sin dejar de considerar el trimado. Por ejemplo, se fila driza y se caza cunningham. El desgaste es algo que no se puede ver ni chequear, porque se puede estar produciendo en lo alto del mástil, por eso hay que hacer esto preventivamente sí o sí. Otra de las cosas a tener en cuenta es que nunca se aclaran drizas en el crepúsculo, porque se ve mal, se aclaran de día. En todo caso, la que está molestando se iza a tope para rescatarla después, durante el día, y mientras tanto se usa la que está clara. Nunca aclarar de noche. A la que voy a izar, le ato un llamador y la traigo de día.

LR: Es posible siempre prever la llegada del temporal?

JET: Yo pienso que sí. Si hablamos de mar abierto, se puede prever con pronóstico por internet, hay teléfonos satelitales desde los que bajás todo. Yendo a Río teníamos dos, uno conectado a internet y otro para comunicación. Los pronósticos satelitales no se equivocan por nada, ni siquiera en la hora en que va a producirse el mal tiempo. Es previsible. Si la navegación de mar es costera, se chequea con pronósticos costeros y se va viendo qué está ocurriendo en la costa, porque los vientos normalmente van de la costa al mar por diferencia de temperatura, así que es más previsible aún. Caso barcos chicos, que van más cerca de la costa. Nosotros, por ejemplo, si no entendíamos bien el idioma, grabábamos el pronóstico y de a poco lo íbamos traduciendo. Si la navegación es en el Río de la Plata es mucho más fácil todavía de predecir. Una buena singladura en el Río de la Plata puede durar alrededor de ocho horas y con el pronóstico con el que salís ya sabés cuál es la meteorología.

LR: Es posible hoy día evitar la navegación con mal tiempo en función de los pronósticos meteorológicos?

JET: La evitas si no salís, por supuesto. Pero si estás en el mar te prepararás. Los pronósticos se bajan en forma permanente y no fallan.

LR:Cuál es el mayor peligro cuando se navega con mal tiempo?

JET: Tratar de hacer un rumbo preestablecido a una marca o un puerto al que queremos arribar cuando las condiciones de mar y viento hacen que esa navegación sea peligrosa, por la marejada, por la poca velocidad que puede tener el barco y por el peligro de roturas porque el barco no está apoyado. Hay que buscar un rumbo en el que el barco no golpee, buscando la mejor condición marinera del barco para evitar roturas materiales y "roturas" morales en la tripulación. Si no da a esa meta preestablecida, hay que hacer otro rumbo. Pongo el caso: una regata a Río en la que ocho barcos rompieron timón por mantener el rumbo. Con el Esperanza en cambio, derivamos unos grados para que el barco no golpeará, buscando el mejor ángulo con la ola, evitando el golpe que en muchas horas puede destruir parte del barco, y fue impecable. Además que no sabés si aguantás: no comés, quedás destruido, no sabés si llegás. Depende también,

claro, de lo que falte para llegar a la marca. Si sabes que llegas en una horita ... pero si sé que necesito diez horas, busco otro ángulo, mando parte de la tripulación a dormir y que se reponga, planifico en función de llegar bien, enteros el barco y la tripulación.

LR: Se toman los mismos recaudos navegando en el Río de la Plata que en mar abierto?

JET: Básicamente sí. Lo que pasa que en el Río de la Plata, si hablamos de regata, la regata es corta, se pueden hacer más sacrificios aunque vayas en ceñida si es corta la pierna, y si la pierna es larga, de todos modos hay muchos puertos alternativos en ambas costas para entrar de recalada forzosa.

LR: Cuáles son los recaudos que se toman siempre cuando se avecina mal tiempo? Qué hay que repasar en el barco?

JET: Recorrer toda la maniobra de proa a popa, chequear todo, que no haya nudos flojos, grilletes flojos, y si hay calma previa y te lo permite, revisar todo hasta la punta del palo. Por dentro y por fuera. Nosotros en regata en el mar izamos todos los días un tripulante al tope para revisar grilletes. Los grilletes se ajustan con una llave francesa chica y no con una pinza, porque con pinza se aflojan.

LR: Es un riesgo para el barco el temporal?

JET: Ningún barco resiste todo. Puede tener fallas. Se pueden romper cosas. Pero sobre todo tiene que estar puesto a punto para ese viento. Esta puesta a punto puede variar si estoy en regata, en ese caso el riesgo es mayor, en cambio si estoy en crucero, lo pongo a son de crucero y minimizo los riesgos.

LR: Qué conviene hacer durante el temporal con las personas que no son hábiles para navegar?

JET: Mandarlos abajo.

LR: Qué conviene hacer con las personas que se descomponen durante el temporal?

JET: No hay que hacer nada. No soy partidario de darles medicación que los pueda adormecer porque es peligroso.

LR: Cuáles son los recaudos que conviene tomar con las personas en cubierta durante el temporal?

JET: Atados, con el cinturón de seguridad aunque haya calma. Y el chaleco salvavidas también, no sólo por su función específica sino también porque amortigua los golpes. Pero estar atados es fundamental.

LR: Cómo decidís si corrés un temporal, si le ponés la proa o lo capeás?

JET: Le pongo la proa si no tengo sotavento. Con una pequeña velita de proa y motor lo mantengo a la capa. Es decir, navegando a menos de un nudo y buscando un ángulo en el que la ola no se meta por proa. Si tengo sotavento lo corro, es decir le pongo la popa al viento regulando la velocidad como hablamos antes.

LR: Cómo decidís qué paño dejás arriba?

JET: Para eso hay que probar las velas de capa como te decía antes y ver si se equilibran y se compensan con mucho viento, y la mayor es para usar sin botavara, con dos escotas, trincando la botavara en cubierta. Si no, pongo las velas más chicas que tengo y luego, si veo que es menor el viento de lo previsto, voy agrandando, pero siempre con una vela de proa, porque si no, no tengo gobierno. O sea, cuando veo que el barco no aguanta, pongo la vela más chica en proa y recién entonces bajo la mayor, para no quedarme en ningún momento sin gobierno.

LR: Cómo se navegan mejor las olas?

JET: Cada barco de acuerdo a su diseño. En ceñida, cada barco tiene un ángulo de ceñida. Y en función de ese ángulo e intensidad de viento hay que buscarle un gradito más o menos para que el barco desarrolle su mejor velocidad sin golpear. Si navegás con ola de popa, en la barrenada te podés ir por ojo. Cuando la velocidad del barco supera la de las olas que tenés adelante, podés agujerear la ola, pero también te podés ir por ojo. La cubierta tiene que ser fuerte y con voleo, porque si no, una ola que le cae encima la rompe. Los barcos se hunden por la cubierta. No hay que dejar que la ola rompa de costado y caigan enormes pesos de agua sobre la cubierta. El barco está fortalecido en la proa, por eso hay que buscar el ángulo para que la ola no rompa de costado sino en la proa. La cubierta es más importante que el casco, más las actuales, depende del fabricante, pueden ser frágiles. El barco es una cuña, cuando cae agua en la cubierta, el casco se entierra, no le pasa nada, pero la cubierta soporta toda el agua, entonces hay que cuidar que no embarque ni por proa ni por popa, regulando la velocidad. Orzar o derivar, pero no ir a los zapatazos.

LR: Cómo se debe llevar el timón durante el temporal?

JET: Hay una cosa elemental: el timón no tiene que hacer fuerza en ninguna condición, ni con cincuenta nudos ni con diez nudos de viento. Siempre tiene que ir igual. Cuando uno tiene sensibilidad, es el timón el primero que habla en el barco: te va a decir si tenés mucha vela de proa, si necesitás que se file el traveller, lo que sea que esté mal en el trimado. Si uno le presta atención a eso, siempre va a ir dócil el timón. El límite de movimiento del timón es un ángulo de diez grados para cada lado de la vía. Si superás ese límite, hay algo que estás forzando. Para ir tomando la mano a ese límite, podés trazar la línea de crujía en el piso del cópit y marcar un ángulo de diez grados a cada lado, y guiarte con esas marcas para saber si tenés que corregir algo en el trimado.

LR: Cómo se resuelve la situación de recibir el viento de una dirección y las olas de la dirección contraria?

JET: Buscar el ángulo, como te vengo diciendo. Aunque te aleje. Que el barco y la gente vayan cómodos.

LR: Es igualmente seguro afrontar un temporal en un barco pequeño que en un barco de gran eslora?

JET: Sí, es igualmente seguro. Para mí no tiene relación el peligro con la eslora, hablando siempre de barcos confiables. Ej.: tirás un trozo de telgopor en un temporal y se lo va llevando el viento, intacto. En cambio, algo que tiene forma y peso, verás que se rompe antes. Al barco pesado lo ataca más la ola que al barco liviano. Si el barco chico es confiable, es tan seguro como el grande.

LR: A la hora de achicar paño, es útil o conveniente el enrollador en proa o es contraproducente?

JET: Para el crucerista es útil. Pero si el enrollador no funciona ... qué hacemos? Esa es la pregunta. En ese caso es terrible. Puede ser conveniente el enrollador sólo si el funcionamiento es óptimo.

LR: Cómo incide la profundidad en los efectos del temporal?

JET: La profundidad es importante en cuanto a si tenemos poco calado o estamos en navegaciones de mar que hay mucho calado. En el primer caso, los barcos que menos calan se van a comportar mucho mejor. Porque estando en el seno de la ola, a pesar de todo tienen bastante agua bajo el casco y el empuje es mucho mayor de abajo hacia arriba. En el caso de un barco de mayor calado en esas condiciones, al tener menos agua debajo del casco, no recibe ese empuje y se queda más pegado en el fondo, por eso la ola lo castiga mucho más. El calado ideal es tres a cuatro veces tu calado por debajo de la quilla para que el barco tenga una mejor navegabilidad.

LR: En qué situaciones puede ser conveniente fondear para afrontar el temporal?

JET: Yo creo que en ninguna, a no ser que sea mucho viento sin ola. Pero si vas a fondear en un lugar con ola, no lo aconsejo. Correlo poniendo un pañito y te vas donde querés ... o donde podés. Para mí, fondear es la última instancia. Yo tendría el fondeo a mano en el copit, pasado desde proa pero como para tirarlo desde popa, con el motor encendido y trataría de llegar adonde quiero ir buscando el ángulo para ir navegando y cuidando que no me agarre una chata si baja niebla u otra cosa que disminuya la visibilidad.

LR: Qué utilidad tiene el motor en el temporal? Interno? Fuera de borda?

JET: Fuera de borda es muy relativo. El interno sí. Si estoy navegando a vela y estoy recalando, lo tengo preparado media hora antes para que cuando lo necesite no me deje de a pie. Para aguantar el temporal, puede ser si no hay ola, en el río, tratando de navegar un poco para encontrar alguna recalada.

LR: Es riesgoso hacer maniobras como virar o trabuchar durante el temporal?

JET: Trabuchar nunca. Se vira por avante.

LR: A falta de un pronóstico confiable, qué signos te preanuncian el temporal?

JET: Lo peor que te puede pasar en el Río de la Plata es un pampero, pero el pampero avisa con bastante anticipación. Hay una calma previa, hay baja presión, si sopla norte y calma de golpe hay que mirar al SW que vas a ver seguramente

el cigarro. En esas condiciones esperarlo con la menor cantidad de vela posible o con el motor prendido y una velita de proa, depende de dónde estés. Eso es lo peor que te puede sorprender, Cualquier otro viento va a ir en aumento gradual, y lo vas regulando con cambio de vela o rizos. No hay que dejarse estar.

LR: Qué se puede hacer en caso de que se trabe alguna vela y no se pueda bajar o achicar?

JET: Depende si la vela es de proa o de popa. Si se te traba la vela de proa hay que apagarla, enrollándola a mano. Si es la vela mayor yo trato de liberar el puño de escota y enrollarla hacia el palo. Si ni puedo, trataré de romperla haciéndola gualdrpear, siempre con el traveller bien cazado al medio.

LR: Qué condición de navegación es la más aconsejable para sobrellevar mejor el temporal en caso de ser posible elegir?

JET: Busco la condición que me dé el mejor franco por la aleta y regulo la velocidad para llegar a una recalada en el mejor momento posible, que no sea de noche por ejemplo.

LR: Cuál es tu consejo primordial para mejor navegar con mal tiempo?

JET: Si se puede, esperar un pronóstico favorable para salir. Si no, si me sorprende navegando, poner el barco bien escaso de velas pero equilibrado en cuanto a que el timón no se fuerce, y navegar en esa condición. Es básico también revisar todo antes de salir a navegar, hacer confiable al barco. Hay que cuidarlo, que no golpee y que no embarque olas por cubierta.

Finalmente, Jorge Emilio responderá el CUN

(Cuestionario Universal Náutico de La Recalada)

LR: Cómo fue tu "primera vez"?

JET: La primera vez fue en un chinchorro sin vela, sentados todos en la proa, lo hundíamos de proa, así levantábamos la popa para que reciba el viento. La popa hacía las veces de vela! Timoneábamos con un remo y con eso íbamos bordeando el murallón del club cuando había sudeste, timoneando con el remito.

LR: Te mareás cuando navegás?

JET: No

LR: Sentís miedo cuando navegás?

JET: No, si tuviera miedo no navegaría

LR: Sos capaz de relajarte cuando el barco está a cargo de otra persona?

JET: Sí, ninguna duda, según quién queda a cargo por supuesto ...

LR: Cómo elegís la compañía para navegar?

JET: Me gusta correr regatas, no navego casi de crucero. Como siempre tuve la suerte de elegir mis tripulaciones, las hice a mi manera, tanto en el Fortuna como en el Esperanza. Tuve también de joven la suerte de tener amigos mayores buenos timoneles, con los que navegué poco y aprendí mucho. Elijo primero que sea gente de buena onda, que no se maree o al menos, no mucho, no me interesa que sepa o no sepa, pero me importa sobre todo que se integre al grupo, que se forme un grupo

integrado. Mi habilidad no es tanto navegar como elegir el grupo y ahí saco unos rendimientos tremendos!

LR: Qué consejo le querés dar a los nautas que te están leyendo?

JET: Si tiene barco, que lo conozca. Cuando lo saca a tierra, que lo revise todo, esclusas, todo, desde el quillote hasta el tope, que el barco sea confiable, si tiene dudas, que se haga asesorar. Porque todos los problemas se le van a presentar, no una tarde de sol en la amarra sino un día de mucho viento a las dos de la mañana, y tiene que saber cómo salir de esa situación. Y en el caso de llegar a una situación límite, en ese momento que la maniobra la dirija el de más experiencia a bordo, que puede ser el propietario si la tiene, pero no necesariamente. Después de pasado el mal momento, es costumbre nuestra realizar el tercer tiempo con un café o un whisky, analizando qué pasó, cómo fue y cuál hubiera sido la mejor forma de solucionar el problema. Lo importante de cualquier situación difícil es saber cómo salir lo más rápidamente posible. Generalmente, arriba del barco hay muchas opiniones pero mejor seguir al de más experiencia y no discutir en el momento.

LR: Qué deseo tenés para los nautas que hoy navegan nuestro Río?

JET: Que naveguen bien, sin contratiempos, que lo van a lograr si mantienen la premisa de confiabilidad del barco, para lo cual tienen que tener un conocimiento profundo del barco que están navegando, al menos la mitad de la tripulación.