BARCOS A vela & yachting

BARCOS A VELA

COMPETICIÓN

TP52 Trofeo Balearia •
Príncipe de Asturias •
Mundial Platú 25 •
Huelva-La Gomera •
Ruta del Ron •
Clase 40 •

Corrosión
Un mal evitable

Electrónica
RemoteCommander

ONDARROA-GETARIA
Euskadi marinera

ALTA GAMA
Grand Soleil
Maxi One

A BORDO
• Bavaria 44 Vision
• Etap 28s

NOVEDADES 2007
Embarcaciones
Electrónica

TODA LA OFERTA EN BARCOS DE OCASIÓN

4€

Regata Oceánica Huelva-La Gomera

A bordo del *Sunny & Fresh-Lula*

Por fin, tras meses de espera, tomamos la salida desde Punta Umbría de la regata oceánica Huelva-La Gomera... No se trataba de una más de los cientos de regatas costeras en las que habíamos participado. A bordo del Sunny & Fresh-Lula, un Elan 40 de Yolanda Garzón, nos disponíamos a poner en práctica todo lo que habíamos preparado y a vivir de pleno una regata de altura.

Por Ricardo Lainez

Después de un recorrido de desmarque frente a las costas de Huelva, se presentaban ante nosotros 750 millas sin tener que preocuparnos de boyas, cambios de recorrido como consecuencia de roles imprevistos, ni nada de lo que estábamos acostumbrados.

La primera tarde y noche, terminado el recorrido costero, transcurrieron con muy poco viento, avanzando penosamente apenas a 2 nudos, algo normal por otro lado, al estar aún bajo un régimen de vientos térmicos. La pregunta, era ¿cuándo comenzaríamos a navegar con el alisio?

Esta cuestión se la habíamos formulado en numerosas ocasiones a los veteranos de la regata, obteniendo siempre respuestas vagas, que no aclararon nada. El amanecer del segundo día nos sorprendió con una encalmada en toda regla, descubriéndonos lo que habíamos preguntado insistentemente y que nadie nos había contado: entre el régimen de vientos costeros y el alisio tienes que atravesar una zona de calmas, con vientos que apenas superan los 3 ó 4 nudos, con una extensión que varía entre unas pocas millas y varias decenas. En nuestro caso, estuvimos todo el día encalmados, dedicándonos al baño y a la vida contemplativa. La flota, hasta entonces más o menos compacta, con varios barcos a la vista, con los spis portando a duras penas, comenzó a disgregarse: unos cayeron hacia el estrecho y la costa de Marruecos y otros, rumbo directo hacia ¡El cabo de San Vicente! La opción mas lógica parecía la de Marruecos, pero ante la duda optamos por seguir a rumbo directo. Al caer la tarde, el viento, tras hacer varios extraños, se entablo del NE y comenzó a ganar intensidad hasta establecerse por la noche en 20/25 nudos ¡Por fin el alisio!

Alisio... y el spi en el stay

Sobre las dos de la madrugada, con 25 nudos, saltó el mosquetón de la escota de spi, liándose éste, rápidamente y sin que pudiéramos evitarlo, en el stay. Con olas cada vez mayores, viento y oscuridad, decidimos esperar a la luz del día para intentar recuperar la vela sin necesidad de cortarla.

Con la llegada del amanecer, decidimos subir a Cristina, proa habitual del barco, e intentar la operación. Creedme, subir al palo con viento y olas entre tres y cuatro metros no es moco de pavo y si encima tienes que ir después bajando por el stay a la vez que deslías el spi, ya es para nota; de ello dieron fe los numerosos cardenales que adornaron los antebrazos y piernas de Cristina el resto de la regata. Tras grandes esfuerzos consiguió liberar varias vueltas, con lo que pudimos aferrar desde la proa el puño de driza y a partir de ahí, tras más de una hora de pelea en equilibrio inestable, conseguimos recuperar el spi. El episodio nos dejó bastante tocados y, todavía no me explico bien por qué, decidimos seguir navegando el resto del día y la noche sólo con la mayor y el génova entangonado.

Antes de alcanzar el Alisio nos enfrentamos a una zona de calmas desesperante.

Al amanecer de la cuarta jornada nos espabilamos e izamos nuevamente el spi, dispuestos a lo que habíamos venido, a disfrutar del viento y de las olas. El mar estaba menos confuso, aunque el viento mantenía la intensidad, lo que nos llevó a pasar todo el día y la noche deslizándonos a gran velocidad sobre las olas con planeos continuos alcanzando los 20 nudos, una verdadera gozada. Las dos jornadas siguientes transcurrieron sin más hechos dignos de mención, navegando con viento

La tripulación estaba dispuesta a disfrutar de esta aventura.

El viento subió de repente hasta los 30 nudos y el barco comenzó a correr, perseguido por las crestas blancas de las olas que se forman en "la traviesa"

portante, aunque había bajado hasta los 10-12 nudos, lo que hacía que la media de velocidad descendiera también considerablemente.

Al llegar a las Islas Salvajes tuvimos que trasluchar y dar un bordo para evitar pasarlas por encima. Posteriormente, volvimos a nuestro rumbo original hasta que nos dio para trasluchar y dirigirnos a nuestro destino: La Gomera.

La traviesa

Así las cosas, enfilamos otro de los misterios de la regata, de los que nadie te aclara realmente lo que es y lo tienes que descubrir por ti mismo:" la traviesa"... Nos habían hablado de vientos de cincuenta nudos que te golpeaban de improviso. Por precaución, a la primera señal de aumento de viento arriamos el spi e izamos el génova.

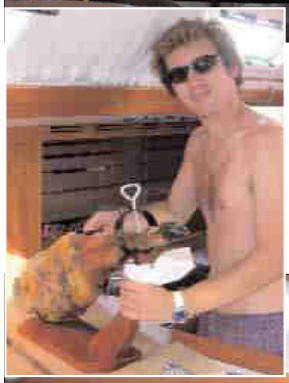
Como nos habían comentado, el viento subió de repente hasta los 30 nudos y el barco comenzó a correr, perseguido por las crestas blancas de las olas que se forman en "la traviesa". Fue un fin de fiesta memorable, deslizándonos a gran velocidad, con viento por la aleta, a lo largo de los acantilados de la isla de La Gomera iluminados por la luz de la luna. Al llegar a la altura del faro que nos indicaba la llegada a San Sebastián de la Gomera, entramos en el socaire de los acantilados y navegamos prácticamente con la inercia hasta la bocana del puerto donde estaba situada la llegada, acompañados esta última media milla por una semirrígida de la organización, todo un detalle teniendo en cuenta que eran las tres de la madrugada.

La otra cara de la moneda en esta zona fue la que se encontró el Beturia de Domingo Galán que, tras superar el faro, se quedó encalmado y con una fuerte corriente en contra durante 4 horas. De estas cuatro horas, dos bastaron para hacerle perder el liderazgo de la regata a favor del Grupo Gomasper de Iñaki Domínguez, un veterano en esta competición que se alzaba como ganador absoluto.

En tierra

Tras atracar en el pantalán continuaron los detalles por parte de la organización, botellas de champagne, una comida en una carpa instalada para la ocasión en la que no faltó ninguno de los manjares típicos de la isla y, cómo no, abundante cerveza fría. Todo un botellón en el pantalán a pie de barco en el que participaron tanto miembros de la organización como tripulantes de otro barco que llegó a continuación. Así pusimos fin a una regata que no se nos olvidará fácilmente, en la que el resultado no fue del todo malo, séptimos y primeros entre los novatos, lo cual nos demuestra que la experiencia es un grado en estas lides, y ya hemos adquirido alguna como para volverlo a intentar en otra ocasión y mejorar este puesto. Esto en lo deportivo, ya que en lo que a la navegación se refiere el resultado ha sido inmejorable, sin ninguna avería digna de mención, con un ambiente a bordo estupendo y unas condiciones de vida dignas de la nobleza, gracias a Fernando y Yolanda que se habían trabajado el tema a fondo; de hecho, no faltó la ducha diaria, gracias a una bomba de agua salada

Las primeras calmas nos permitieron disfrutar de un baño para refrescar el tedio.



La comida fue resuelta de forma sobresaliente por la armadora, no faltó un detalle... hasta con lujos para algunos.

Tuvimos dos polizones temporales, un calamar suicida y un insectívoro migratorio que descansó a bordo durante casi una hora a 200 millas de tierra.

montada por Fernando que nos permitía ducharnos con ella y enjuagarnos después con un poco de agua dulce. En cuanto a la comida, responsabilidad de Yolanda, como en casa. Un gran éxito. Nos queda pendiente para otra ocasión desvelaros todo el proceso de preparación para unos novatos en regatas de altura como nosotros.

Y volvimos a casa

Tras un par de días en La Gomera, volvimos a embarcarnos para emprender el regreso a la Península, vía Madeira. En esta ocasión éramos cuatro tripulantes ya que dos tuvieron que volver en avión por motivos laborales. La vuelta no parecía representar ningún problema ya que, entre los cuatro y el piloto automático, podíamos hacerla tranquilamente.

La travesía entre La Gomera y Madeira fue una delicia, a vela y motor, con poco viento y buena mar. Tras dos días de navegación arribamos al puerto de Funchal, un puerto pequeñísimo, caótico y con unas instalaciones anticuadas, en el que te tienes que abarloar de tres, cuatro o cinco en fondo y además hay que moverse por la mañana y por la tarde para que salga y entre un gigantesco catamarán de turistas a todas luces desproporcionado para este pequeño puerto, a lo que hay que sumar que, habiendo decidido sobre la marcha posponer la salida a la mañana siguiente de cuando le dijimos al marinero, éste nos mandó ¡a la policía! Digno de una república bananera.

Tras un día y medio visitando la isla y disfrutando de su gastronomía, cosa que recomiendo a todo aquel que pueda, zarpamos al amanecer de un día espléndido, dejando por popa las Islas Desiertas y la de Porto Santo, quedándonos de nuevo a solas con el mar, navegando a 7-8 nudos con un viento del NW por el través y el piloto haciendo su trabajo. Las guardias eran sólo de presencia ya que entre el piloto y lo poco transitadas que están esas aguas, nos podíamos relajar.

Una imagen vale más que mil palabras para imaginar las buenas sensaciones vividas con el Alisio.

Sobresalto

Al terminar mi guardia a las doce de la noche me metí en mi conejera y me dispuse a dormir mis horas correspondientes, pero a las dos de la mañana me despertó un gran estruendo en cubierta. Salí a medio vestir, pero con el arnés puesto (se había convertido en algo automático) y me sorprendió la lluvia y un viento de 35/40 nudos que no dejaba de girar los 360º, provocando peligrosas trasluchadas. Enrollamos casi todo el génova como pudimos y rizamos la mayor y, tras estabilizarse el viento, continuamos navegando, pero ahora ciñendo (el viento había rolado al NE) con una castaña seria y dando unos pantocazos terribles. De momento, con el barco bien trimado, el piloto gobernaba bien, con lo que la situación, aparte de los rociones que nos caían continuamente, era aceptable.

Así nos mantuvimos todo el día y, por la tarde, cuando arrancamos el motor para cargar baterías, éste dijo basta. Al parecer se había ido la bomba de refrigeración y la junta de culata. Después comprobamos, cuando llegamos a tierra, que la avería no era talmente ésa,

▲ Cristina se llevó la peor parte en el asunto del spi. ▼

Me sorprendió la lluvia y un viento de 35/40 nudos que no dejaba de girar los 360º, **provocando peligrosas trasluchadas**

pero sí igualmente irreparable a bordo. Adiós a recargar batería y con ello al uso indiscriminado del piloto, la nevera, las duchas y todo elemento que hace agradable la vida a bordo.

En vista de la situación, y con dos tripulantes fuera de juego, Fernando y el que suscribe, nos dispusimos a turnarnos cada hora a la rueda, dejando el piloto para algunas pocas horas por la noche. Así pasamos dos días, una hora a la rueda y otra descansando o intentándolo, ya que dentro los ruidos eran horrorosos; el palo, a cada pantocazo, parecía querer atravesar la orza, las maderas crujían y alguna puerta descuadrada se empeñaba en golpear de vez en cuando. Aun así llegó un momento en que no nos importaba el ruido ya que apenas caíamos en la litera, sin quitarnos siquiera el pantalón de agua ni los zapatos (ni el arnés por supuesto), nos quedábamos dormidos, aprovechando la hora libre, antes de volver a la rueda y a los rociones. Durante la noche conectábamos el piloto algunas horas y nos limitábamos a asomarnos uno cada media hora con el fin de vigilar si había algún barco en los alrededores y la situación de las velas.

Después de tres días aguantando viento y mar gruesa, el viento se vino abajo frente a la costa de Rabat, quedándonos totalmente encalmados y sin motor. Llamamos por teléfono para pedir la predicción para la zona del Estrecho y nos cayó un jarro de agua fría: 4 a 8 Nudos del Norte. Estábamos apañados: después de tres días de temporal, la previsión era de dos días al menos de encalmada. Se nos vino el mundo encima; sin baterías apenas, hartos de barco, con una costra de salitre encima y malolientes. Apagamos incluso la electrónica y nos dispusimos a pasar lo mejor posible las próximas horas.

Después de tres días aguantando viento y mar gruesa, el viento se vino abajo frente a la costa de Rabat, quedándonos totalmente encalmados y sin motor

Cuando ya estábamos un poco más animados empezamos a ver rizarse algo la superficie del mar, hasta ese momento como un espejo, y, sin querer hacernos muchas ilusiones, terminamos de despacharnos una buena botella de vino y algo de comer. Al poco entró un agradable viento del NW con 10-12 nudos de intensidad que nos supo a gloria y nos hizo llegar al caer la noche a la altura del Estrecho. El temor era entonces quedarnos encalmados durante la noche en medio del intenso tráfico que hay por la zona. Gracias a Dios, el viento se mantuvo durante toda la noche ya que tuvimos que maniobrarle a algún carguero y esquivar a los omnipresentes pesqueros que faenan sin prestar atención a lo que les rodea.

Al amanecer, con gran alegría, pudimos ver las cumbres de la sierra de Cádiz y al poco el castillo de Sancti-Petri. El viento volvió a caer durante la mañana a la vista de Cádiz, pero en este caso sabíamos que era cuestión de tiempo que saltara el térmico. Así fue, y el poniente acudió fiel a su cita del mediodía con la bahía, arribando al Náutico de Cádiz pasadas las cuatro de la tarde, felices por haber llegado y tristes a la vez porque terminaban quince días fantásticos en los que habíamos disfrutado de nuestra pasión: navegar. Habíamos tenido de todo: encalmadas, temporal, buen viento, chubascos y, sobre todo, un ambiente espléndido a bordo.

Sólo me queda dar las gracias a Fernando, Yolanda, Cristina, Quique y Nacho, por haberme permitido compartir con ellos esta experiencia que espero repitamos y, si es posible, como tenemos previsto, cruzando el "charco". Hasta pronto…

▲ Madeira es un destino para no perderse, y no hay que olvidar dejar nuestro sello en el muelle. ▼

El arnés puesto y mantenernos enganchados a las líneas de vida se convirtió fácilmente en una rutina, para los de bañera y para quien llevara la caña.

A remolque pero por fin en casa.