

A mí, me apasiona navegar, pero me suelen aburrir las lecturas con muchas descripciones náuticas, difíciles de seguir y que están llenas de tecnicismos. A veces pretenden hacer creer al lector que cada travesía es a vida a muerte.

Hoy hacemos una pequeña excepción y os vamos a explicar cómo organizamos una travesía. Ya os pido disculpas si es demasiado enrevesada.

Da igual si la travesía es larga o corta, eso afectará algunas cosas, pero lo principal es siempre lo mismo.

El barco por supuesto está siempre a punto, pero nos aseguramos de que esta todo estibado (guardado), que no se mueva, no haga ruido y no golpee a nada.

Si la navegación es larga no llevamos nada en cubierta, ni paddle, ni kayak, y por supuesto todas las escotas y poleas de Spi y Genaker a punto. (cuando estamos fondeados, lo recogemos todo, para no dar ocasiones a los amigos de lo ajeno)

Se comprueba que el material de seguridad está a punto. En travesías largas, llevamos comida tipo galletas, barritas y algunas latas y agua. También en travesías ponemos en la bolsa de seguridad, pasaportes, cartera y dinero. Va en un pack de emergencia, que los british llaman Grab pack.

Sacamos del cofre chalecos y arneses. De noche y cuando sólo uno de nosotros está despierto siempre lo llevamos puesto. Nos hemos comprado unos flamantes spinlock de alta gama, que son muy cómodos de llevar y fáciles de poner. Está equipado con un AIS personal, y cuando se activa suenan las alarmas del barco, y la posición en la pantalla de navegación, con el mensaje de Hombre al agua. Si salimos de la timonera el arnés siempre enganchado. Radios VHF de emergencia cargadas, linternas, frontales, guantes, etc.



Vhy portátiles



Chaleco y Ais Portátil



grab bag



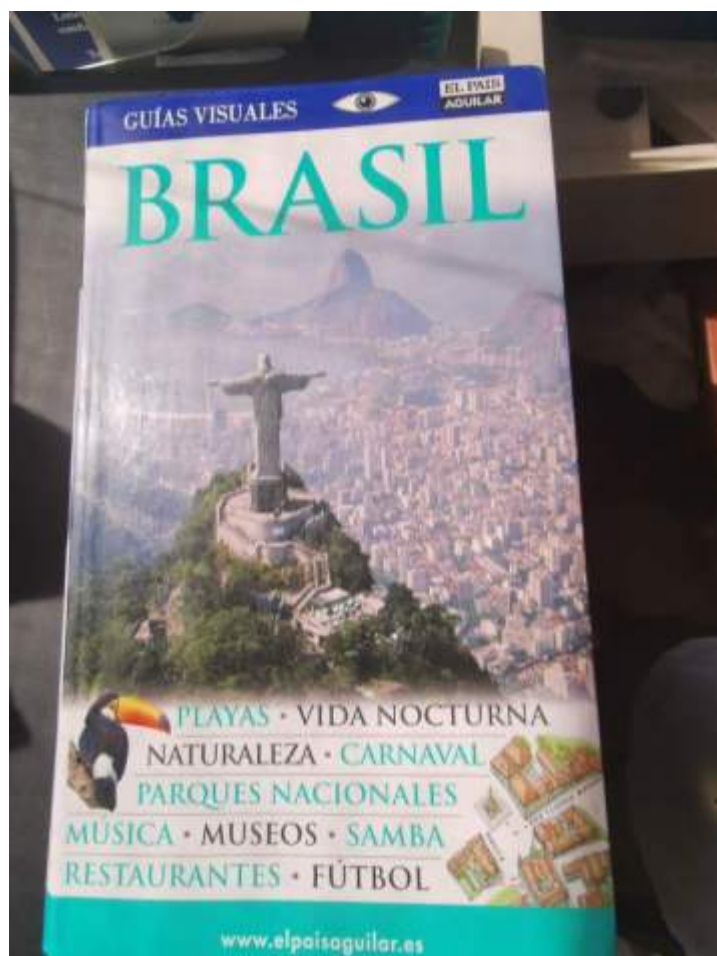
eso lleva dentro

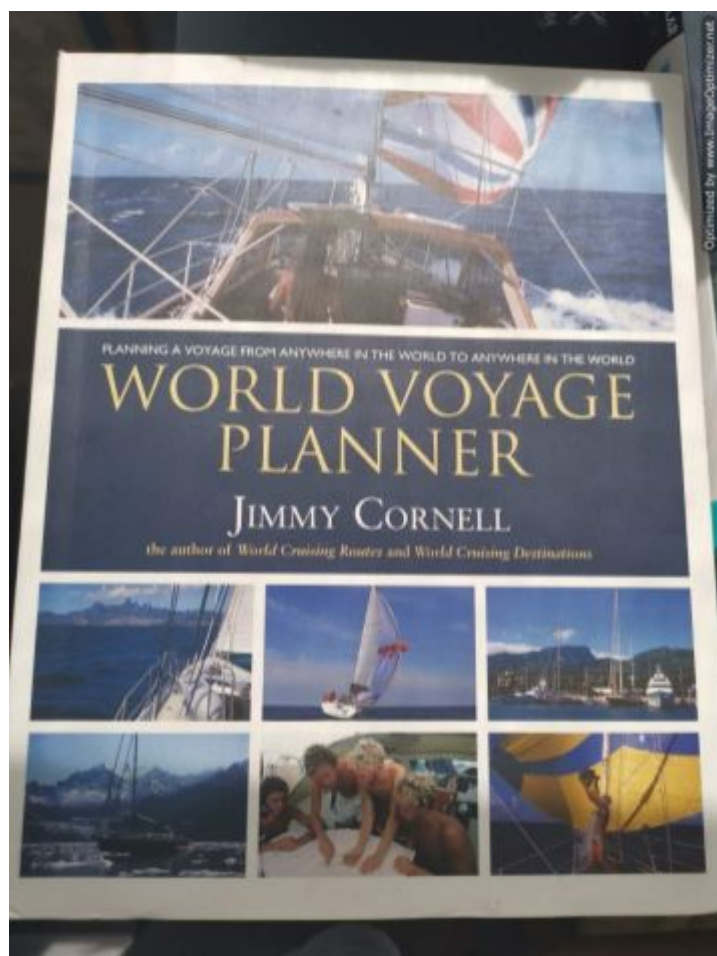
“Cerramos”, las barandillas, Nos aseguramos que los guardamancebos, (se llaman así) estén cerrados, no nos queremos caer al agua. Ponemos hasta una barandilla extra en la timonera, para evitar salir despedidos en un bandazo. No es verdad que los catamaranes no se mueven, y cuando hace malo se mueven mucho!!

Lo primero es decidir a dónde vamos, hay que leer mucho: Guías de viajes tipo Lonely Planet, y otra guía el país Aguilar, son diferentes y complementarias. A veces

confirmamos por internet Wikipedia y si TripAdvisor dice algo interesante. Algunos libros históricos, de exploradores o novelas, como la del amazonas de Reverte, o las expediciones científicas del XVII y XVIII, que han publicado unos profesores de la Universidad de Cádiz.







Tenemos referencias de otros navegantes, sus blogs, o nos han hecho llegar copias de sus cuadernos de navegación. O como en el caso de los amigos franceses del Faial, que nos encontramos en Abrohlos, directamente lo que nos cuentan. Libreta en mano y tomando apuntes.

También usamos la «biblia» de Jimmy Cornell, World Voyage Planner, el título lo dice todo.

La segunda parte es leerse los derroteros o pilot books.

De Brasil llevamos dos. Uno francés, pero en su edición inglesa editado por la prestigiosa editorial inglesa Imray, y otro de una asociación privada de cruceristas, también inglesa, la RCC Pilotage Foundation. Nos habría encantado tener alguna

brasileira, pero no la encontramos antes de llegar y vamos con lo que tenemos.

Son libros que describen, a veces con mucho detalle, fotos, esquemas lo más importante para fondear. Los faros y la descripción de la costa y el fondo. Pero dan mucha información sobre regulaciones, fuentes de información, direcciones útiles, iiincluso algunos bares de playa!!.

Normalmente los leemos semanas antes y subrayamos en amarillo lo interesante, en naranja lo peligroso (bajos, corrientes, escollos, etc. No lo podemos retener todo, pero nos hacemos una primera idea de si hay muchos o pocos fondeos, o si hay puertos protegidos y que cuestan. Aunque sirve de poco, porque aquí viene poca gente y hay pocas ediciones de estos libros y la edición que tenemos es antigua, más de 10 años y los precios están muy desfasados.

Más tarde cuando hemos elegido la ruta los volvemos a releer para comprobar que realmente podremos entrar. Cuando lleguemos en esos sitios, lo llevamos abierto y comprobamos todo.



hdrpl



hdrpl



qrf



qrf



qrf



nor



rhdr



Nosotros llevamos un programa de navegación, en un PC, se llama Octopus y es de la marca Adrena. Es una versión para crucero de los que usan en las regatas transoceánicas como la Vendée Globe. Hay otros como Max Sea y ahora alguna empresa de servicios meteo como Predictwind también ofrece algo pero no tan completo.

Octopus me permite crear con el ratón indefinidos waypoints y rutas, a velocidad increíble y me calcula las distancias, puntos intermedios, y lo dibujo en una pantalla de 21". Antes usaba cartas de papel, lápiz, compás, reglas, etc...Me lo paso muy bien.

Tiene muchas ventajas, y una es que luego los ficheros los encuentro muy fácilmente y los puedo clasificar como quiera, rutas por países, zonas de navegación, alfabéticas, etc.

Este programa tiene la capacidad que más tarde cuando me baje los ficheros meteo, me calculará la ruta con esos datos, pero lo cuento más tarde.

1. Tenemos destino elegido, hay cosas que ver.
2. Tenemos zona o puntos de recalada escogidos. Sabemos dónde fondearemos.
3. Tenemos identificados puertos o zonas de refugio alternativos.

No nos fiamos del todo de la electrónica, y llevamos cartas en papel, comprobamos que las profundidades, faros, etc..., cuadran con lo que hemos visto en los programas de navegación.

Grabamos los waypoints o puntos en la ruta por los que hemos decidido pasar, uno cerca de donde vamos o lejos de unos escollos, (hay muchos) y luego quizás varios en la zona de entrada a la que vamos.

Los grabamos en el programa de navegación y por duplicado en el sistema de navegación integrado del barco, que el nuestro es Ray Marine. Llevamos dos pantallas una en la mesa de dentro y otra en la timonera fuera.

3. Tenemos calculada la ruta, por ejemplo, de Abrolhos a Cumuruxatiba, apenas 60 millas.

Ahora nos faltan dos cosas muy importantes: las mareas y la previsión

meteorológica.

Llevamos un sistema de navegación que funciona en las pantallas mencionadas, que además de mi programa Adrena, tiene grabadas las tablas de mareas de todo el mundo, solo poniendo el dedo en el icono del punto de recalada aparece una pantalla que cualquiera entiende que te dice a que hora es la marea alta y la baja.

Supongo que todo el mundo sabe que las mareas, son subidas y bajadas del mar producidas por fuerzas gravitatorias, que el sol y la luna, ésta especialmente, ejercen sobre la Tierra. Sube y baja dos veces cada día y no son siempre a la misma hora, suele haber un retraso de alrededor de una hora cada vez.

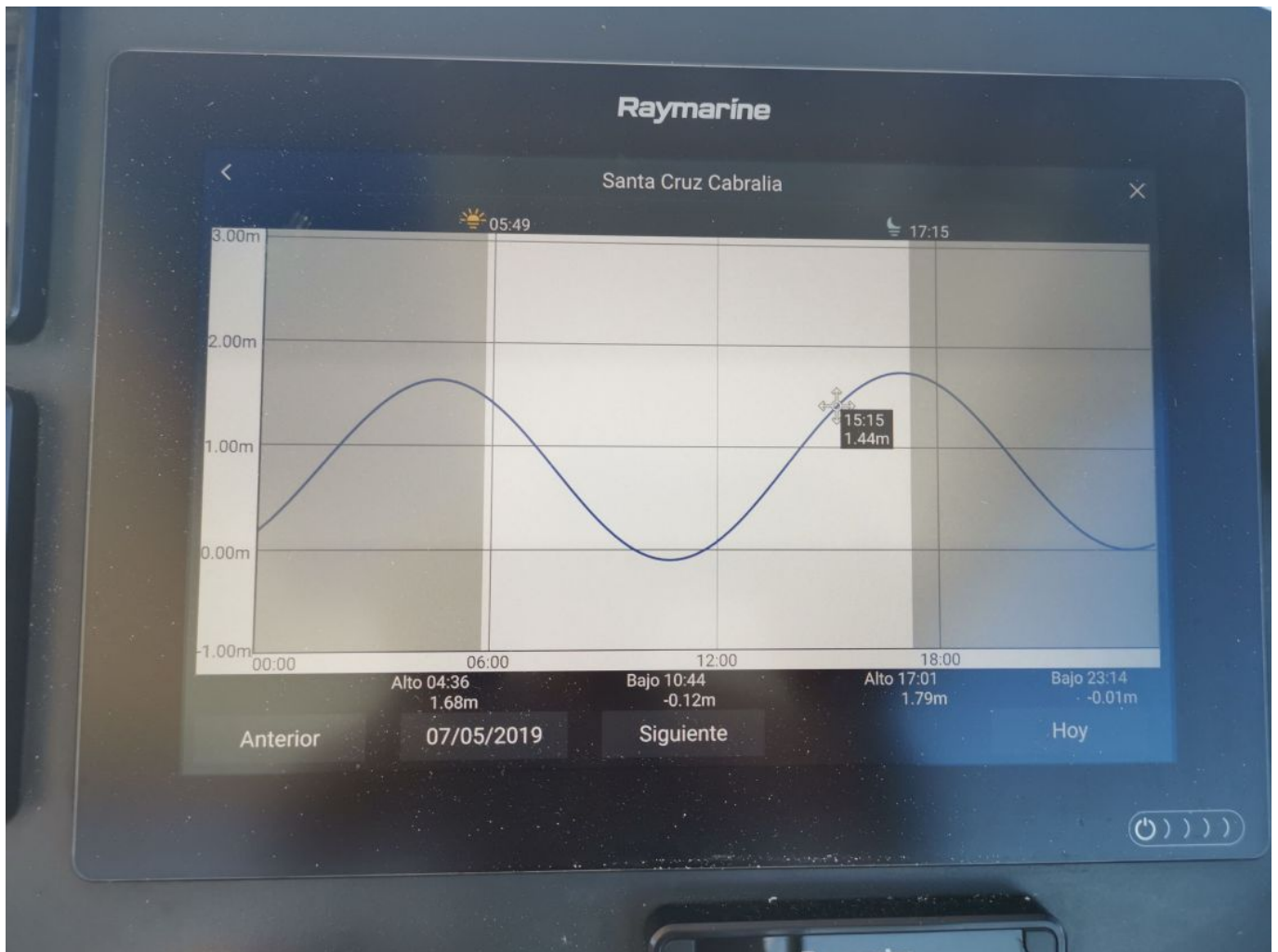
Eso es muy importante, en esta zona que vamos a navegar las mareas son entre -90 cm y + 2m, pero mas al norte pueden ser de mas de 6 m. Muchos puertos, son naturales o estuarios de ríos, en los que en la bocana sólo hay calado para entrar en la marea alta, si llegas tarde o pronto no puedes entrar. Es que no hay agua suficiente para pasar.

Afinando más, las mareas en ríos se les opone o suma la velocidad de la corriente de este, así que, si entras con marea entrante, a favor “chocas” con la corriente del río. A veces se forman olas muy importantes o hay corrientes en uno u otro sentido de mas de 5 nudos.

Normalmente lo mejor es entrar en el último momento de la marea alta, suele ser cuando hay menos corriente, y además tienes mas calado. A los que les gusta esto de los tecnicismos, les añades si hay luna o no, y puedes encontrarte, que el mismo lugar además de tener la marea alta a diferentes horas según el día, su altura puede variar 50 o 70 cm.

Espero que me hayáis entendido. Para los mediterráneos que de estas cosas no tenemos, ha sido un reto familiarizarse con este mundo.

Ah! Y todo va en inglés, tuve que aprender que son flood y ebb tides, y resulta que para ebb tides (vaciante) tienen dos explicaciones contradictorias según sea para mares o para ríos. Así vamos. Y además o les llaman tides o currents, y yo había aprendido lo de la Gulf stream.



Así se ve en la pantalla la tabla de mareas, es muy fácil de entender,

#### 4. Por último, la meteorología.

Para grandes planificaciones usamos un atlas de vientos mundial, que nos dedicó en persona su autor el ya nombrado varias veces Jimmy Cornell, vamos a la página del mar, el mes que estamos, la zona de navegación, como ejemplo Atlántico Sur mes de abril, y nos dice de que "cuadrante", de que dirección son los vientos en porcentaje y en intensidad. Vamos que si nos permiten como ahora ir hacia el norte o la mayoría serán de cara y será mucho más difícil.



mapas meteo dedicados por Jimmy Cornell

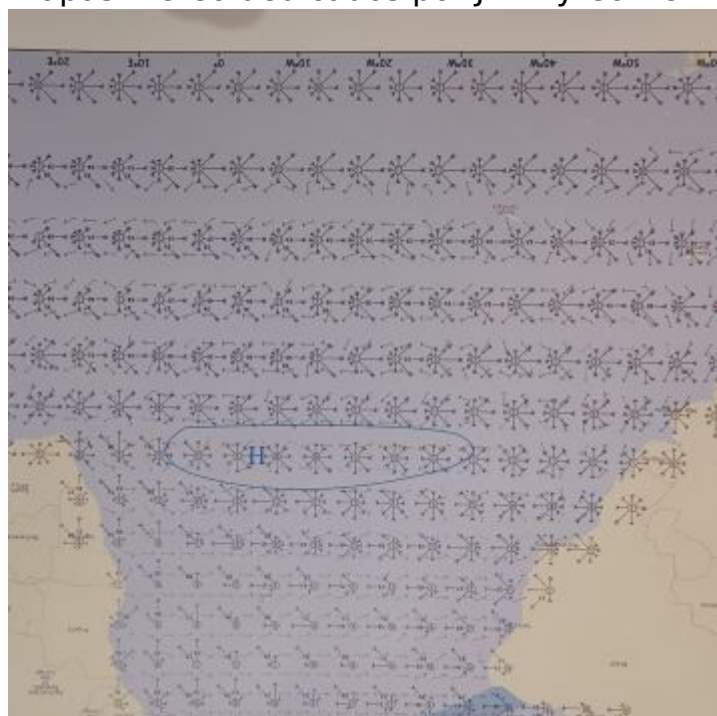
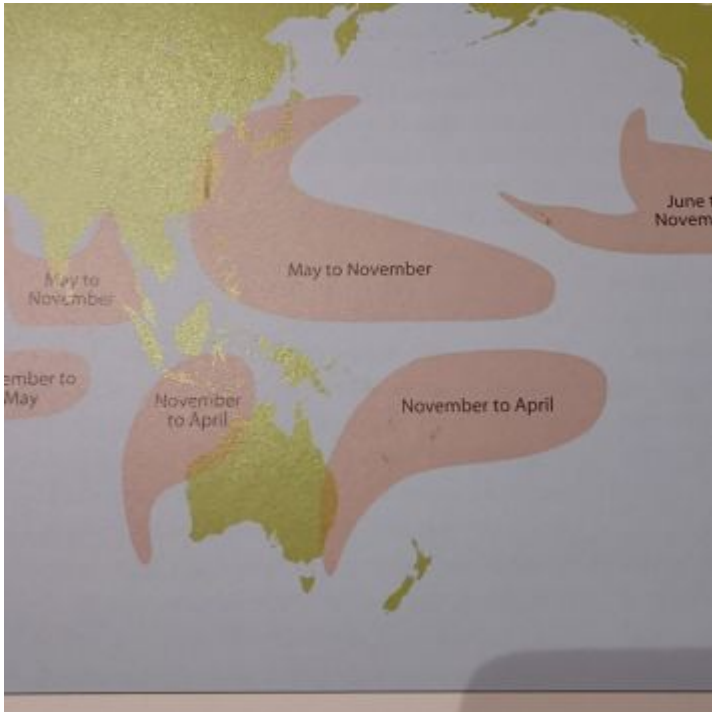


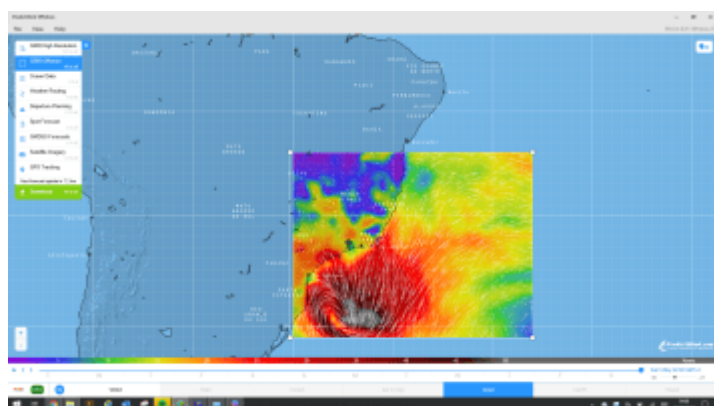
Grafico de vientos del atlántico sur



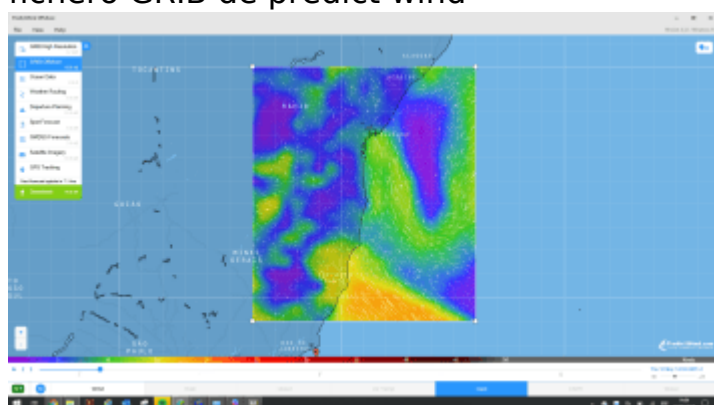
mapa global de vientos

Luego vienen las predicciones por los servicios meteorológicos. Para eso usamos principalmente [www.predictwind.com](http://www.predictwind.com) y [www.sailmail.com](http://www.sailmail.com) para travesías, wind gurú si estamos anclados en calas o costa, y solemos mirar también los de la Marina do Brasil. [www.inmet.gov.br](http://www.inmet.gov.br)

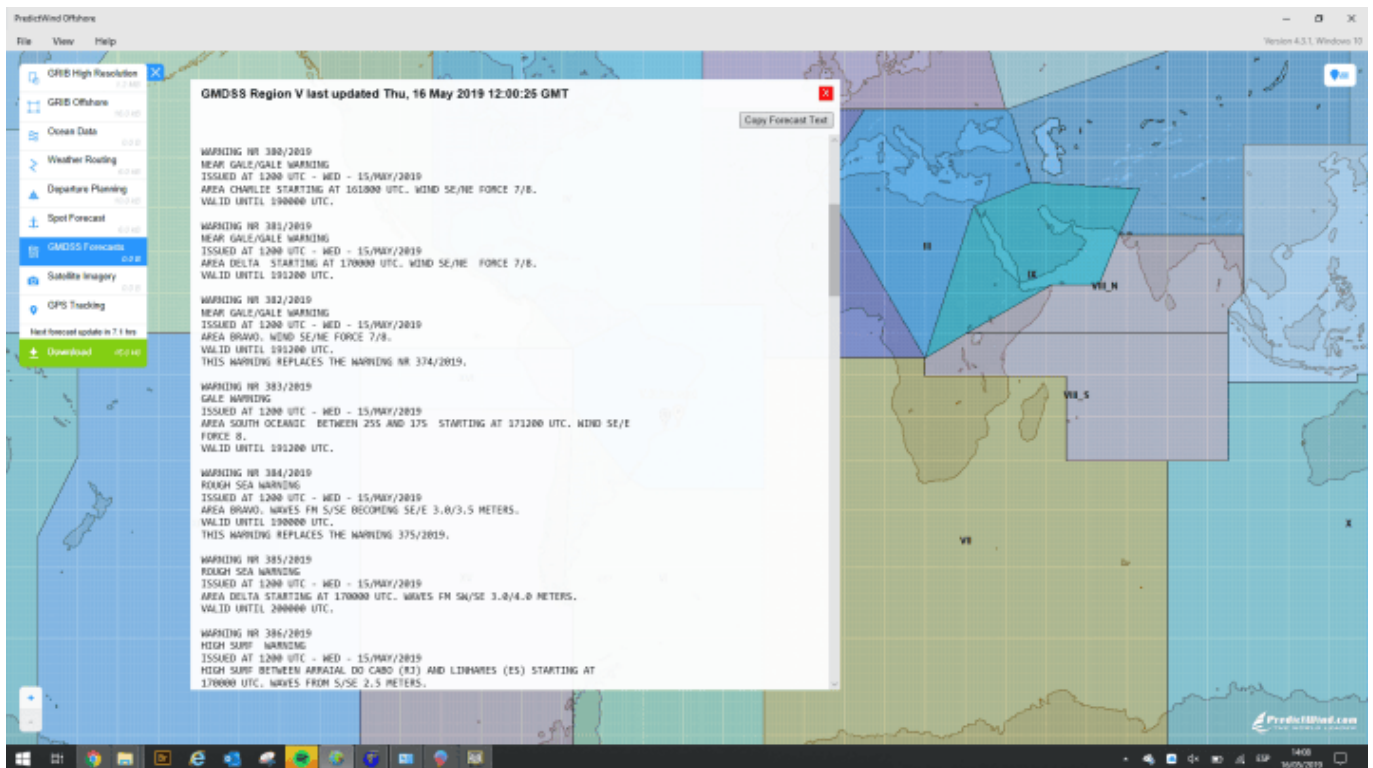
Si estamos con cobertura de móvil, los descargamos directamente de la web, si estamos en alta mar, usamos o un teléfono por satélite Iridium, o la radio de onda corta con un modem.



fichero GRIB de predict wind



Otro fichero, con mejor tiempo



Texto Predictwind de parte meteo

En el caso de la radio, existe una organización en California, en palo Alto, que se llama sail mail, por 275 USD año, le puedes pedir tantas veces como quieres un fichero meteorológico y te lo manda por mail. Te manda un fichero grib, es decir en muy baja resolución (para entendernos, las flechas de viento, sin mapa ni nada) que integro en mi ordenador y los veo como en la tele, o en la web.

Dicho así suena fácil, pero lo de la radio, no lo es. Me ha costado mucho que me la programen y funcione. Es un método muy manual y antiguo, se necesita mucha paciencia y tiempo para encontrar a las horas que se puede conectarte con la estación de radio que en ese momento tiene mejor cobertura, conseguir encontrar un momento en que nadie use ese canal, enviar una solicitud, que son las coordenadas de la zona meteo que quieres, su frecuencia, ej. cada 3 o 6 horas, los días, 1, 2 o hasta 16, y luego espera unos minutos y volver a conectar para recibir el fichero GRIB

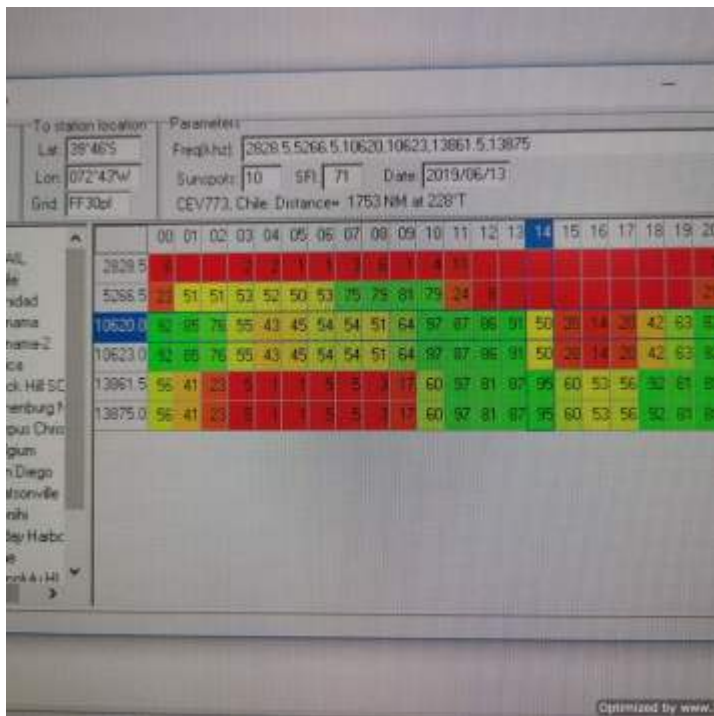
Usamos una radio de Banda lateral única, super antigua y que ya teníamos en el otro barco, de 1989, pero muy fiable, una ICOM IC-M710. Es muy potente cuando emite, con 150 watios, ( el VHF lo hace a 10 o 25w) a veces se “disparan” todas las

bombas eléctricas del barco. La manejamos desde el ordenador.

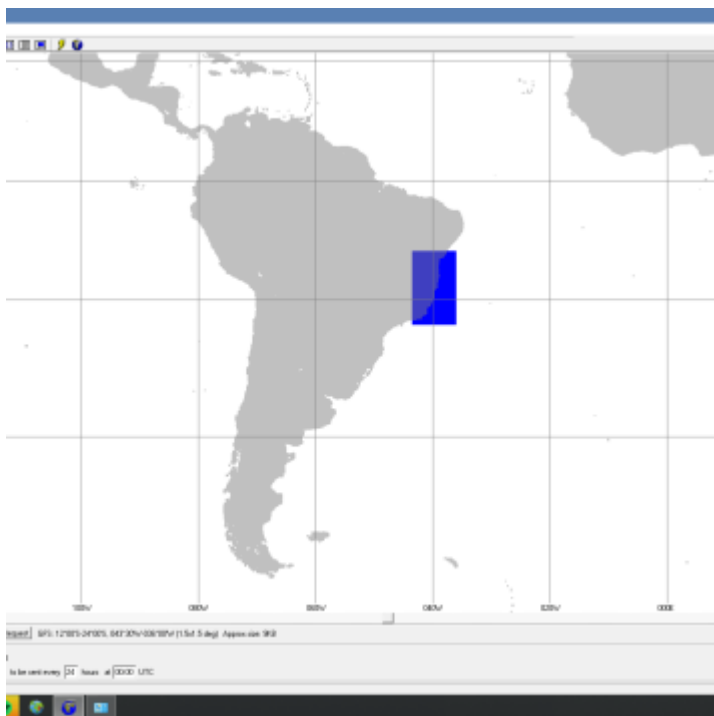
También necesitamos un módem, usamos uno alemán un pactor 4. Que permite que internet vaya por ondas de radio. Las estaciones a las que nos conectamos están en Chile, Panamá, Luxemburgo o Trinidad, o sea lejísimos, mas de 2700 millas. Radio Japonesa, módem Alemán y servidor de servicios americano.



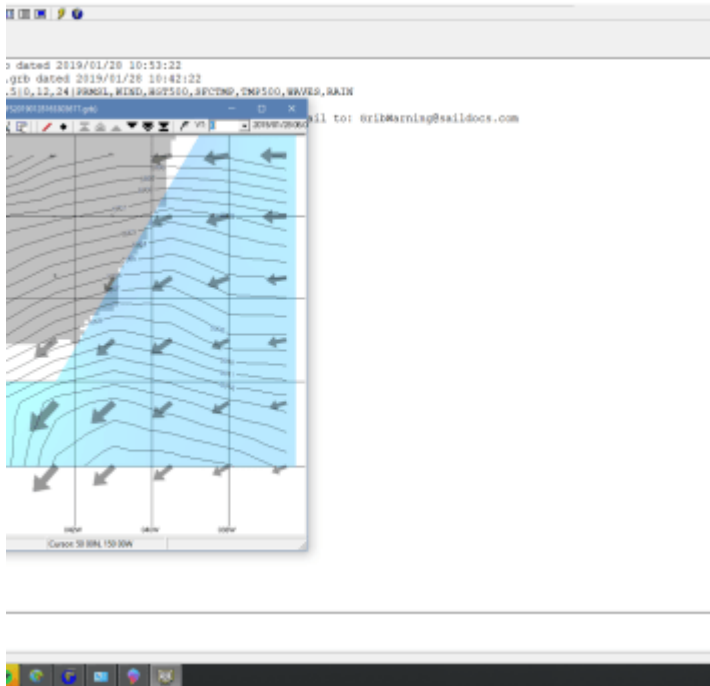
Radio BLU y Módem



Pantallazo de calidad de propagación de emisoras



fichero seleccionado a solicitar datos



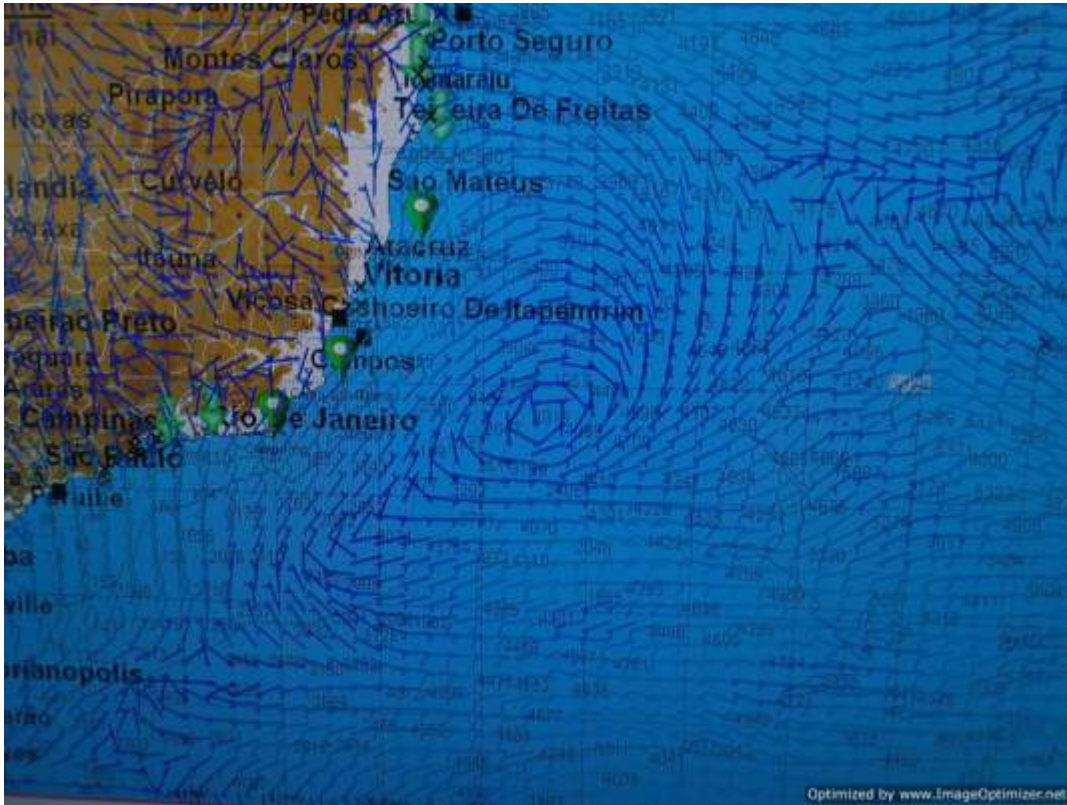
fichero Grib de Sailmail

Cómo decía antes estos ficheros meteo, los podemos poner en el programa de navegación así que además de dibujada la ruta, me salen las flechas de viento, la lluvia, nubes, rachas, temperatura agua, etc. y me permite “ver” que tiempo tendré en cada momento de nuestra ruta, ahora o dentro de varios días.

También llevamos un navtex. es un aparato un poco antiguo, que te manda mensajes a los navegantes, avisos de temporal, zonas en las que hay maniobras militares, etc. Lo podríamos recibir por internet, pero esta pantallita es más práctica. Aunque no todos los países emiten, Brasil es uno de ellos.



pantalla del NAVtex

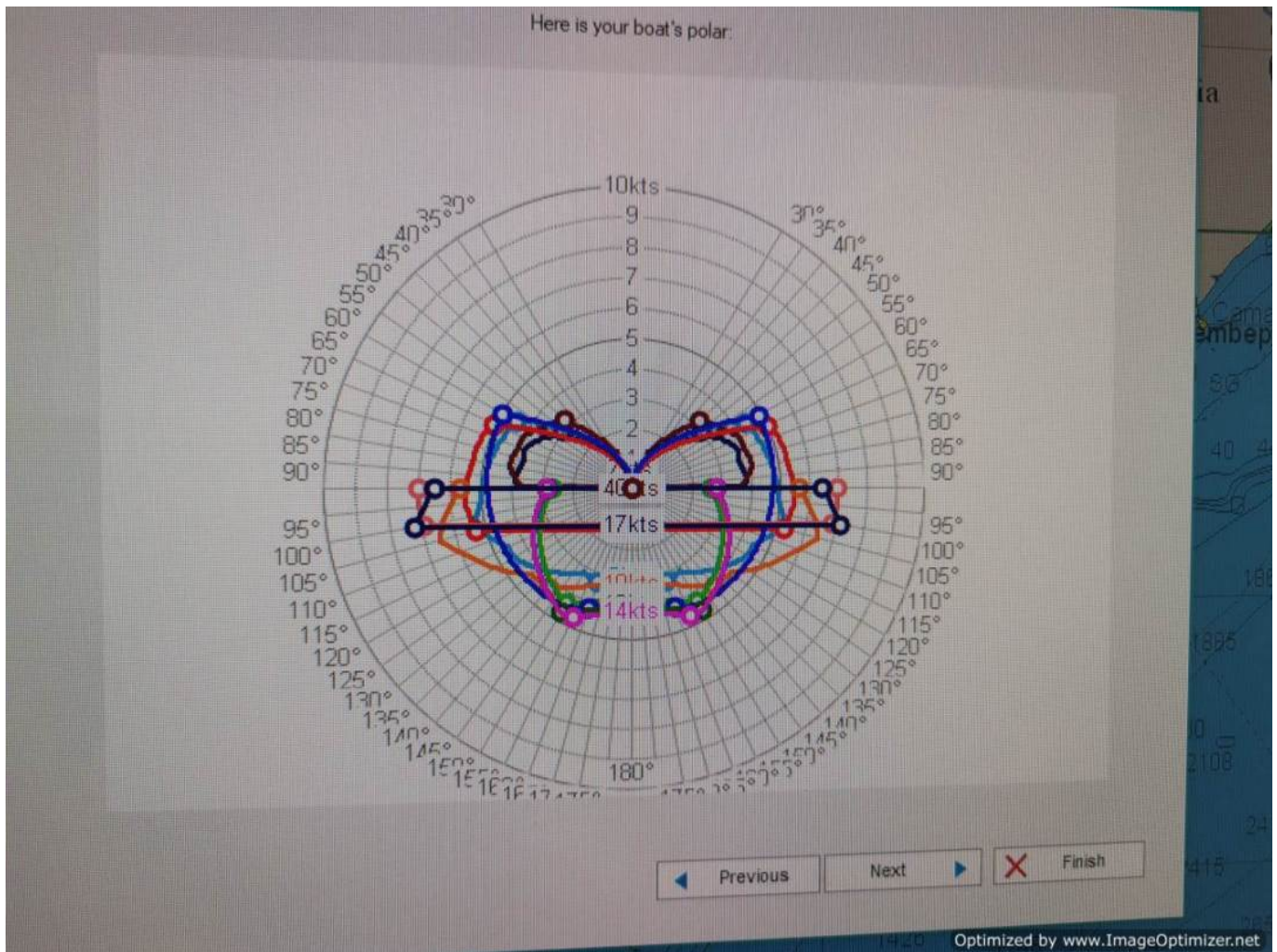


Así se ve en el programa de navegación un fichero Grib

Los que navegáis sabréis que además de no ser sencillo, hay varios sistemas de previsiones, el americano o NOAA, el europeo, GFS, PWG, etc. Mi programa de navegación me permite ver varios superpuestos a la vez con flechitas de diferentes colores, así que, si no están de acuerdo, y pasa algunas veces, veo que día a que hora y en que zonas discrepan. Toda una gozada de datos, pero eso si no sabes cual va a ser el bueno.

Lo que hacemos es ir actualizando por lo menos una vez al día e ir comparando. Hasta ahora nos sale bastante bien.

Para virguería, en el programa he integrado las polares del barco. Las polares es una tabla en la que, para cada ángulo de viento y cada intensidad, tengo introducida la velocidad que tenía mi barco, el día que lo calculé. Por ejemplo con viento de 15 nudos de aleta, con 130° sobre el eje del barco, vamos a 8,5 nudos. Es una tabla tipo Excel con muchos datos. Crearla ha llevado algunas horas.



uno de los diagramas de polares del Plan B

Cuando vamos a hacer una ruta le digo al programa que fichero de polares vamos a usar, que ruta (con todos los puntos de paso que se me han ocurrido) y que fichero de viento, fecha y hora de salida.

Con esto hace los cálculos y me dibuja la ruta en la pantalla. Además, me da una tabla diciéndome que viento tendré en cada momento, que velocidad teórica tendrá el barco, en que momentos y dónde virar y a que hora llegaré. Si además deberé navegar a motor, cuantas horas desde dónde a dónde, e incluso el cálculo de consumo estimado.

Antes de zarpar hago simulaciones si salgo antes o mas tarde o si utilizo un fichero

de meteo u otro para poder conocer varias opciones.

Lo que antes hacías en horas, ahora en unos minutos y con un detalle increíble. Es un juguete muy divertido

Como reto me dibuja dos iconos de catamarán . Uno somos nosotros según dice el GPS, y el “otro” navega con los datos introducidos, y el cálculo teórico de la mejor ruta, así y puedo comprobar si me “gana” o le “gano”. Veo en tiempo real si la simulación se comporta como lo que realmente está pasando. Incluida la meteorología.

5. Con todo hay que decidir cuando se sale, ya que lo importante es estar en el sitio de llegada a la hora correcta, y si puedes con el sol de espaldas y alto.

Así que a veces las horas de salida son a las 3 de la mañana, 6 de la tarde, 11 de la noche, lo que el cálculo da para llegar a la hora que toca.

Os confesamos que, en algunos sitios, las entradas están siendo difíciles, pero ya os hemos contado que hemos tenido la suerte de encontrar algún pescador que entraba o salía en ese momento y le hemos pedido que nos guíe. ¡Esta semana a uno le he “perseguido” una milla tocando la bocina hasta que nos ha hecho caso! ¡Luego les encanta, sobre todo después de la propina!

Las sorpresas han sido importantes, podemos acreditar que “hemos navegado por tierra”, ya que nuestras pantallas de navegación han trazado la ruta por zonas que según la carta son tierra.



ptr

En inglés tienen una expresión para las aproximaciones a tierra, los approaches. Son emocionantes.

Este barco tiene muy buena visibilidad para eso, la timonera está en alto. Nosotros llevamos dos sondas, una tradicional que nos da el fondo, en dato numérico y una "downvision" que te hace una película del perfil del fondo, sabes que tipo es, arena, rocas, y si hay montañitas o es una planicie que va ascendiendo.

Los prismáticos en la mano y escudriñando si hay alguna ola que "rompe", es decir que hace espuma y no debería, y si el agua cambia de color, aunque si hay nubes te haces un lio y no distingues si son sombras de nubes o manchas de rocas del

fondo.



Prismáticos de 1994



la espuma indica que debajo hay piedras!!

Como en uno de los últimos post, con los ojos muy abiertos.

6. Cómo nos organizamos a bordo.

Es un poco machista, lo reconozco, pero va por aptitudes.

Mónica navegación y cocina y yo navegación y mecánica. La limpieza está repartida, ella dentro y yo fuera.



aprovechando a cambiar el aceite del generador



Capitana en sus dominios

Las guardias empiezan cuando salimos a navegar y estamos en rumbo, da igual la hora del día y son normalmente de 3 horas de noche y de 4 desde que sale el sol hasta que se pone.

Como a ella le cuesta mas dormir que a mí, la primera noche suelo dormir mucho más que ella.

No hay reglas fijas para eso, a veces si no tenemos sueño y hace bueno las alargamos para que el que duerme le dure un poco más.

Las comidas son en función de la previsión del tiempo, si hace bueno se come de todo, pero si se va a mover, las comidas serán sin salsa, y si va ha hacer fresco, sopa o caldo. De noche solemos tener siempre un termo con café.

La tortilla de patatas y la quiche que le salen buenísimas solemos comerlas sólo en travesías. Cuando el tiempo está movido, los platos se cambian por boles, para que no se caigan las cosas.

La única autorestricción es el alcohol, pero porque no nos suele apetecer y no tomamos casi nunca, a veces alguna cerveza, la coca zero y el agua nos van mejor para navegar. Si el mar está calmado o vamos a motor, entonces no perdonamos la copa del ocaso.

Solemos comer y cenar juntos, los desayunos son a horas raras, a veces te lo saltas porque estás durmiendo o haces dos uno a las 4 de la mañana y otro a las 8.

Durante la travesía en mar abierto solemos aprovechar para recargar agua en los tanques, ya que, en la costa, siempre está turbia o por la arena o por los ríos. Así que nuestra potabilizadora hace muchas horas. Intentamos llegar a la costa con los tanques llenos.

La energía es vital, hay que hacer funcionar todos los equipos, las placas solares son justas, en cuanto podamos las ampliaremos, y las baterías necesitan ser recargadas constantemente.

Si hace viento, el Hydrogenerador funciona muy bien, y el eólico ayuda un poco, pero muy poco.





A veces hay que echar alguna hora de generador, para que las baterías no bajen del 70%.

Un ojo permanente en el estado de carga de baterías y de los sistemas que las

recargan, forma parte de nuestra rutina.

A estas alturas estamos muy acostumbrados a este ritmo de sueño, descanso y cuando llegamos a destino, solemos estar lo suficientemente descansados para empezar la jornada que toque, a cualquier hora que lleguemos. A veces no es así, y a la que podemos nos echamos una siesta de verdad, y listo.

Tenemos experiencias del pasado que se ha puesto el tiempo “feo”, en las ultimas millas de una travesía, y procuramos no llegar nunca cansados para poder estar en condiciones de hacer las maniobras que haga falta en cualquier momento. Es fácil hacerse daño o romper algo si no estás al 100%, y aunque llevamos vida de vacaciones, la navegación procuramos llevarla profesional.

## 7. Que ropa.

Siempre muy protegidos, sobre todo del sol.

En travesía y maniobras siempre calzados, no es cuestión de romperse un dedo por eso.

La ropa para frío siempre a punto. Llueve mucho y procuramos no mojarnos para no quedarnos “fríos”. No nos podemos resfriar.

Camiseta por lo menos siempre de noche, ya que si no el chaleco se hace incómodo.

Mónica usa guantes para las maniobras, yo voy a usarlos a partir de ahora. Ya conté que en la última maniobra de rizados, me apoyé en el winche eléctrico y sin darme cuenta apreté con el pie el botón que lo pone en marcha, la driza de la mayor me pellizcó la parte palmar proximal del pulgar de la mano y hasta que no aflojé la driza con la otra no me pude zafar. Vamos un pellizco brutal. Dolió bastante y durante un rato me dejó fuera de juego. Por fortuna ha sido superficial y sin consecuencias. Un poco de antiséptico y alguna cura.

## 8. Cómo nos entretenemos

Leyendo casi siempre.

Pero de noche o con mal tiempo sólo navegamos. Y eso a los dos nos entretiene mucho. Si además es sólo a vela y con viento yo me emociono solo.

En esta zona suelen haber muchas tormentas dispersas, y de noche las vemos en el radar y pasamos horas haciéndoles el seguimiento.

Igual a las barquitas de pesca o mercantes que localizamos. Los “marcamos”, es una opción del radar y les seguimos por si se acercan a nuestra ruta.

Yo suelo usar un antiguo iPod con 7.000 canciones que me lleva a mis 80’ con gran facilidad.

Al amanecer, y si la nevera tiene espacio para guardar las capturas, ponemos las cañas de pescar, casi siempre pillamos algo, lo que luego llevará unas horas de limpiar, cortar, y preparar.

Durante el día, si hace bueno, a veces algo de mantenimiento, cómo limpiar filtros de potabilizadora, o preparar equipos de pesca, chequear motores, comprobar jarcia. Otras veces limpieza.

El barco ya lleva 6.300 millas bajo la quilla y algunos tornillos se aflojan y hay que reapretarlos.

Estas semanas navegamos en conserva con el Oroboro, y pasamos horas con la radio VHF hablando de todo, hasta de motos. No es muy cortés monopolizar un canal de radio entre amiguetes, pero en estas latitudes hay pocos barcos.

Que no hacemos: ni ver pelis, ni video. Tampoco a juegos de mesa, ni a Mónica ni a mí, nos dicen nada.

¿alguna pregunta?



### **Te te gusta comparte:**

- [Comparte en Facebook \(Se abre en una ventana nueva\) Facebook](#)
- [Compartir en WhatsApp \(Se abre en una ventana nueva\) WhatsApp](#)