

**El 23 de julio de 2012
a las 14:00 h. HRB**

**El velero NOTOS, un Beneteau Oceanis 311
perdió súbitamente la arboladura
en el Mar de Cabo de Gata**

**Este es el relato compartido a través del
foro náutico
La Taberna del Puerto**

Juan Martínez
Autor, Armador y Patrón

manualdevela.blogspot.com.es

Este es un relato para leer con tiempo y calma. Así que la primera la pago yo.



No se si ofreceros cerveza, ron añejo, o una solución azucarada con Valium y Fortasec a partes iguales. Sírvese cada uno lo que considere, que después de esto yo he quedado algo regular del estómago, y tomaré una tila.



Si.

Habéis leído bien el título. Me he tragado el sapo y comparto con vosotros la peor experiencia hasta el momento vivida con este sueño de ocio, salud y libertad que es tener un velero propio. Creo que es justo compartirlo ahora que tengo algo que contar, muy a mi pesar. Muchas lecturas de experiencias que me han dado conocimiento en tantos y tantos temas náuticos, han salido de La Taberna o de sus muchos links. Así que toca hoy relatar mi experiencia, y que sirva, si puede ser, para algo, para alguien...

Lo que nunca me pasaría, lo que nunca esperaría, lo que nunca pensé que viviría, sucedió el 23 de julio de 2012, a unas 9 millas del faro de Cabo de Gata, y a otras 8 del puerto de San José.



Fondeo, baño y comida en Cala Cerrada (Cabo Tiñoso)

Os voy a contar una historia de miedo, úlceras de estómago, pesadillas en la noche y recuerdos desafortunadamente imborrables, que comienzan el día en que decido que ya es hora de montar mi “travesía en solitario” del verano. Estas cosas se deciden entre febrero y abril, y se piensa entonces que los monstruos marinos para el verano habrán desaparecido. ¡Ingenuos navegantes de recreo!

Inmediatamente que menciono el plan se me apuntan 5 de Madrid, dos de Jaén, y se ofrecen 3 cofrades. Tenía que haber leído

esos presagios. Nada comenzó como yo había previsto. Al final, después de bajas y descoordinación de última hora, inicio travesía con dos tripulantes que son pareja, así que soy el patrón carabina. Perfecto. De patrón solitario en busca de aventura a Gondolieri de lujo y encima altruista. Es su primera travesía con pernóctas a bordo. Vienen ilusionadísimos. Inicio viaje en Burgos con 10 grados de temperatura, recojo a mis tripulantes en Atocha, y al parar entre Murcia y San Pedro a tomar algo, el coche nos anuncia 39 grados. El Dios del Thermos me estaba diciendo ¿por qué has



El trío calavera en nuestro particular saludo al hotel "El Algarrobico"

salido de Burgos?... pero la ilusión me cegó, y continué feliz hacia el Notos, que esperaba ansioso la partida hacia Cabo de Palos.

Ventolina, travesía memorable, anocheciendo, amarre gratuito e inmediato en Cabo de Palos, ducha a bordo, cenita por el pueblo, copas....

¡somos unos marajás! Pero yo esa noche a dos velas, claro... je, je...

Decido que hay que zarpar pronto y navegar un trecho a motor, y que trabaje un poco porque nos vamos a hinchar a navegar a vela. Después de 6 horas a motor sin viento aparente ni real (yo creo que no había ni "aire", Eolo me quería decir algo.... no se... no estuve atento a las señales...), entramos en el paraíso de Cala Cerrada, junto a Cabo Tiñoso, fondeamos cerca de la playa, y preparamos un buen baño fresquito antes de la comida. Sentados en la popa observamos como la Medusa Aurelia, la de las patitas largas y cuerpo morado, pero bien morado, se prodiga bajo el casco y por la popa, justo por donde vamos a saltar. No es cosa de zambullirse. Baño con lycras de protección, natación vigilante alrededor del barco y fuera del agua, no vaya a ser que arruinemos la travesía. Cientos de *Aurelitas* amenazantes nos pasaban el mensaje de la Diosa Medusa. Pero nunca pensé que estas señales me advertían que todo puede torcerse en cuanto uno de los Dioses estornuda. Y vaya si estornudó.



Zarpamos temprano de Cabo de Palos

Cuando arrumbados a Mazarrón picó el primer pececito (yo aún no digo *pescao* porque no pescó nada...), me pareció que la Diosa Fortuna nos acompañaba. ¿No era significativo que en nuestra primera gran aventura hubiera picado algo? Pues no. El pobre estornino se había tragado un señuelo casi tan grande como él mismo, y apenas sacaba el morro más allá de los dedos y la cola a duras penas tapaba mi muñeca. Me ahorraré la vergüenza de enseñaros la foto, porque además de dar la talla mínima "tirando por lo alto", soy tan hábil sacando el anzuelo que al final nos comimos el pobre pez (troceado) con un arroz. Poseidón no tuvo que tomarse esa ofensa en vano. Juraría que

unos ojos iracundos brillaban a medio fondo cuando nos alejábamos de La Azohía rumbo a Puerto de Mazarrón. Pero no supe ver la señal de advertencia.



Luciendo la camiseta de la "I KDD de Cofrades de San Pedro"

El día siguiente fue similar, pero falsamente nublado. De hecho tuvimos viento bonancible para la zarpada, e inmediatamente cayó, con lo que se nos desinflaron las ilusiones y tuvimos que hacer la doble tarea de tomar el aparejo después de haberlo dado en su totalidad, y trimado adecuadamente. Hasta el viento se reía de nosotros, y no supimos ver la que se nos venía encima. Los partes eran de normalidad, vientos variables, mar en calma... sin problemas. Sin problemas para el que se queda en la playa tomando el sol, claro.

Garrucha es un buen sitio, pero no he pasado más calor en mi vida. Llevo tres días sudando como quien espera las notas de su PER. La Diosa Tefnut se ceba conmigo para advertirme y que regrese a puerto, en forma de humedad, calor, rocío e hidratación permanente, y la bolsa del Mercadona lleva ya 12 camisetas para la lavadora. La Diosa Tefnut no sabe que tengo lavadora. Por eso no la escuché. Por eso no revertí el rumbo cuando sudé la última camiseta.

El puerto de Garrucha necesita urgentemente revisar sus servicios de duchas y retretes (el puerto nuevo o ampliación aún no está operativo). No es de recibo tanta mediocridad en una ducha. Y no es cuestión de dinero. En Mazarrón, en el muelle de Levante tuvimos los aseos montados en un módulo prefabricado, aparentemente barato y circunstancial... y estaban de lujo. Lo de Garrucha clama al cielo, pero el marinero mayor es tan eficiente, amable y servicial, que una vez duchados se nos olvidó todo lo malo, eso también es cierto.



La vida a bordo no nos haría sospechar nunca que todo se iba a torcer.

Así que zarpamos de Garrucha rumbo a San José, y todo se nos dio bien, se puede decir. Excepto algunas señales divinas que no supimos interpretar, como que cuando el viento arreció ligeramente, y dimos todo el trapo para aprovecharlo al máximo, la sonda comenzó a marcar por debajo de 10

súbitamente, y hubo que maniobrar hacia mar adentro, por miedo a un roce con el fondo. Este susto debería habernos alertado, pero aún así izamos el genaker, con rachas de 13-15 nudos, para que el barco volara hacia San José. Fue visto y no visto.



Visto y no visto. Uno de los bordos nos metió en fondos someros.

Cuando el Genaker logró su forma de globo, el barco se estabilizó, y la corredera comenzó a marcar de continuo los 6-7 nudos, el viento arreció en menos de 3 minutos para ponerse en rachas de 19-21. El descontrol de rumbo era absoluto con tripu inexperta al timón y yo atento al calcatín, porque me veía venir lo que tocó hacer. 2 minutos más de genaker, y calcatín bajado, recoge todo, rápido a bañera, arneses y línea de vida que estamos en 24 nudos cerca ya de San José, pero a media hora de destino. El oleaje se puso en el metro,

afortunadamente de aleta, y con esto Eolo dio por comenzada la serie de catastróficas desdichas que relato, que comienzan con la alegría de encontrar punto de amarre en San José, cuando todo el mundo sabe que en verano es imposible, y terminan con una intoxicación alimentaria al cabo de un mes de este momento. El amarre perfecto; San José, gloria bendita. ¡Cóño, si se ve el fondo del puerto! Y el marinero me miraba como diciendo... ¿de dónde habrá salido este...?

Puerto Deportivo de San José...

Gerencia. Papeleo. ¿Pero no habéis visto el parte? ¡Viene un carajal del demonio! Se esperan rachas de entre 30 y 40 nudos durante 3 días. Imposible regresar hacia el Norte. Mi tripulación me abandona para dormir cómodamente en una cama, y se me une un valiente amigo de la infancia – El Chino – (en todas las pandillas hay un chino), que además me va a acabar convenciendo un día de estos de que compremos un doce metros a tercias.

- ¿Me has escuchado? ¿Es que no consultáis los partes?

- Bueno, vale. Nos quedamos una semana y luego nos subimos.

- Imposible, no hay sitio. Mañana os vais a Aguadulce corriendo el temporal. Si salís pronto pasáis Cabo de Gata sin apenas susto, y a Aguadulce lo tenéis fácil. (“...porque es línea recta”, pensé yo...)



San José de Cabo de Gata. Visita obligada... si hay sitio.

Suena a guasa, pero fue la mejor decisión posible. De hecho ese “consejo-mandato” nos ahorró mucho dinero y nos aportó cierta experiencia a la postre muy valiosa. No todos los días se puede correr un temporal.

Las 6:00. Suena el despertador, aún no hay mucha luz, pero el viento en las jarcias es inequívoco.

Esto pasa de los 24 nudos. Me vuelvo a dormir. Las 7:00. Suena el despertador, salgo a cubierta. ¡Cojones! –murmullo-, ¿cómo puede soplar esto a las 7 de la mañana? Si tengo 24 nudos al socaire de la escollera, ¿qué no soplará ahí afuera? El sol aún no se ha desperezado del todo, o las nubes me ayudan a verlo todo chungo. Me vuelvo a dormir. Decido que no me voy a ningún lado. Las 8:00, suena el despertador. Como hay más luz se me pasa el acongoje, y me voy a mear. Luego me asomo a la escollera. Sopla un carajal del quince para ser esa hora, pero el mar está planito y blanquito. No había visto tanto borrego junto desde una asamblea de alumnos a la que asistí en segundo de carrera. Pero ciertamente el mar no estaba intratable, y el viento había amainado con la salida del sol. Tal vez estábamos entre 20-22, en el anemómetro al socaire de la escollera marcaba 10-20.

¡Chino! Despierta, que sí que nos vamos. Con dos bemoles. El Chino ha dormido como un angelito. Lo sospechoso es que yo también, incluso entre las llamadas del despertador. Hay que joderse. La muerte cantando coplas a tu portillo, silbándote al oído que te espera a la vuelta del espigón, y tú durmiendo a pierna suelta entre hora y hora, postponiendo la decisión de arruinar tu barco y tu vida hoy, o dejarlo para la semana que viene....



A las 9 “masomenos” de la mañana -hora exacta- de bitácora y muñeca, que estaba yo como para tomar notas, ponemos la línea de vida, nos calzamos arneses, chalecos, walkie a la cintura, motor caliente... y largamos amarras. Antes de meter adelante el viento ya me ha empujado a mitad de la calle, y tengo que achuchar a mi potente MD2020 de 18 Cv. para maniobrar hacia la bocana (sí, amigos, me dirigía a correr un temporal en Cabo de Gata ¡con un bipala 18Cv!). Sin apenas tiempo de despedida de los marineros (súper-amables y competentes), me veo saliendo por la bocana a más de 5 nudos,

con poco motor y el viento de popa. Pasar frente a Genoveses con ese mar, ese viento, ese motor, y ese destino que llevábamos, es una visión agridulce. Oyendo “Genoveses” siempre he imaginado largos y placenteros fondeos, tardes en calma, puestas de sol interminables, y fondos cristalinos. Rumbo al Cabo de Gata, rodeándolo a media milla para que las corrientes nos ayuden a salir cuanto antes del trance. La idea es pasarlo, meternos un poco a su socaire, y arrumbar a Aguadulce viento en popa a ver qué pasa.

Lo que pasa es que sacamos un tercio del génova y el Oceanis 311 se pone con 24 nudos de viento a 6 nudos de corredera (ni soñando me iba a poner a calcular la corriente), pero esta navegada dejaría el casco sin caracoles durante una temporada. Con ayuda de motor (craso error – El Dios Volvo me pasaría factura por ello-) y a vela, cuando superamos Cabo de Gata ya estamos en 35 nudos de viento aparente, que se mantienen afortunadamente estables hasta Aguadulce, a unas 6 horas de navegación. Tal vez a esa velocidad serían 5 horas, y si es así, llegamos a coger el tren hacia Madrid.

Sueño con llegar a Aguadulce. Allí tengo familia, pero mi mayor deseo es conocer a Polen, a Nanoelcapi... y a tantos cofrades ilustres a los que por fin voy a visitar por sorpresa. Le cuento al Chino lo que supone para mi La Taberna y toda la buena gente que voy conociendo y que tanto me enseña...

¡PI-PI! ¡PI-PI! ¡PI-PI! . . . la alarma de temperatura del motor salta como un aviso maldito de que algo no va nada bien. Estamos justo en medio de la bahía de Almería, a más de 3 horas de navegación de la tierra más cercana, y con olas de metro a metro y medio por la popa, con borregos y algunos rociones (el primero le cayó todo al Chino nada más subir de dejar su móvil en cabina por si acaso...).

Dos tripulantes, así que motor a ralentí, el tripulante novato al timón, y aquí Juanitu, el “experto en mecánica y motores en general, y en motores marinos en particular, también conocido por «The-llave-inglesa-man», se pone manos a la obra. Resulta que sale poca agua de refrigeración. Rezo para que sea el impulsor, pues tenía que haberlo cambiado en mayo y lo he ido dejando. Efectivamente. Desmonto con detalle todo el mecanismo complejísimo del impulsor (una tapa sujeta por 6 tornillos de cabeza plana). Voy tomando fotos no vaya a ser que luego no sepa montarlo. Algunas palas del impulsor están rajadas en su base, y no impulsa suficiente agua para refrigerar bien. Repongo la pieza con el cuidado extremo de quien sólo tiene una oportunidad para cortar el cable rojo o el azul, así que me curo en salud y le echo toda la vaselina que trae el tubo de cortesía que venden con la pieza nueva.

A ratos grito ¡Qué tal arriba! Y oigo muy muy de lejos (el Chino está a menos de dos metros pero –motor apagado- hay un ruido del carajo) ¡Tranquilo que va bien! ¡35 nudos de viento y 8 de corredera! ¡Esto es muy divertido! Pienso para mí mismo “¿divertido?”-¡¡ Tengo que subir cuanto antes, el Chino está bebiendo agua de mar!!

Amarrado en Aguadulce, me siento muy orgulloso del Chino, del Notos, de mí mismo... Lo peor de la mañana, lo más chungo, lo que nos ha salido fatal, ha sido amarrar en Aguadulce. Los marineros lo han hecho lo mejor posible. Ellos tenían una idea inicial, nosotros hemos planteado una



La "turbina", el "impulsor", el "rodete"...
descuajeringado en pleno temporal, claro.

contrapropuesta, finalmente la votación no era concluyente, así que hemos reiniciado negociaciones, y hemos elevado un borrador de proyecto de ataque que, dado que casi es la hora de comer, finalmente se ha valorado positivamente. Pese a los planes, y con esa ventolera, después de mucho tirar y tirar, hemos decidido dejar que el barco se parase “contra” quien quisiera el viento, y ahí mismo lo hemos amarrado. Levantamos acta del momento, damos permiso para tocar el barco en cuanto el viento baje, y todos a comer. El barco dormirá en Aguadulce una semanita.



¡ Qué paz hay de noche en los puertos, con las embarcaciones a salvo de los monstruos !

De vuelta en tren al Norte.

Semana familiar.

De vuelta en tren al Sur.

(Qué aburridas son las historias que suceden lejos del mar...)

Zarpamos el domingo 22 para un viaje de una hora de reconocimiento y comprobaciones. Todo en regla. ¿Todo en regla? ¿Por qué no comprobaste el arraigo de los obenques? Seguro que había algo raro , algo irregular, algo gastado, algo que te hubiera hecho ir a Nanoelcapi y preguntarle ¿esto es normal?...

Pero no vi nada raro, y zarpando a las 7:00 am. HRB del 23 de julio del 2012, mi suerte estaba echada. El Notos se quedaría sin su arboladura original para siempre, y sin toda la electrónica, velamen, lazy, y tantos otros elementos que habíamos adquirido o cuidado con tanto afán y esmero, incluido el enrollador, todas las drizas y escotas, poleas de rizos, contra rígida, trapa y mordazas, antena de TV, reflector, señal de navegación a vela y motor... todo.



Apenas amanece. Llegan todos los tripulantes que no dormían en el barco.



Sonreímos antes de zarpar. La aventura que nos espera es siempre desconocida...

Echamos gasoil. Zarpamos. El viento es por la proa, así que decidimos ceñir a rabiar, pero el oleaje formado nos aconseja abrir el rumbo para sufrir menos, y eso hacemos.

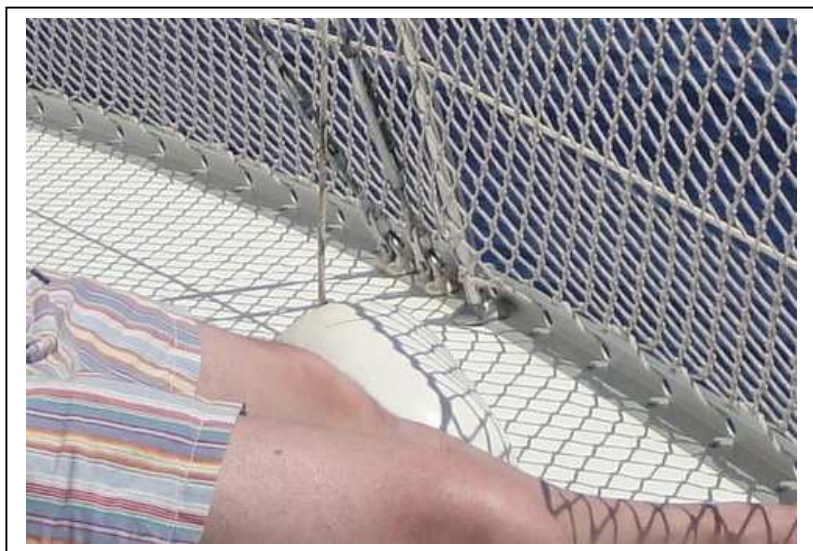
Ahora copio y pego con poca edición, el relato frío y aséptico del accidente, redactado a pocos días del sartenazo que me llevé en el cogote por no revisar todo más atentamente y no ver algo que seguro que tenía que haber visto pero que no vi, algo que tendría que haber dado signos de fatiga o desgaste o descolocación... pero que no vi yo, ni vimos ninguno de los 4 de a bordo, incluso después de 4-5 horas de navegación. Tengo una foto de 10 minutos antes del accidente, y los dos bulones – uno de los cuales aparentemente falló – estaban en su sitio perfectamente colocados y haciendo su trabajo.

En fin. Pensar en los momentos previos, cuando todo podía haber sido evitado, es torturarme. Pero no puedo evitar hacerlo. Aún hoy, con la reparación garantizada por el seguro, y con mis 4 tripulantes sanos y salvos,

agradecidos y solidarios, y felices por la experiencia y la seguridad adquirida en navegación, yo sigo deseando que no me hubiera pasado esto.

EL ACCIDENTE: 23 de julio de 2012.

Navegando en ceñida abierta amurados a babor - 40° de ángulo respecto a crujía-. Cuatro tripulantes a bordo, adultos, incluido el Chino, con experiencia, una amiga de éste, y un primo de mi mujer que nos acompañaría a Cartagena navegando de noche. La Diosa Fortuna mi única fiel protectora desde que supe que todos tenemos una estrella, pudo negociar con los Dioses, y adelantó el accidente a las 14:00h. para evitar que el palo se viniera debajo en plena noche. El velero había recorrido ya 18 millas de carta en navegación normal con destino “el viento” (Aguadulce – San José) en continuos bordos sin que hubiera manifestado problema alguno. Oleaje máximo de 1’5m, no muy corto. Viento de 14-15 nudos permanentes, con rachas máximas de 16’5. Navegando a todo trapo con mayor y Génova, sin rizos.



La tripulación inexperta observa las maniobras y colabora eficazmente. Al cabo de pocos bordos todos cambian de banda y cumplen su tarea como un mecano robotizado construido por un niño, sin dejar de mirar sonriendo al patrón a cada virada, como pidiendo confirmación de que han hecho todo correcto. ¡Todo correcto! ¡Es así de fácil!...

En la que iba a ser una virada más a babor para amurarnos a estribor, y sin haber completado aún la

maniobra de cazo completo del Génova, sonó un golpe seco en lo alto e inmediatamente el estruendo de toda la arboladura cayendo por la borda de babor al agua. De ese momento, todos los tripulantes recuerdan el ruido seco primero, y la posterior caída del palo, que entró en el agua partido por su tercio superior.

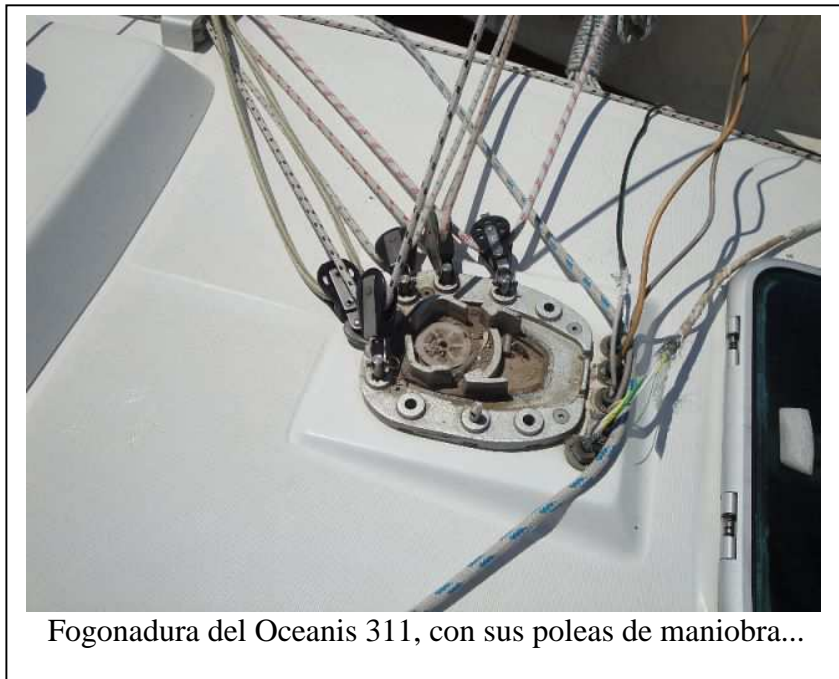


Primeros momentos. El palo aún no se ha hundido del todo. El susto no nos deja actuar con verdadera frialdad. Comenzamos a tomar las decisiones después de asegurar que toda la tripulación tiene zapatos cerrados.

Yo tengo un recuerdo nítido y concreto del momento. Yo recuerdo el silencio. El barco navegaba dejando la estela de espumas que se corresponde con los 5-6 nudos y con el oleaje, pero con el primer “clack”, yo me encontraba en pie enfrentado al piloto, en mi particular maniobra de cambio de pesos de banda. Mientras levanto la vista al mar de

popa, el Chino pregunta...¿qué es esto?!, e inmediatamente a la vez que giro la vista el palo entra en el agua arrastrando velamen, jarcia y complementos. El silencio. Eso es lo que recuerdo como una eternidad, entre el ruido que escuché en lo alto del palo, a mis espaldas, y la pregunta del Chino. Un segundo cronológico. Un interminable recuerdo en el que el zumbido sordo del viento en mis sienes desapareció, y todo comenzó a ser una película a cámara lenta de nitidez cristalina. El silencio es mi recuerdo.

La base del palo se salió de su apoyo (tintero, hay quien le dice fognadura aunque el palo no es pasante, afortunadamente), quedando la contra de botavara, que es rígida, por fuera de los candeleros. La base del palo quedó casi completamente fuera de la borda inicialmente, y la botavara apoyada por dentro de los pasamanos de babor.



Fognadura del Oceanis 311, con sus poleas de maniobra...

Tintero del Oceanis 311, con sus poleas de maniobra...

Pese al intento inmediato de recuperar toda la arboladura, tomando amarras en el tope de palo y en su base, e intentando infructuosamente subir toda la botavara y velamen a bordo, el palo y las velas cada vez se hundían más hacia el fondo, y finalmente quedó el palo vertical, amenazando con golpear en el casco a cada ola. Emitimos PAN-PAN por el canal 16 vhf. (Fue un acto automático en emergencia emitido con el perfeccionismo de quien se

imagina a sí mismo emitiéndolo, y lo repite regularmente como un ejercicio más de navegación).

- Pan-pan, Pan-pan, Pan-pan.
- Aquí velero NOTOS, aquí velero NOTOS.
- Pan-pan.
- Me encuentro en posición...NORTE...xx° xx,xx OESTE... xx° xx,xx , a 3mn de Cabo de Gata.
- Necesito ayuda urgente. Hemos perdido el palo y las velas.
- 4 tripulantes a bordo, adultos, todos estamos bien.
- Situación estable pero comprometida para la embarcación
- Cambio.

Espero... espero... ¡no contesta nadie! ¡Coño, que es un PAN PAN!, ¿Por qué no contesta nadie? Ni una costera, ni Salvamento, ni otro barco. Debo calmarme. El viento y la situación puede ser complicada para las comunicaciones...¿15 nudos y a menos de 10 millas de costa? Aquí pasa algo. Espero menos del minuto reglamentario y emito de nuevo, tras comprobar que en la radio está todo en regla. Puede que no haya pulsado bien...no. O que andemos bajos de batería...no. El canal equivocado... no. Voy otra vez.

- Pan-pan, Pan-pan, Pan...¡coño!
- ¡Pero si tengo la antena a 15 metros de profundidad! ¡Y el cable arrancado de cuajo con el palo!

¿Cómo carajo me va a escuchar nadie?

En ese momento ni siquiera pensé en el walkie. Llamamos a Salvamento Marítimo por telefonía móvil y entablamos comunicación posterior por el canal 74. Nos informan que mantengamos el palo siempre lejos del casco y que una Salvamar viene a nuestra posición e intentará ayudarnos a recuperar la arboladura si es posible. Colocamos con urgencia las dos defensas esféricas grandes que llevábamos a bordo, y otras dos defensas normales, para intentar que en caso de pérdida se pudiera recuperar todo. Como el palo seguía golpeando el casco en su lateral (francobordo de babor), el oleaje era considerable para la posición en que había quedado el barco – atravesado a la mar – y la advertencia de Salvamento era clara, decidimos soltar el estay (desatornillando el enrollador porque la cizalla no funcionó con el perfil en el estay) y cortar los 3 obenques restantes para que la arboladura quedara flotando por la popa del barco, unida a éste únicamente con el backestay.



Con el efecto del oleaje, impotentes, el palo se coloca vertical y amenaza con golpear el casco.

Lamentablemente, al soltar todo, el palo seguía hundiéndose y las defensas no hacían su trabajo. El lastre nos estabilizaba, pero el cadenote del backestay (una pletina de 5 mm de inox, se dobló anunciando que podía arrancarse de la fibra, cosa que afortunadamente no pasó. Demasiado peso para poco poder de flotación de las 4 defensas colocadas, que se hundieron sin remedio.



Bendita cizalla. Aquí sacándola de su funda anti-óxido. Yo nunca pensé que la usaría.

Al llegar la embarcación de SM “Denébola”, nos informa por radio que debemos cortar el backestay

y enviar el palo al fondo, porque es imposible remolque con arrastre de arboladura. Les informamos que hemos buceado para comprobar la hélice y parece estar todo libre bajo la quilla, por lo que tal vez si se suelta toda la arboladura, podemos evitar el remolque y progresar nosotros a motor hasta San José, a unas 3Mn. Pero insistimos en nuestro interés de cobrar la arboladura de alguna manera. Nos repiten que es imposible con sus medios recuperar la arboladura, y que lo mejor en cualquier caso es cortar el cable del back-estay que aún la une al barco, para decidir si somos remolcados o si podemos llegar a puerto por nuestros propios medios.



Salvamar Denébola al rescate del piltrafilla que quería ser marino...

En el backestay habíamos atado ya otras 4 defensas de las normales, para intentar mantener la arboladura a flote, pero fue imposible. Una vez liberado el backestay, todo el conjunto se hundió rápidamente en los 87 metros de profundidad, en una posición marcada como $36^{\circ}42.749N$ $2^{\circ}07.369W$. La foto de ese momento, yo en el agua, soltando un buloncillo del tensor de backestay para que todo se fuese a pique, y ver a 20 metros de profundidad velas, antenas, palos y perchas.... Esta foto-recuerdo no se la deseo a nadie.



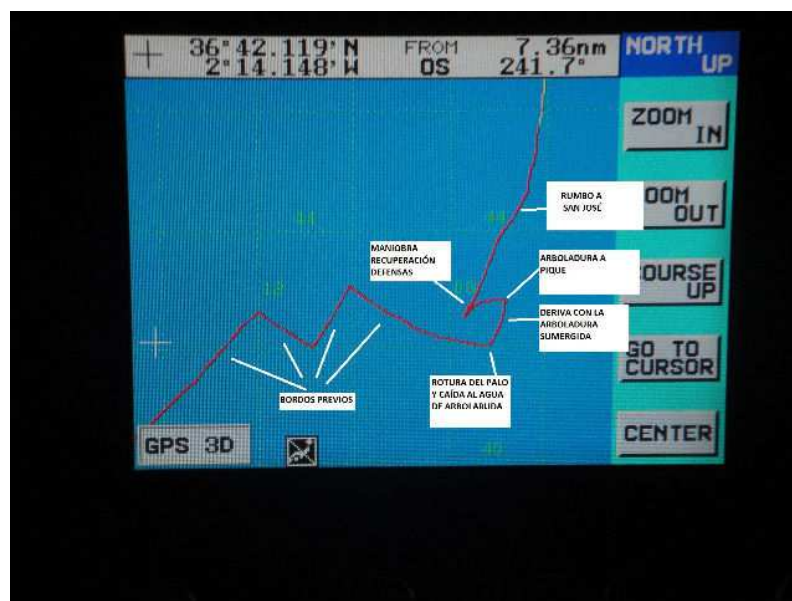
Las defensas convencionales como elemento de flotación resultaron ineficaces.

Con la presencia de Salvamento Marítimo (embarcación Denébola) hicimos las comprobaciones necesarias de motor, y al ver que evolucionábamos bien avante y atrás y el timón no había sufrido daños, pudimos recuperar varias defensas que quedaban a flote, y navegar a motor hasta San José.

Adiós amigos de Salvamento. Siento de verdad las molestias, la salida, el gasto... pero gracias de corazón por estar ahí para cuando llega el momento, por las guardias, los riesgos, y el aguante que tenéis que tener con tanto navegante torpe que os pone en alerta por una simple desarboladura. Si llego a saber cómo funcionaría mi seguro, tal vez hubiera cortado en cuanto comprobé que era imposible subir los 500 kilos a bordo. Pero si no hubiera tenido el calor, la tranquilidad y la precisión de esa voz de Salvamento al otro lado del walkie, tal vez no hubiera tenido la sangre tan fría para tomar las decisiones correctas que tomé. Ser novato y tener a Salvamento a la escucha es como irse de casa con 18 años y tener a tu madre siempre a mano.

Canal 74. No se me olvidará.

VUELTA A SAN JOSÉ, Y VUELTA A VOLVER A AGUADULCE...



La película del momento en el plotter.

La entrada en San José fue ridícula. Un velero sin palo. El Notos, que zarpó ha una semana con vientos recios a doblar el Cabo de Gata, y lo hizo con señorío y buena proa, entra hoy cabizbajo y humillado, decapitado y pelón, con la única arboladura sobre cubierta de su pequeña balsa de salvamento enfundada. Los Dioses vengativos e impíos han dispuesto que el Notos, mi Oceanis 311 amarre justo junto a otro Oceanis 311 gemelo de éste, idénticos en su factura. Pero el mío ahora está mutilado. Y noto cómo el otro le mira con cierto desdén, altivo... "A mí no me pasará eso"... "Tu dueño es un descuidado y un mal navegante..."



Encuentra las 317 diferencias.

Para no echarnos a llorar, el Chino y yo nos hacemos chistes sobre cambiarle las pegatinas del nombre al otro Oceanis y seguir ruta... pero lo hacemos con la boca pequeña y lejos del Notos para que no nos oiga. El agua está cristalina e invita al baño, así que decidimos hacerle un repaso ocular y táctil a toda la obra viva, para detectar posibles rasguños, daños, roces, golpeteo.... NADA. El casco está impecable. Pero hemos perdido también defensas, amarras, cabo de fondeo... damos pena. Al menos el Zeledón viene en nuestra ayuda y amarra en el hueco que había entre ambos Oceanis. Ya no nos vemos en un espejo que nos devuelve un Notos con toda su arboladura. ¡Un alivio!

En realidad tenemos que estar orgullosos. El barco se ha salvado, la tripulación también. Una decisión a tiempo puede evitar muchas calamidades.... ¿Por qué llevaba yo la cizalla a bordo? Pues porque leo mucho de seguridad, me gusta, me parece imprescindible... Y porque soy coherente y consecuente con mi compromiso previsor. Por eso también decidí desde el primer día que el seguro sería a todo riesgo, y con una compañía solvente. Y ahora me parece que el esfuerzo económico que me suponía se ha hecho con sabiduría y acierto. AXA responde. Pero conste que aún en San José yo desconocía cómo funcionaba esto de los seguros. Yo sencillamente tenía un seguro por si acaso, pero ni de lejos pensaba tener que hacer uso de él, ¡ni para cambiar un candelero! Y tenía miedo. Pensaba que el problema que se iniciaba ahora sería muy muy largo.

Afortunadamente, un distribuidor Beneteau que pasaba sus vacaciones en San José se acerca, nos saluda, y nos infunde mucho ánimo respecto al seguro. Luego en el mismo Club, luego en mi propio Club a donde llamé pidiendo consejo. Luego Nanoelcapi, luego otro y otros cofrades o amigos... Todos saben que el seguro responderá. ¿Y por qué sigo yo teniendo estas dudas?

El gerente de San José nos acaba cogiendo cierto afecto compasivo. Normal. Es el primer barco al que le aconseja por dos veces irse a Aguadulce cuanto antes. Y en ambos casos fue un acierto definitivo. Esto se lo tendré agradecido siempre, y cuando vaya por San José lo haré en persona. Al día siguiente, durante la travesía de regreso a Aguadulce, con el barco desarbolado, tuvimos 5 horas de gestiones con el seguro y con infinidad de contactos para arreglarlo todo y dejar encarrilado el arreglo definitivo, que sería en mi propio punto de amarre, cosa que es muy de agradecer.

Lo de que un barco se te averíe o sufra un accidente y te lo lleve a casa el seguro, no es nada habitual. De hecho, es tan extraordinario, que tuve que solicitar a mi seguro que me aceptara la propuesta haciéndoles las cuentas de estancia, desplazamientos y dietas de todo el que visitara el barco, cuando en mi casa tiene amarre gratis y un montón de facilidades. AXA acepta el planteamiento, dentro de la excepcionalidad, y el barco es trasladado al cabo de 3 días por carretera.

En esos tres días yo vivo en una nube. Conozco el nuevo barco de Polen y Nanoelcapi, conozco a otros cofrades, duermo a pierna suelta en el barco desarbolado, y vivo unas mini-vacaciones con la parte familiar que vive en Aguadulce. Tapeo, copeo, piscineo, playeo... se me hace surrealista pero encantador.



El Notos "on the road"



El traslado por carretera tarda un momento. Hay que ver. 4 días para navegarlo, y en poco más de dos horas ya estamos en San Pedro. El Notos tarda algo más. Yo desconocía que los transportes especiales tienen que ir por ciertas carreteras, y no pueden tomar autopistas ni otras vías no "oficiales". Total que son casi las 8 cuando el travellift del Náutico Villa de San Pedro inicia la operación. Yo entonces calzaba sandalias con suela de cuero negro. El varadero siempre está muy muy negro, y para colmo de males, en la operación de botadura, comienza a llover y se empapa toda la cubierta. Luego un granizo corto pero que me obliga a refugiarme y poner los tapacetes de cabina, aún suspendido en las cinchas. Desde luego los Dioses todavía estaban haciéndome de las suyas.

Cuando salgo del barco y planteo mi maniobra hacia punto de amarre aparece el perito. Le he pedido que visitara el barco lo antes posible porque tengo una boda en Burgos, pero nunca pensé que pudiera verlo el mismo día de la botadura.

Profesional, serio, competente, y vuelve a darme ánimos y a informarme de cómo funcionan los seguros, lo que me calma de nuevo parte de mis dudas. Lamentablemente sus zapatos y mis sandalias terminan de dejar el Notos como el betún, así que después del amarre me queda una hora de limpieza memorable en la que se me hace de noche. Una cosa es dejar el barco desarbolado... pero ¿sucio? ¡ Eso nunca ¡

Podría acabar aquí el relato, pero sería injusto dejaros sin la anécdota de la intoxicación alimentaria, de la que espero que toméis nota. En las dos semanas de navegación accidentada, yo ya había bajado fácilmente 3 kilos.

El 11 de julio compré 250 gramos de jamón de bodega cortado en lonchas y envasado al vacío para la travesía de ida. Como no se usó a la ida y el barco tuvo que quedarse una semana en Aguadulce, allí quedó el jamón. Y dado que a la vuelta tampoco hubo ocasión por culpa del accidente, el jamón acabó en la nevera de Miranda de Ebro (Burgos), como si tal cosa.

Pero para entonces mi mujer ya había sacado todos los billetes de un viaje a Croacia que llevábamos preparando durante todo el año, no era cosa de perderlo, así que a mi vuelta de Croacia, una mañana cualquiera, corría el 7 de agosto, encuentro a media mañana en mi nevera un apetitoso paquete envasado al vacío de jamón de bodega. Lo abro, lo aireo, le añado aceitito, y me como la mitad con unas tostadas. Me supo divinamente, todo hay que decirlo.

A eso de las 15:00 el estómago no podía más. Algo taponaba la entrada y se hinchaba hacia abajo amenazando con ser un alien estomacal. El “alien” se manifestó a las 3 de la madrugada por vía oral. 15 minutos a trompetazos es más de lo que había yo sufrido en mi vida. Pero luego pude conciliar el sueño de nuevo. Hasta las 6 de la mañana, cuando el “alien” decidió salir por la puerta de atrás con tal ensañamiento, que eran las 11 de la mañana cuando mi almiranta subía con el Fortasec de la farmacia. El laboratorio del Fortasec tiene tanto mérito como los de Salvamento. Cambia el entorno, pero cuando “te cagas”, ambos están ahí para solucionarlo.

Mano de santo el alien. 4 kilos de pérdida. Todo el invierno trabajando para quitarme esos 4 kilos que superan los tres dígitos, y en una “mala noche” se cumplen todas tus expectativas.

¡Chico, ¿Qué has hecho?... Te veo muy bien!
Nada... bueno, si...



¡ que he estado navegando mucho en julio... !

Juan Jesús Martínez Olmo es autor del libro: «*A vela, de secundaria a la universidad*»
Puedes consultarlo aquí: manualdevela.blogspot.com.es