

Preparativos de la Travesía

Había llegado el momento de tomar un año sabático para dedicarme a una de mis pasiones, la navegación. Afortunadamente, se conjugaban varias circunstancias a favor para poder hacerlo ahora, ya. No había razón para demorarlo.

En este tipo de aventuras, en que uno se aleja de su vida habitual, de sus querencias, de sus hábitos y rutinas, aunque se venga soñando largamente con ello y se tenga la certeza de que solo nos puede hacer bien, lo más difícil es tomar la decisión y ponerle fecha de partida. Con el convencimiento de que el detonante, sin duda, era fijar un día de inicio y anunciarlo, en la Semana Santa de 2014, tomé la decisión. ¡Largaré amarras dentro de dos años! Concretamente, saldré con la regata de la Ruta de la Sal, el jueves santo, 24 de marzo de 2016, desde Denia (Alicante), rumbo este.

Necesitaba un tiempo suficiente por delante tiempo para organizarlo todo, para que mi prolongada ausencia tuviera el menor impacto posible en todos y cada uno de mis compromisos y para realizar todos los preparativos del caso, dejar en orden los asuntos personales y profesionales, etc. Así que ya con fecha cierta, era momento de comenzar la preparación en diferentes órdenes, que son muchos los frentes a considerar. Aquí solo voy a hacer referencia a los asuntos relativos al barco y a la navegación.

Tuve la suerte de contar con una maravillosa compañera, Mariela, que compartiera la pasión por esta aventura y que estuviera dispuesta, de igual manera, a dejarlo todo durante un año y embarcarse. Hay pocas capitanas apasionadas por el mar y la naturaleza, que sepan manejar un barco, la meteorología o las velas y tengan el valor de emprender una aventura de esta índole. Tuve la enorme fortuna de encontrar una de ellas.

Se dice que se disfruta tanto durante la fase preparatoria como en el propio viaje y así fue en mi caso. Estuve deleitándome durante esos dos años con cada preparativo, recreándome en acariciar mi sueño con gran ilusión, entrega y entusiasmo, en los ratos libres que podía dedicar a ello. Así lo ameritaba una singladura por un mar clave en nuestra historia y cultura.

Una vez tomada la decisión, el siguiente paso es trazar la ruta, escoger la que más nos atrajera. El mediterráneo es un mar muy grande, con muchos mares interiores y diferentes alternativas posibles. Nuestro planteamiento era realizar una travesía que, durante un año completo, nos llevara por los países de la ribera norte del mediterráneo (el sur ha sufrido demasiadas convulsiones sociales y políticas muy recientemente y queda descartado de toda ruta turística o de placer por el momento, por razones de sobra conocidas).

En base a mi experiencia de las travesías previas veraniegas por Baleares, me propuse un objetivo que parece razonable. Pretendía navegar, como media, en torno a 500 millas por mes, lo que significa que, en un año, podemos plantearnos una derrota circular de aproximadamente 6.000 millas náuticas- por encima de 10.000 km- distancia más que suficiente, para recorrer el mediterráneo, de oeste a este, por un itinerario y regresar por otro. Desde Algeciras a Estambul, como decía la letra del disco "Mediterráneo" de Joan Manuel Serrat, de 1971, que tanto nos hizo soñar.



Evidentemente, cuando uno se aventura en la mar, debe hacerlo bajo un esquema flexible, sin rigideces, dispuesto a modificar el trayecto cuantas veces sea necesario y a cambiar de planes cuando las circunstancias lo aconsejen. Nuestra idea, para disfrutar de la navegación y de los lugares que visitáramos, así como para disponer de tiempo para atender las exigencias de reparaciones, de mantenimiento y avituallamiento, del barco y de nosotros, es tomarnos, como referencia, tres días para cada trayecto. Un día para navegar, una media de 50 millas (entre 8 y 10 horas) y dos días adicionales en puerto. El segundo día para atender la intendencia y logística, además de estudiar la siguiente etapa, las alternativas posibles, la meteorología, los derroteros, las cartas de navegación, reservar puerto, si procede, o analizar fondeaderos con buenos tenederos, estudiar el interés turístico de los lugares a visitar, etc. También hay que contar con tiempo para escribir, contestar correos, ver y seleccionar fotos, etc. El tercer día lo dedicaremos a la visita de los lugares, fotografiarlos, vagabundear por sus calles, etc. Evidentemente se trata de cálculos de medias y no de esquemas rígidos. Hay ocasiones en que navegaremos varios días seguidos, sin apenas parar, para avanzar lo más posible. En otras oportunidades, nos quedaremos una semana, o más, sin movernos.

Por tanto, bajo este esquema general, pensamos recalar, cada mes, en diez o doce puertos o fondeaderos, lo que suma un total de 120 a 150 en el año. A primera vista parecen pocos, habida cuenta de los miles de puertos y fondeaderos que hay por el mediterráneo. Pero hay que ser prudente, fijar objetivos alcanzables, evitar el estrés que generaría el incumplimiento de objetivos demasiado ambiciosos. Las condiciones no siempre van a ser fáciles o favorables, y hay que preverlo. Además, cada etapa y cada puerto uno es único y tiene sus particularidades, dificultades o características.

Los puertos son todo un mundo en sí mismos y, como las ciudades, no hay dos iguales. Unos son pequeños y recoletos en un pueblecito encantador, mientras que otros son enormes, con incesante actividad comercial, con tráfico constante de mercantes o cruceros. También los hay pesqueros con su olor inconfundible y sus artes y redes desplegadas por todas partes. Algunos no son muy confortables, no responden a las expectativas o no están bien ubicados a efectos de visitar lugares de nuestro interés. Otros son una delicia, agradables, ubicados en el centro de una población encantadora, de la que tendremos que hacer un esfuerzo para irnos. En ocasiones un temporal nos obligará a quedarnos varios días detenidos. La información de los derroteros y, sobre todo, la proporcionada por otros navegantes que iremos encontrando en el camino, será esencial y determinante, para optar por unos u otros.

Nos planteamos hacer el viaje de ida por las grandes islas. Primero las Baleares, después Cerdeña y las bocas de Bonifacio, entre aquella y Córcega. Después Sicilia y Malta, para, desde allí, saltar a Grecia. A las islas del Jónico en primera instancia para después, por el Canal de Corinto, llegar a Atenas y las islas del Egeo. Pretendemos en seis meses llegar a Estambul (luego veréis que modificamos el plan y sustituimos parte del Egeo por el Adriático, lo que había constituido nuestra gran duda inicial). Coincidiendo con la mitad de la travesía en tiempo y millas, nuestra intención inicial era celebrar mi cumpleaños, a principios de octubre, con los amigos que quieran y puedan acompañarnos. Y a partir de ese momento de emprender el retorno, por la costa. Primero Grecia y después las costa italianas de los mares Jónico, Tirreno y de Liguria. Del Golfo de Génova seguiremos por la Riviera hasta la Costa Azul y la Provenza francesas, para alcanzar la Costa Brava y descender por nuestro litoral español, vía Ibiza, de nuevo a nuestro puerto base, Tomás Maestre, en la manga del Mar Menor, en la región de Murcia.





Adaptaciones y equipamiento del barco

Cada barco es un mundo y es imposible establecer un criterio general, sobre las adaptaciones más adecuadas, que sea válido para todos. Voy a detallar lo que nosotros hicimos en mi barco, para que cada uno, según la dotación del suyo, decida las acomodaciones más convenientes. Unos barcos están más preparados para el crucero de altura, otros para la regata y otros para la travesía corta o costera.

Mi velero, el "Fenque", es un crucero-regata de 10,50 metros, un Dufour 34" performance, excelente navegante, ardiente, ceñidor, divertido y técnico. Lo conozco a fondo (eso es esencial para un plan como el que nos planteamos), tras 10 años navegado con él (poco en invierno y más en verano), desde que lo botamos. Navegamos habitualmente en las escapadas de fin de semana o vacaciones, por la costa levantina y por las islas baleares, además de alguna regata de club y durante el verano, por las islas. Me gusta su agilidad. El uso ideal de este barco es el que le venimos dando: algunas regatas, travesías cortas, fondeos. Para este proyecto requiere de alguna adecuación, al no tratarse de un crucero puro, que trataremos de resolver.

Todo barco tiene sus ventajas e inconvenientes, según el plan de navegación a que se vaya a dedicar. No existe el "barco ideal", sino el barco más adecuado para lo que uno vaya a hacer con él. Mi velero tiene la ventaja de que es rápido; responde muy bien a cada decisión del piloto; es manejable perfectamente por una tripulación experta de dos personas y, tal como está resuelta su maniobra y jarcia, no da pereza izar o arriar velas, ni tampoco maniobrarlo para salir a navegar un rato. Sus carencias derivan del tipo de barco que es. No tiene la robustez de los barcos diseñados para mares bravos, invernales, como los construidos en astilleros daneses o suecos (Hallberg Rassy, Najad, etc.), que pueden mantener todo el trapo arriba con 30 nudos y fuerte marejada. Tampoco cuenta con las comodidades de un clásico crucero puro, pertrechado para travesías largas en cualquier estación, con mucha mayor capacidad de almacenamiento en sus tanques de agua y gasoil, sistema de calefacción y aire acondicionado integrados, electrodomésticos, etc.



Pero es mi barco y me gusta. Sé cómo se comporta en diferentes circunstancias de viento y ola. Además no creo que uno deba aventurarse a una travesía como esta con un barco con el que apenas ha navegado (aunque hemos encontrado a varios capitanes que así lo han hecho, como más adelante podréis conocer con detalle). ¡Además, recordemos que hace tan solo 30 años daban la vuelta al mundo, afrontando la ruta más difícil, la que bordea los tres grandes cabos del hemisferio sur, con barcos más frágiles y de menor eslora que mi Fenque! Así que opto por prepararlo con pequeñas adecuaciones, necesarias para el tipo de travesía que nos planteamos. Si alguien se propusiera vivir permanentemente en un barco por el mediterráneo todo el año, como muchos amigos que hemos encontrado (aunque generalmente invernan en un puerto los meses más duros) priorizando la seguridad y la comodidad a otros factores (razonable supuesto) y me pidiera consejo, tras haber vivido un año en un barco, le respondería que un barco robusto, nórdico a ser posible, de una eslora de 38-40 pies (12 metros exactos, ni más ni menos).

Por el contrario, si el plan es disfrutar de la vela en climas generalmente veraniegos y benignos, hacer etapas cortas, divertirse sintiendo la adrenalina de una ceñida a rabiar, galopando en regatas costeras, y dar saltos a las islas en verano, sigo pensando que mi barco, como otros de sus mismas características, es una de las opciones ideales para ese propósito. Cada barco tiene una función prioritaria y su capitán debe tener definido el tipo de navegación que quiere llevar a cabo, bajo qué circunstancias la va a desarrollar y en que mares y estación.

Pues bien, voy a relataros brevemente como se desarrollaron los preparativos. Lo primero que me planteé fue cumplir con las exigencias documentales y de inmigración/burocracia de los países que pretendíamos visitar y ordenar toda la documentación del barco, ampliar la cobertura del seguro a todo el mediterráneo. Si bien, después en la práctica, la única documentación que nos han requerido en todo el año, ha sido, recurrentemente, la documentación del barco y la copia de la póliza del seguro vigente. Nada más. Recomendando llevar una copia de esta en inglés, así como llevar varias copias de ambos y del pasaporte, para poder entregarlas, en lugar de dejar los originales, para evitar una posible pérdida de aquellos.

Me cercioré de que tenía a bordo los manuales de los equipos esenciales y un croquis de los diferentes circuitos del barco (eléctricos, conducciones de agua y gasoil, jarcia de labor, etc). Revisamos y editamos los manuales de todos los circuitos y aparatos importantes, a efectos de potenciales averías del barco, con especial atención a los circuitos del motor.

Verifiqué, de un modo no distinto al habitual, las fechas de caducidad y de obligatoriedad de revisión de los equipos de seguridad, como la radiobaliza, la balsa salvavidas, los extintores, las bengalas, etc. En segundo lugar, me preocupé de adquirir las cartas náuticas (en formato electrónico) del mediterráneo, junto a buenos derroteros fiables y actualizados de cada región/país. Descarté poder llevar cartas físicas a una escala 1/50.000 por el espacio que ocuparían. Es cierto que llevamos algunas de escalas menos detalladas (1/250.000 o 1/500.000), pero trabajamos con las cartas electrónicas. Acostumbrados a trabajar con las cartas físicas, inicialmente nos costó tomar la decisión de optar por las cartas electrónicas, pero debo reconocer que estas, particularmente manejadas en las apps de los iPads, son una maravilla, con más y mejor información y detalle que las físicas. Hasta el punto de que, como norma general, hemos abandonado estas y apenas usamos tampoco el plotter, salvo como respaldo de seguridad. Desde el inicio de la travesía, tenemos instaladas las cartas de



NAVIONICS y de I- Sailor, en 4 diferentes equipos, 2 iPads y 2 Smartphone (para prevenir una eventual falla, aunque solo nos ha hecho falta usar las de los iPads). En todo ellos, las cartas se pueden descargar con la misma licencia, por unas pocas decenas de euros, precio muy bajo, comparado con lo que me costaron las cartas del plotter hace unos pocos años o las del GPS portátil unos años antes. Son de enorme calidad y precisión. Obviamente, cuando encontramos alguna discordancia (en muy escasas ocasiones) entre la posición de una baliza real y la que figura en la carta, situada en diferente lugar, damos por buenas las balizas reales frente a las indicaciones de las cartas (su posición real puede haber sido modificada respecto a las cartas, a causa de los bancos de arena, que se mueven con los temporales, o las riadas, lo que ocasiona un cambio de relieve y, en consecuencia, una modificación de la ubicación de las balizas. Hemos observado que se cambian de lugar con asiduidad en ciertos lugares de fuertes oleajes, mareas o corrientes. Adicionalmente a las cartas, usamos algunas otros Apps.

También utilizamos las mismas “tablets” para visualizar otras páginas o apps con instrumentos de ayuda a la navegación. Las más prácticas han sido las siguientes: El AIS, para ver en pantalla los barcos que se mueven en nuestra cercanía, complementado con el “localizador” o el “marinetrafic”, así como algunos Weather sites, (Weathertrack, Passage weather, Windfinder), o también las app de alarmas antigarréo.

A pesar de la excelente información existente en las webs ad hoc, preferimos llevar siempre derroteros físicos, que podamos ojear la noche previa a cada travesía, y consultar durante la misma, así que compramos varios libros náuticos y derroteros del mediterráneo. Siempre es un placer comprar libros, ¿no? Afortunadamente, gran parte de ellos habían actualizado sus reediciones recientemente. Toda esta información había que ir procesándola y digiriéndola, lo cual también requiere su tiempo. Lo completamos con el estudio de la información suplementaria que encontrábamos en internet.

Adquirimos en la librería náutica “Robinson” de Madrid, los derroteros de la Editorial Imray de todas las regiones y países por los que íbamos a navegar. Adicionalmente, buceamos en algunas webs de navegantes y foros especializados (Hay varias y todas tiene su interés. Particularmente las dos que más información útil y amena nos aportaron fueron las de Ana Capsir “Navegando por Grecia” y la de Alberto con su “Capitán Tech”. Agradezco a ellos en particular, y a todos los demás, su información. Respecto a las webs, consultamos las internacionales:

- <http://dev.stw.fr/forum;>
- [http://www.cruisersforum.com/;](http://www.cruisersforum.com/)
- http://www.cruiserswiki.org/wiki/World_Cruising_and_Sailing_Wiki;
- [http://foro.latabernadelpuerto.com/portal.php\).](http://foro.latabernadelpuerto.com/portal.php)

También compramos varias guías de viaje y turísticas de los países a visitar, aunque la información que hoy en día se encuentra en internet hace que esto no sea tan necesario, pero nos gustan los libros, y pertenecemos a una generación para la que los libros son objetos de culto y de liturgia. Mantengo la costumbre de seguir ojeando y leyendo guías y libros de viajes, clásicos o modernos, desde que comencé a viajar por el mundo en la época universitaria en la década de los setenta del pasado siglo, en una época muy anterior a la aparición de internet. Tiempos en los que hacerse primero con una guía “Fodor’s” (por ejemplo en mi primer viaje a la India, en 1980) era un tesoro. Después vino la aparición de las guías “Nouvelles frontieres” y más tarde las primeras “Lonely planet”, que



constituyeron la principal fuente de información práctica preparatoria de un viaje y complementaria de la información insustituible que íbamos recabando de otros viajeros que venían de lugares a los que nosotros nos dirigíamos. La información de primera mano, de “boca a boca”, siempre insustituible. Obviamente, añadíamos la lectura de libros de historia, cultura y arte de los lugares a visitar. Creo que cuanto más documentado viaja uno sobre un lugar a explorar, más satisfactorio será ese viaje.

Esa fase documental previa requiere un esfuerzo que sin duda es bien recompensado.



Proa Ítaca - Capitán preparativos de la travesía 2016 - 2017

Adicionalmente, nos resultaron también de gran utilidad las siguientes guías: “Mediterranean Weather handbook for sailors” de Ed. Imray y “Manual de meteorología marina” de la Royal Yachting Association “Mediterranean Cruising Handbook”, también de Ed. Imray. Por último, es esencial descargar y analizar los “Pilot-charts” que tabulan y esquematizan los vientos dominantes registrados con datos reales, mes a mes, durante varios años, en las diferentes zonas del mediterráneo por las que vamos a transitar.

Recomendamos leer y poder consultar el siempre imprescindible “Navegación con mal tiempo”, de Adlard Coles (Ed. Juventud). Por supuesto, quien no se haya leído el manual “Curso de Navegación de Glenans” (7ª edición, Madrid Ed. Tutor) debería hacerlo, sin dudarlo. Es el manual que todos los navegantes hemos estudiado. En él uno siempre descubre aspectos interesantes y novedosos. También es imprescindible utilizar un diccionario náutico multilingüe. Por muy bien que uno conozca un idioma, la terminología náutica es muy peculiar y no está en los diccionarios generalistas.

Me resultó muy agradable investigar en los archivos digitales de la biblioteca nacional, en busca de algún libro de viajes y crónicas de viajeros por el mediterráneo de los siglos XVIII, XIX y XX. Tuve



la suerte de encontrar algunos ejemplares que me permitieron disfrutar de aquellos sabios y eruditos viajeros y soñar anticipadamente con mi periplo.

Llevamos una surtida biblioteca de libros (unos sobre navegación y otros de ficción o historia). Una cincuentena de ejemplares. A ello le añadimos las decenas de libros electrónicos (novelas y ensayos) que tenemos en Kindle, I books y Cloudreaders. Sé que tendremos poco tiempo para leer, pero hay que ser optimista y siempre hay algunos momentos tranquilos para la lectura.

Me queda tan solo por mencionar en este apartado de libros y documentos que llevamos a bordo un nuevo cuaderno de bitácora, en el que cada dos horas seguimos haciendo anotaciones y cada día registramos los aspectos más relevantes.

Para el entretenimiento, pensando en las horas de invierno en la camareta que nos veamos obligados a estar en puerto, he instalado una TV plana (LG de 35 '' normal, con un transformador de 12 v a 19 v, que sustituye al que viene de origen que convierte la toma de 220 v a 19 v, con lo cual se puede conectar cuando queramos, sin necesidad de estar enchufados en puerto a 220v) sobre el mamparo más a proa de la camareta, al que le conectamos, por USB, una memoria externa con 300 películas, además de un pequeño lector de DVD, en el que podamos reproducir las películas que llevamos a bordo o vayamos adquiriendo por el camino.

Hemos hecho instalar algo esencial. Un sencillo sistema AIS, donde poder permanentemente monitorear los barcos que nos circundan, particularmente en zonas de alta densidad de tráfico. No es especialmente caro y me parece más útil y amigable que el radar. Son complementarios, aunque yo me limito a manejar el AIS. Claro, que siempre con un tripulante en cubierta, atento al horizonte. Las ayudas electrónicas a la navegación son solo eso, ayudas, pero nunca sustitutivos. Añadimos otro aparato electrónico de gran utilidad. Se trata de un monitor de consumo y carga de las baterías, de gran utilidad cuando no amarramos en puerto. Nos permite controlar la carga y descarga continuamente.

Por nuestra habitual práctica de navegación, generalmente en buen tiempo, no disponía de capota antirrocesiones, siendo un elemento esencial para navegar en invierno. Sin ella, los días de mal tiempo, rocesiones o simplemente fríos, se hubieran convertido en un infierno o no hubiéramos podido navegar. Irrenunciable de todo punto.

Otra adaptación necesaria que efectuamos, se refiere a la generación de energía mediante fuentes alternativas al motor y a la conexión a la corriente de 220 v en puerto. Tras un estudio de las posibilidades (eólica, hidro o fotovoltaica) optamos por la solar e instalamos dos paneles fotovoltaicos, muy livianos, de apenas 1 kilogramo cada uno, flexibles, que van simplemente tumbados sobre el bimini y fijados con cabos en unos ollados practicados al efecto. En días soleados de verano generan hasta 9 KW/hora, que nos proporcionan la energía necesaria y suficiente para el consumo del barco (frigorífico, y central de navegación son los más exigentes en consumo, siendo el resto es de menor cuantía).

En relación con la maniobra, efectuamos dos modificaciones y dos añadidos. La primera modificación se refiere a facilitar la toma del segundo rizo para hacerla sin salir de la bañera, de modo que si la previsión es de viento fresco y ola, ya tomamos el primer rizo en puerto y si es necesario reducir trapo más adelante, podemos tomar el segundo sin tener que desplazarse ningún tripulante al mástil para



tomarlo, en condiciones adversas, lo que es realmente una medida de seguridad importante, en momentos de mal tiempo y tripulación reducida a dos personas. La segunda consiste en arbolar en la jarcia un estay volante, para poder izar un tormentín en caso de temporal para mantener potencia en proa. Requiere de un anclaje en el mástil, a la vez que reforzamos el punto de arraigo y anclaje en la cubierta, con una placa de acero que la afirma por debajo.

En cuanto a los añadidos, instalamos las líneas de vida para la navegación en mal tiempo /nocturna y una driza adicional de respeto, desde tope de mástil. Encargamos un tormentín, de tan solo 7 metros cuadrados (nuestro Génova es de 35 m²) que se iza sobre el estay flotante, a modo de trinqueta, para casos de temporal. Hicimos construir dos pequeños asientos en las amuras del balcón de popa, para poder navegar sentados allí, manteniendo una excelente visión de 360 ° del horizonte.

También nos diseñaron en el balcón de popa un soporte para una segunda ancla y un carrete de acero para enrollar un cabo flotante de 50 metros. Para ambos menesteres, hemos descubierto otras alternativas más sencillas o básicas en soluciones en barcos en Grecia, país en el que es habitual y casi necesario contar con ambos recursos.

Adquirimos además un reflector de radar modelo "Davis echomaster", que parece ser mucho más efectivo que los convencionales, que colocamos a la altura de la primera cruceta en el mástil, para ser recogidos en las pantallas de radar de los barcos que navegaran cerca, particularmente en navegación nocturna.

Revisamos y sustituimos las drizas y escotas que estaban algo envejecidas o tenían puntos desgaste o deterioro, en los lugares de fricción o mayor esfuerzo, y pusimos marcas con cinta de colores, en todas las drizas y escotas para cada posición, de mayor o menor intensidad de viento, con o sin rizos, para la tensión del backstay, etc, etc.

En lo que se refiere a la organización de la vida a bordo, como solo somos dos tripulantes, sacrificamos el camarote de popa. Lo dedicamos a uso de almacén y vestidor de ropa de navegación y otros enseres, con objeto de aumentar la capacidad de la estiba (el barco solo tiene dos camarotes, lo que da mayor capacidad de estiba en el arcón de popa en la amura de estribor, en la que no hay camarote). Para ello instalamos unas barras para perchas y un par de colgadores de acero.

Hubiéramos querido instalar en la cocina un grifo de toma de agua de mar, para no consumir tanta agua dulce de los tanques, al limpiar los platos y cacerolas, y lo consultamos. Pero nos respondieron los expertos que no se podía acoplar sobre el desagüe del mismo lavadero y que para instalarlo, era necesario hacer un nuevo orificio al casco, cosa a la que me niego, salvo que sea inevitable. Cada taladro del casco es un riesgo adicional.

Reforzamos la batería de defensas cilíndricas añadiendo dos defensas esféricas gruesas, estibadas habitualmente en un arcón, pero listas para ser colocadas en situaciones de riesgo de eventuales impactos, por vecinos invasores, o para mayor protección del muelle, cuando el viento arrecia y arremete contra él, en un abarloamiento.

Nos habían aconsejado que contáramos además de las 4 amarras habituales (en nuestro caso tenemos las dos de popa de 10 metros cada una y otras dos adicionales de 15 m cada una para disponer como springs en amarres normal o en abarloamiento o amarre a la inglesa) con añadir otras dos, de al menos



50 metros de longitud cada una, para los casos de fondeo en que hay que tirar líneas a tierra, muy frecuentes en Grecia, para evitar el borneo, en calas donde se concentran muchos barcos.

Por falta de espacio de estiba, optamos por patinetas (frente a bicicletas) para desplazarnos en las marinas grandes o en algunas ciudades. Es también muy útil llevar un carrito plegable, para poder llevar las bolsas de la compra pesada, o los bidones de gasoil en las situaciones en que no hay gasolinera en el puerto, o esté cerrada (muy frecuente) y haya que repostar fuera.

Por último hay una serie de equipos adicionales y elementos dispersos que consideramos útiles y conveniente introducir a bordo y así hicimos. Este es el listado:

- Un tubo para traspasar gasoil de los bidones a los tanques, que facilita enormemente la operación.
- Lonas impermeables para enganchar a la capota de modo artesanal y mantener seco el "cockpit" en caso de lluvia (nos han sido muy útiles).
- Toldos enrollables sobre el bimini para mantener en sombra sobre toda la cubierta, cuando fondeamos en verano.
- Botiquín surtido con los medicamentos más habituales, además de todo aquello para resolver situaciones, sin tener que visitar un médico (antibióticos, colirios, analgésicos, etc.). Todo lo necesario para controlar heridas cortantes (algodón, agua oxigenada, antiséptico, esparadrupo). Material para inmovilizar por torceduras o fracturas. Así como crema para quemaduras, heridas, medusas, antialérgicos, y corticoides en pastillas e inyectables.
- Hamaca para colgar las tardes o noches veraniegas entre el mástil y el estay.
- Ropa de invierno y verano con autonomía para, al menos, dos semanas (no siempre es fácil ni cómodo encontrar una lavandería cerca).
- Sustituimos por led todas las bombillas que fue posible. Lamentablemente no pudimos hacerlo con las de navegación que son las mayores consumidoras.
- Bombona de gas extra, de repuesto.
- Cubos de baldeo (algunos plegables), para sacar agua del mar.
- La reina de la cocina de un barco es la olla a presión. El tiempo de cocción es mínimo y no se vuelca nada. Se puede usar como olla standard. Al ser alta, no salpica.
- Especies, condimentos y aditivos que no sean fáciles de encontrar en otros países y vino español, para regalo. Siempre es muy bien recibida una botella de vino como cortesía cuando queremos agradecer un buen gesto.
- Linternas sumergibles y frontales y un foco potente de largo alcance.
- Pasarela lo más larga y liviana posible. Trajimos una de 2,0 metros (más adelante comprobareis que resultó corta para muchos muelles). Si puede ser de 3 metros, mejor.
- Ancla Rocna. Es la más eficaz para evitar el garreo. Uno de los mejores consejos que recibimos.
- Una cadena de una sola pieza, de al menos 50 metros. Aún a veces se quedó corta.
- Ancla de popa bien estibada, sobre un soporte ad hoc, en el espejo, con 10 metros de cadena, en caja o bolsa que se puede unir con grillete al cabo enrollado en la bovina.
- Dos Inversores de 12 v a 220 v, de 350 y 700 watts respectivamente.



- *Transformadores universales de 220v a 19v y de 220 a 12 v para, todos los equipos que usemos navegando.*
- *Varios “power banks” de 20 amperios para recargar equipos electrónicos.*
- *Transformadores de 12v a 19v para ordenadores, adicionales a los de 220v a 19 v, que vienen con ellos, para cuando no hay conexión eléctrica.*
- *Enchufes y/o adaptadores para conexión del barco a la torre de electricidad, de distinto diámetro y tipo “splitter” para conectar dos, donde ya hay uno; alargadores de hasta 50 metros, conector a enchufe macho normal, para dispositivos donde no hay conectores marinos (ej. restaurantes).*
- *Para tener conexión telefónica y data, contratamos chip de Vodafone con roaming gratis por Europa para un iPhone y un iPad, con 5 gigas de capacidad mensual, que nos asegura conexión siempre, para poder descargar la meteo a diario. Reforzamos esta capacidad comprando chip locales de voz y datos).*
- *Máscaras y trajes de neopreno, por si debemos sumergirnos para revisar la hélice y/o desenganchar objetos, como pedazos de nylon (nos sucedió en dos oportunidades).*
- *Botellas de inmersión, de 5 litros al menos, de submarinismo, para la misma finalidad.*
- *Aletas, para cuando debemos nadar rápido para llevar cabo a tierra.*
- *Zapatos de neopreno con suela de goma rígida, para poder pisar en cualquier fondo marino (previando erizos y/o corales).*
- *“Bolsa de supervivencia” estanca preparada con (navaja, linterna estanca, gps de respeto con pilas, bengalas, radio VHF, protector solar, chocolate o barras energéticas, etc.) y otra prevista para, en caso de necesidad, introducir en el momento de abandonar el barco, documentos, teléfonos móviles, power banks, dinero, gafas, medicamentos, etc.), con detalle de contenidos escrito afuera, como ayuda memoria, de lo que debemos introducir.*
- *Chalecos, salvavidas hinchables y arneses para cada tripulante y línea de vida bien colocada.*
- *Bidones de gasoil de respeto con capacidad, en función del motor, para poder navegar en caso de necesidad, al menos 200 millas. En nuestro caso el consumo es de aprox 2,25 litros por hora, a 2.000 rpm. La capacidad del tanque es de 90 litros (para 40 horas, que en condiciones medias de navegación, a una media de 6,5 nudos). Llevamos en cuatro bidones otros 90 litros.*



Finalmente, llevamos a cabo una revisión a fondo del motor (tenía 1.000 horas de uso antes de la partida, aprendimos cuales son los fallos más frecuentes y las reparaciones más sencillas (purga del circuito de combustible de agua y de aire en el motor y cambio de todos los filtros y rodete). Compramos los recambios para varios cambios de estos elementos.

Obviamente, lo último que hicimos justo antes de la partida fue llevar el barco a varadero para la varada anual para limpiar la obra viva, darle antifouling, cambio de ánodos, etc.

¡Con todos estos preparativo ya estamos listos para zarpar! En el camino aprenderemos más cosas que pueden resultarnos útiles o necesarias y que resumiremos en el capítulo cuatro, después de las crónicas. Por ahora ya estamos listos. Largamos amarras y zarpamos.

