

PASIÓN POR

Navegar

SKIPPER

www.skippermar.com · Nº 410 · Enero 2017 · 4 €

Canarias y aeropuertos 4,20 € · Portugal 3,35 €

Vendée Globe
Dídac Costa
en el Índico



Especial

VARADEROS

DESTINO

Newport

Capital del Sailing

BARCOS DEL MES

QS Activ Open 505 y 555

Nordkapp Enduro 705

Osia 315

TAG 50





CANARIAS – CABO VERDE – BARBADOS

La Ruta de las Islas del Sol

Uno de los **sueños** más acariciados por todo **navegante**, con ventaja, es el **Cruce del Atlántico**. Se calcula que **cada año** realizan esta travesía unos **250 barcos**. Una de las **rutas** de **mayor interés** entre los **navegantes** es la conocida como la **Ruta de las Islas del Sol**.

Existen diversas rutas para cruzar el Atlántico, consagradas por la experiencia de siglos de navegación: Vikingos, Nova Scotia, Atlántico Norte, etc. La ruta que, sin lugar a dudas, despierta mayor interés entre los navegantes, es la conocida como la **Ruta de las Islas del Sol**, con sus dos variantes: **Canarias-Caribe** y **Canarias-Cabo Verde-Caribe**. La distancia navegada en estas dos últimas rutas es prácticamente la misma, la diferencia estriba en el tiempo invertido en recorrerlas y, sobre todo, en la logística. El decantarse por una u otra dependerá de los intereses particulares de sus

promotores. En este artículo explicaremos cómo organizamos nuestra **Atlantic Crossing 2015**, siguiendo el **Método Petrel para Travesías de Altura**.

A prueba de navegantes

La Atlantic Crossing pone a prueba a los navegantes más curtidos, imaginad aquellos que no tienen experiencia real en Travesías de Altura. Es importantísimo seguir a rajatabla las Normas y no permitir que la tripulación caiga en la mollicie, cosa nada fácil con tantos días de navegación; todos deben cumplir con las tareas más onerosas y, sobre todo, mantenerse ocupados: cocina, guar-



Primera Etapa Segunda Etapa

Canarias – Cabo Verde (San Vicente)

- ▶ **Puerto salida** (12 noviembre):
Marina La Palma (Canarias)
- ▶ **Puerto arribada** (19 noviembre):
Marina Mindelo, San Vicente (Cabo Verde)
- ▶ **Derrota Ortodrómica:** 812 millas
- ▶ **Derrota Loxodrómica:** 815 millas
- ▶ **Rumbo:** 210°
- ▶ **Velocidad:** 5,5 nudos
- ▶ **ETA:** 148 h (6-7 días)

Cabo Verde – Barbados

- ▶ **Puerto salida** (24 noviembre):
Marina Mindelo, San Vicente (Cabo Verde)
- ▶ **Puerto arribada** (9 diciembre):
Fishing Harbour, Bridgetown (Barbados)
- ▶ **Derrota Ortodrómica:** 2.016 millas
- ▶ **Derrota Loxodrómica:** 2.025 millas
- ▶ **Rumbo:** 263°
- ▶ **Velocidad:** 5,5 nudos
- ▶ **ETA:** 368 h (15-17 días)

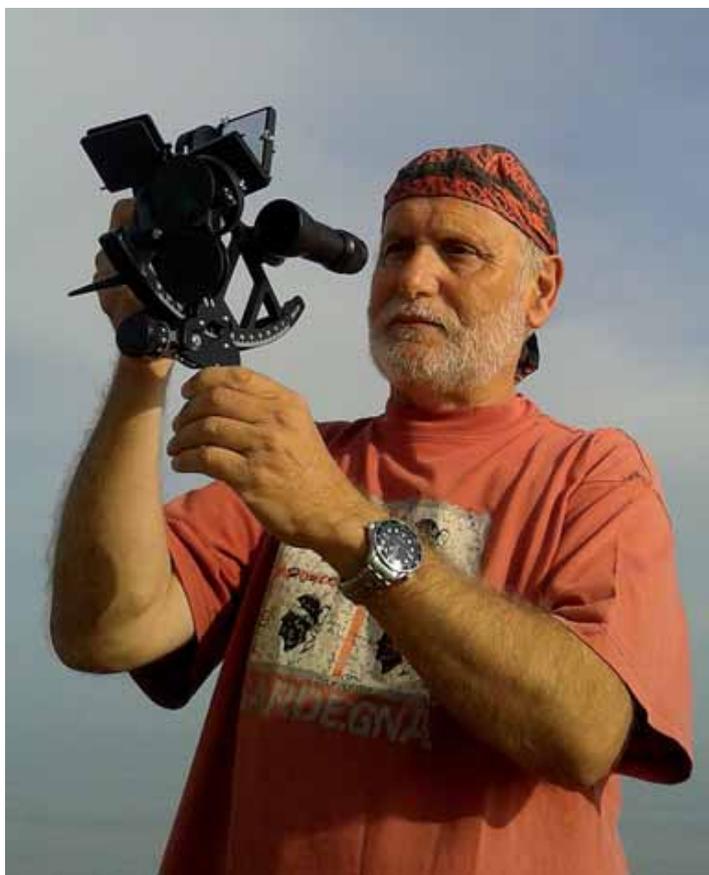
días, limpieza, pesca, cuaderno de bitácora, lectura, conversación, pensamientos. Ninguna travesía acabará con éxito si la tripulación no mantiene la moral alta, importante en uno de los momentos de decaimiento general: varios días antes de cruzar la mitad de la Derrota entre San Vicente y Barbados; pasado este punto, la moral sube por momentos, llegando a la alegría desbordada cuando se divisa la Tierra Prometida, **Barbados**.

La mayoría de navegantes que emprendemos esta aventura, lo hacemos porque hemos llegado a nuestra encrucijada personal y necesitamos realizar **un Viaje a nuestro Interior**, antes de tomar decisiones muy trascendentes. Tres semanas de navegación dan mucho de sí para pensar y planificar, sin las interferencias de la vida cotidiana que te impiden ver las cosas con claridad. Finalizada la travesía, regresas a casa con las ideas muy claras y con la autoestima por las nubes, agradeciendo lo mucho que tienes y que no le dabas su justo valor: familia, trabajo, amigos. Aunque sólo fuera por esto, que hay mucho más, la Atlantic Crossing vale la pena vivirla, al menos una vez en la vida.

Atlantic Crossing

En noviembre de 2015, cinco miembros de la Asociación de Vela de Cruceros Petrel navegamos la ruta **Canarias-Cabo Verde-Barbados (2.840 millas náuticas efectivas)**, una ruta que recomendamos en el Método Petrel por las siguientes razones fundamentales:

- ▶ Si la tripulación y el barco **navegan juntos por primera vez**.
- ▶ La primera etapa, Canarias-Cabo Verde, de una semana de navegación, permite observar el comportamiento del barco y, lo que es más importante: la **compatibilidad e idoneidad de los integrantes de la tripulación**. Llegado el caso, al arribar a Cabo Verde pueden llevarse a cabo los descartes pertinentes: fortaleza física y anímica, problemas médicos, incompetencia, conflictividad con el resto del grupo. También ayuda a reponer fuerzas antes de emprender el salto definitivo al Caribe.
- ▶ **Subsanar pequeñas averías** en el barco y, sobre todo, faltas y descuidos en el avituallamiento. La primera se-





mana de navegación permite afinar con todo detalle las necesidades y preferencias de la tripulación, no siempre fáciles de programar en tierra, antes de la zarpada. Las dos semanas que restan, Cabo Verde-Barbados, quedan libres de sorpresas inoportunas.

El velero y la tripulación

Realizamos la Atlantic Crossing con un catamarán, por cuatro razones básicas: vientos portantes, visibilidad 360 grados desde el interior, balanceos minimizados al disponer de dos cascos, calidad de vida y privacidad. Nuestro catamarán, un **Lagoon 380**, reunía todas las ventajas enumeradas, muy marinero y confortable. Se comportó sin problemas ante las sorpresas que nos iba deparando el Océano: chubascos copiosos, mar rizada a gruesa y vientos portantes de F3 a F8.

La tripulación estaba constituida por **cinco personas**: el armador, su esposa y el hijo de ambos (de EE.UU.), un irlandés y *Captain Pina*. Todos disponíamos de camarote individual, lo que facilitó mucho las relaciones

personales, importante cuando te esperan cuatro semanas de estrecha convivencia.

La meteorología

Según las últimas recomendaciones de la OMI, la temporada de huracanes finaliza la tercera semana de noviembre. Hay dos épocas del año óptimas para realizar el Cruce del Atlántico de E a W: **finales de noviembre** y **principios de enero**. Nos decantamos por la primera opción porque los vientos y el estado de la mar son mucho más benignos.

Material para la navegación

En Petrel consideramos del todo imprescindible practicar la navegación de altura y oceánica con la ayuda de las **Técnicas Tradicionales**, por otra parte, totalmente fiables e inmunes a las averías de los equipos electrónicos tan al uso. Es asombroso observar hoy en día, la cantidad de navegantes que cruzan el Atlántico sin plantearse ni tan siquiera llevar a bordo un sextante de



respeto, corriendo riesgos innecesarios y contraviniendo la Ley. Así entre nuestro material de navegación se encontraba un sextante con horizonte artificial, identificador de astros "Star Finder 2102-D USA", almanaque náutico, tablas náuticas, cartas en blanco, cuaderno de bitácora y diario de navegación.

Comunicaciones

En los últimos tiempos, la seguridad en la mar ha mejorado ostensiblemente, de forma paralela a los avances tecnológicos producidos en el campo de las telecomunicaciones. En la navegación de altura y oceánica, recomendamos llevar a bordo los siguientes equipos de telecomunicaciones: **Estación de barco VHF y Terminal Satélite Iridium Go.**

Es de vital importancia contar con una Estación Terrena, es decir, **un contacto en tierra**, tanto para nuestra seguridad como para enviar el "Parte Diario", en el que figuren, entre otros, los siguientes datos: día y hora, latitud y longitud, breve notificación de los acaecimientos importantes. **Quedan terminantemente prohibidas las llamadas superfluas y las de trabajo.** El Parte Diario lo enviamos por correo electrónico y/o SMS.

Sistemas de guardia

Los días y las noches tienen prácticamente la misma duración: 12 horas. Establecimos un sistema de guardias bastante relajado y adaptado a las circunstancias:

- ▶ **Periodo diurno:** sin rigidez, los 4 tripulantes adultos nos turnábamos según nuestra disposición de tiempo libre.
- ▶ **Periodo nocturno:** de 19:30 h a 07:30 h, 3 horas cada tripulante adulto, rotando cada día.

Equipamiento Médico de Urgencias

Las travesías oceánicas ponen a prueba tanto la fortaleza física como el estado anímico y temple de los tripulantes. Los muchos días de navegación suponen un duro desgaste que, en ocasiones, supera la capacidad de aguante de las personas, puesto que nunca antes se



© LAGOON 380 / NICOLAS CLARIS

Islote de Los Pájaros, Mindelo

La hora de la verdad. Has navegado nada menos que 815 mn para llegar hasta aquí desde La Palma y te lo has tomado como un juego, como parte de un entrenamiento. Ahora, cuando dejas atrás Mindelo y te espera el Océano abierto, no puedes reprimir una sensación de angustia y preocupación que te invade todo el cuerpo, incluso de duda sobre la conveniencia de seguir o abortar la aventura. El corazón late desbocado y las fuerzas flaquean pero, afortunadamente, al perder de vista la tierra todo vuelve a su sitio.

habían sometido a una prueba semejante de estrés. Antes de zarpar, deseable con varias semanas de antelación, **se debe realizar la Encuesta Sanitaria** a todos los miembros de la tripulación, con el fin de descartar aquellos elementos no aptos para la travesía, por un lado, y contar con la medicación de urgencias para aquellos que presenten problemas de salud relevantes, por otro.

Intendencia

En Petrel dedicamos mucho mimo a esta parte de las travesías, dado que **una tripulación mal alimentada será pasto de indisposiciones y fatigas.**

- ▶ Se debe comer 5 veces al día: desayuno, pica-pica, almuerzo, merienda y cena. Durante las guardias nocturnas vino de Oporto y dulces.
- ▶ El almuerzo y la cena se deben preparar calientes, al momento, aunque ello implique pasar más de una hora en la cocina, sin que hayan excusas.
- ▶ Frutas: plátanos, naranjas, melón, manzanas y kiwis.
- ▶ Alimentos prohibidos: café, cava, col, bróquil, coliflor, allioli, chorizo, espárragos, frutas con hueso, leche, fabada.
- ▶ Encuesta sanitaria: nos permitirá atender los requerimientos de aquellos tripulantes que presenten algún tipo de alergia y/o intolerancia alimentaria.

Recursos Hídricos

En las Travesías de Altura y Oceánicas Petrel está **prohibido malgastar el agua** y, por consiguiente, ducharse. Medida que dio sus frutos, una vez más, en la derrota San Vicente-Barbados: uno de los tanques de agua se quedó vacío a causa de una junta que perdió la estanqueidad. Racionamos el agua, sobre todo en lo referente al lavado de la vajilla, y llegamos a Bridgetown sin más problemas. Todo navegante que se precie debe conocer la Meteo que le espera a corto plazo, sobre todo escudriñando las nubes, son infalibles. Cuando queríamos ducharnos, sólo teníamos que esperar la aparición en el horizonte de los enormes Cumulonimbos y, con una diferencia no superior a la media hora, es-



Efemérides y Estadística

ETD La Palma:

12 noviembre, 07:35 h

ETA El Hierro:

12 noviembre, 16:15 h

ETD El Hierro:

14 noviembre, 10:27 h

Trópico de Cáncer:

16 noviembre, 15:12 h

Huso Z+2: 18 noviembre 10:26 h

ETA San Vicente:

19 noviembre, 20:14 h

ETD San Vicente:

24 noviembre, 16:00 h

Huso Z+4: 6 diciembre, 06:07 h

ETA Barbados:

9 diciembre, 10:05 h (14:05 UTC).

Distancia Efectiva: 2.840 mn

Velocidad Efectiva: 5,7 nudos

Tiempo total: 20 días, 17 horas

© VISITABARBADOS.COM



perar a que descargarán sobre nuestras cabezas. Los chubascos tropicales, muy copiosos y calientes, nos permitían la higiene corporal con mucha mayor intensidad y placer que el agua de la ducha doméstica.

La grandeza de la hazaña

La Travesía del Atlántico constituye una de las mayores vivencias que puede experimentar un navegante. Las cifras hablan por sí solas: **21 días de navegación y 2.840 millas náuticas efectivas (La Palma-San Vicente-Barbados)**. No obstante, para darse cuenta de la grandeza de la hazaña, hay que estar a bordo, anotando paciente y resignadamente en la carta en blanco la situación, día tras día, y viendo la enorme distancia que separa los dos Continentes, Europa y Centroamérica; sólo entonces, te das cuenta de que estás en medio de una **Nada Azul**, que eres un insignificante cascarón flotante, que el éxito o fracaso de la empresa sólo depende de ti mismo y de tu pericia a la hora de afrontar los muchos y cambiantes acontecimientos.*

Este artículo es el primero de una serie en la que explicaremos el Método de la Escuela de Crucero Petrel para Travesías de Altura, que se basa en las técnicas tradicionales.



**Juan Ramón
Pina Membrado**
Médico y Farmacéutico
Capitán de Yate y PPER



Rotura del gennaker

A los pocos días de la zarpada de La Palma se desgarró el gennaker a causa de los fuertes vientos y, porqué no decirlo, por el mal estado de la vela. No pudimos practicar el herringbone stitch, en su lugar suturamos con el Método Petrel: cinta de dacron + punto de cruz doble. La sutura resistió toda la travesía.