

¡Abandonen el barco!

Claves de supervivencia dinámica



La diferencia entre la teoría y la práctica en caso de tener que abandonar el barco puede ser muy importante y es mejor meditarla, prepararla y saber ponerla en práctica, si fuese necesario. La supervivencia dinámica consiste en tener medios reales, un mínimo de conocimientos e iniciativa para actuar y resolver el problema de forma eficaz.

Por Javier Bravo-Morata

Encontrarse en una balsa salvavidas clásica, derivando sin rumbo en medio del mar; estar vapuleado a merced del viento y de las corrientes sin esperar auxilio exterior, porque quizás no hemos podido dar la señal de alarma; estar a demasiada distancia para recibir un socorro fácilmente; ver cómo disminuyen las raciones de supervivencia y observar a sus compañeros de infortunio agotar sus fuerzas...

Situaciones nada agradables pero que pueden surgir y para las que hay que tener un mínimo de preparación, mental y práctica con

los elementos necesarios conociendo su función y modo de uso. Ahí está la diferencia entre la teoría y la práctica que hay que intentar reducir.

La idea de un naufragio es siempre posible. Cuando la tripulación es familiar y el programa la navegación de altura, este riesgo mayor puede transformarse en obsesión para los padres que a menudo piensan más en sus hijos que en ellos mismos. Se trata de reflexionar con calma, recopilar información, preparar soluciones, y con la mente lúcida tener todo listo para navegar y disfrutar al máximo de la travesía. ■

EL SALVAMENTO OFICIAL

Las operaciones de salvamento las realizará el país que tenga el aviso en su zona de salvamento, por tanto es necesario llevar a bordo los números de teléfono de los centros de salvamento de las zonas de navegación o países donde tengamos previsto navegar. Con el número correcto de cada Centro de Salvamento se podrá hacer una llamada de emergencia rápidamente y de forma directa.

SALVAMENTO MARÍTIMO – ESPAÑA:

Teléfono: 900 202 202

Canal 16 de la VHF

2.182 Khz Onda Media

La zona SAR (Search And Rescue) española equivale a tres veces el territorio nacional.

En Francia (Mar del Norte), es el CROSS Gris Nez quien se ocupa de los navegantes franceses que estén en dificultades en cualquier parte del mundo, que quedan cubiertas por otros CROSS. Tel.: (00 33 (0) 321 872 187).

EVOLUCIÓN DE LAS ACTUACIONES CON EMBARCACIONES DE RECREO EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS





Hay que definir las tareas de cada uno en el caso de tener que abandonar el barco: balsa, chalecos, comida, agua, documentos... En cinco minutos debería haberse resuelto la maniobra y estar todos listos para abandonar el barco y encontrarnos en una situación de supervivencia dinámica en el auxiliar o/y balsa salvavidas.

El dinamismo supone reaccionar y actuar en consecuencia con los medios que tenemos y los que debemos haber previsto



REFLEXIÓN COMO PRINCIPIO
 Debemos partir de que la principal protección será siempre una excelente preparación del barco bajo las manos de una tripulación experimentada. Pero los elementos no son totalmente controlables y la mala suerte puede mezclarse obligándonos a abandonar el barco. Llegados a este extremo, no queda más que una solución: salvar el pellejo. Ante esta posibilidad, hay que reflexionar antes de salir a navegar y prever lo necesario para poder actuar.

EL EQUIPAMIENTO NECESARIO

Además del equipo de seguridad obligatorio, comprende un material de ayuda que debe estar previsto en una bolsa (a ser posible estanca) que añada una VHF portátil, un GPS portátil, pilas de recambio, alguna carta de la zona y una regla de navegación, un compás de marcaciones, linterna, prismáticos, bocina, cuchillo, espejo de señales, gorros y gorras, guantes, ropa de abrigo según la zona y época del año, barras luminiscentes, botiquín y medicamentos necesarios de la tripulación. Por otra parte hay que añadir agua dulce y los elementos de propulsión que tengan una mínima utilidad. Si disponemos de un auxiliar que sea capaz de navegar o hacer un rumbo, tendremos más posibilidades de alcanzar un rescate o una costa. Pero si prescindimos de la balsa salvavidas debemos saber que eliminamos también todo su material de supervivencia y debemos suplirlo o recuperarlo. Incluso puede ser de ayuda remolcar la balsa si nuestro auxiliar lo permite, para tener otro elemento flotante a mano.

¿Qué debo llevar para la navegación?

- Chalecos?
- Aros?
- Balsa?
- Botiquín
- Bocina?

EN QUE ZONA NAVEGAMOS?

- VHF... Fijo o portátil?
- Ancla?
- Compás con luz... o marcaciones?



El teléfono satélite tipo Iridium puede ser más eficaz que la baliza de rescate ya que permite llamar y explicar verbalmente y en directo lo que ocurre y dónde nos encontramos de forma precisa.



La baliza de rescate obligatoria en ciertos casos, es siempre aconsejable. La baliza EPIRB señala la situación del naufragio y alerta a los servicios de rescate. Pero puede averiarse o perderse durante un temporal, o puede quedar escondida y ser difícil de encontrar si surge el pánico al que nunca debería permitirse la entrada a bordo.

LA BALSA SALVAVIDAS OBLIGATORIA

Es obligatoria pero hemos de saber que es una balsa que no es capaz de navegar, concebida para flotar, sujeta por su ancla flotante, a la espera del rescate. Una vez en la balsa, sólo queda adoptar el modo de supervivencia real:

- Controlar a la tripulación
- Evitar la pérdida de calor
- Mantener el interior seco
- Eliminar objetos punzantes que puedan dañar la balsa
- Controlar el material de salvamento
- Establecer el racionamiento de agua y comida
- Establecer turnos para controlar el exterior periódicamente

Pero poco más podemos hacer que esperar el rescate. No estamos en condiciones de activar una supervivencia dinámica, sólo podemos derivar y flotar.



SIN INSTRUMENTOS

El **GPS portátil** es evidentemente el instrumento mágico que hay que proteger y utilizarse de forma ahorrativa para verificar dos veces al día si no nos separamos mucho del rumbo escogido, que debe ser compatible con los puntos posibles de alcance y aterrizaje en la zona en que se navega. Pero si se pierde o estropea el GPS, aún quedan viejos trucos a utilizar. Si podemos saber dónde estamos, hacia dónde nos dirigimos y a qué velocidad, tenemos todos los elementos para hacer una buena navegación.



AVERIGUAR LA VELOCIDAD

Es fácil realizar una correría con un trozo de plancha de madera (el barco) lastrada para que quede vertical en el agua. En el cabo que la unirá al barco, hacemos un nudo a 5 metros del barquito, y después hacemos un nudo cada 7,71 metros. Ponemos el barquito en el agua y aguantamos el cabo en el primer nudo y después soltamos la mano dejando salir el cabo. Contamos el número de nudos que pasan por la mano durante 15 segundos. Esa es nuestra velocidad en la superficie del agua. Una línea de 36 metros es suficiente porque no es probable que pasemos de los 4 nudos. Si no tenemos una plancha lastrada, podemos utilizar una botella llena de agua en sus 34 para que flote entre dos aguas.



Una idea aplicable a situaciones extremas es el uso de una cometa. Un "artilugio" que se ha demostrado capaz de remolcar un barco pequeño. Puede suponer la diferencia entre flotar o avanzar hacia donde nos lleve el viento con una cierta maniobrabilidad.

DETERMINAR LA POSICIÓN

- **Para encontrar la longitud**, hace falta un sextante y un reloj con la hora TU para determinar el mediodía local, y después calcular la diferencia de tiempo con la hora TU. Un sextante de plástico es barato y sirve para cualquier tipo de barco.

• **Para encontrar la latitud**, si no tenemos sextante para tomar la altura, se pueden utilizar tres lápices atados con gomas que formen un ángulo que medimos en la rosa de los vientos de una carta marina o sobre la regla de Cras.

• **Encontrar los puntos cardinales** permite saber en qué dirección hay que ir. Todo el mundo sabe que el sol sale por el Este y se pone por el Oeste y la noche nos mostrará todo el mapa de estrellas.

• **Con un reloj de agujas** reglado en hora TU podemos

averiguar cosas. En el hemisferio Norte apuntamos al sol con la aguja de las horas; el S queda indicado por la bisectriz del ángulo formado por esta aguja y la cifra 12 (en la dirección opuesta está el N). En el hemisferio Sur, apuntamos al sol con la dirección de la cifra 12; el N se encuentra a medio camino entre la cifra 12 y la aguja de las horas. Si no tenemos reloj de agujas podemos dibujarlo en un papel.

- **La luna** nos indica en el primer cuarto el E a las 12 h, el S a las 18 h, el W a las 24 h y el N a las 06 h. Con luna llena, indica el E a las 18 h, el S a las 24 h, el W a las 16 h y el N a las 12 h. Durante el último cuarto nos indicará el E a las 24 h, el S a las 06 h, el W a las 12 h y el N a las 18 h.



LA METEO SIN INSTRUMENTOS

Si observamos, por delante del frente cálido hay cirrus altos, filamentosos, de formación horizontal, acompañados de una rotación del viento hacia el Sur, lo que anuncia a menudo la llegada de la perturbación para el día siguiente. También puede haber un halo en la luna o una corona alrededor del sol. Después las nubes son más bajas (cúmulos), llega la lluvia (nimbo estratos). La temperatura sube progresivamente. El viento pasa de S-SE al SW mientras llega el frente frío y se instala la llovizna con un cielo encapotado y bajo. A continuación la capa nubosa se vuelve cada vez más espesa y oscura. El horizonte hacia el Oeste se vuelve oscuro como boca de lobo. La lluvia cae brutalmente seguida de rachas de viento de SW a W,

con mala visibilidad. Después de un pequeño clareo de la bóveda celeste, el horizonte se oscurece de nuevo (cumulonimbos). El viento pasa bruscamente al W al paso del frente frío y la lluvia vuelve. La temperatura cae bruscamente.

El cielo nublado regresa al día siguiente con sus cúmulos aislados y nuevos. La visibilidad es muy buena. Si después del paso de un frente frío el viento arrecia de nuevo girando al W y SW, quiere decir que puede llegar una nueva perturbación más violenta. Cada fenómeno pasa en 36 a 48 horas.

En el hemisferio Norte, el centro de la depresión se sitúa a la derecha de un observador que le dé la cara al viento. En el hemisferio Sur está a la izquierda.

