



álvarez
deporte y tiempo libre

BOLETÍN MENSUAL

Boletín número 207. Junio 2018

1.- Artículo del mes:

CÓMO REMOLCAR UNA EMBARCACIÓN

2.- Ofertas especiales

3.- Producto recomendado

VAJILLAS Y CUBERTERÍAS NÁUTICAS ¡Un toque de distinción en su barco!

4.- El Rincón del Navegante:

- **Ficha nº 389:** CÓMO NAVEGAR CON VISIBILIDAD REDUCIDA
- **Ficha nº 390:** LA ELECCIÓN DE LA NEVERA A BORDO

1.- ARTÍCULO DEL MES: CÓMO REMOLCAR UNA EMBARCACIÓN

Tener que ser remolcados por otra embarcación, o bien que nosotros mismos tengamos que remolcar, no es algo tan raro como podría parecer.

Una avería en el motor, una rotura en el timón, algún objeto que haya atascado la hélice, etc. Cualquiera de estas situaciones nos forzarán a ser remolcados, o remolcadores, y para ello conviene que tengamos en cuenta algunos factores importantes.

Lo primero que debemos saber es que la mayoría de embarcaciones no están diseñadas para ser barcos remolcadores, por ello a la hora de actuar debemos de ser muy cautos y tomar las precauciones necesarias. Remolcar puede convertirse en ocasiones en un procedimiento complicado que requiere equipo especial y personas acostumbradas a dar este servicio.

Por ello a continuación repasaremos todas las claves a tener en cuenta.



EL MATERIAL DE REMOLQUE

Lo primero que debemos verificar es si contamos con el material adecuado para desempeñar esta tarea. Lo más habitual cuando nos enfrentamos a este tipo de situaciones es utilizar un cabo de fondeo para intentar el remolque y esto no es lo más adecuado.

Los cabos de remolque están formados por una combinación de fibras sintéticas que los hace del orden de un 10% elásticos y deben ser de gran resistencia a la rotura. Es mejor utilizar un cabo de amarre de sección importante y bastante largo para que pueda absorber los tirones sin romperse.

En un remolque profesional utilizaremos una luz estroboscópica para indicar a otros barcos que llevamos un remolque entre manos lo cual puede ser fundamental en aguas con mucho tráfico o con escasa o nula visibilidad y por supuesto por la noche.

VALORAR CORRECTAMENTE LA SITUACIÓN

Sin duda la capacidad de analizar la situación y tomar decisiones razonables es fundamental para conseguir buenos resultados.

Si nos viéramos comprometidos al intentar ayudar, nos quedaremos cerca de la embarcación con problemas hasta que aparezca la embarcación de salvamento marítimo o un barco de remolque profesional. Así nos aseguramos de dar cobertura a la embarcación con problemas, que se tranquilizará con nuestra presencia y evitaremos posibles problemas a nuestra tripulación y a nuestra embarcación.

En el caso de que podamos proceder con la maniobra de remolque debemos de tener en cuenta que la tensión del cabo de remolque puede cambiar con mucha rapidez su tensión generando ondas de tensión en el mismo cabo que podrían hacernos mucho daño si nos llegara a golpear. En muchos casos lo suyo es tirar desde un punto central que pasara más o menos sobre el eje de crujía y en la zona de la popa, haciendo para ello un arco mediante un cabo amarrado a las dos cornamusas de popa.

También hay que tener en cuenta que amarrar un cabo a una de las cornamusas de popa para tirar de otro barco puede acabar en una rotura de la cornamusa, de la sujeción del barco remolcado, en un peligroso latigazo si el cabo se partiera.



Incluso podríamos llegar a hundir la embarcación remolcadora, al aumentar de forma muy seria el asiento hasta hacer que la popa embarque agua.

Otro factor que debemos de tener siempre vigilado es el cabo de arrastre, ya que en ningún momento, ser cogido por la hélice del barco remolcador. Con mala mar u oleaje el cabo puede perder la tensión durante unos segundos entre ola y ola quedando semihundido y con peligro de ser pillado por la hélice.

CÓMO LLEVAR A CABO EL REMOLQUE

Lo primero que debemos hacer es tener perfecta comunicación entre ambas embarcaciones, para ello la VHF del barco remolcado y remolcador deben estar siempre encendidas en un canal no reservado, para que podamos intercambiar cualquier comentario o petición entre ambos barcos. Además es muy recomendable que haya una persona en la popa del barco controlando la maniobra.

Los dos factores más importantes a la hora de remolcar un barco son la forma en la que los amarramos y la velocidad del barco remolcador, que debe ser más lenta cuanto peor sea el estado de la mar.

Normalmente, el cabo de remolque se pasa de remolcador a remolcado mediante un boyarín y, para realizar correctamente ese paso, se debe observar la dirección del viento, ya que ayudará a que el remolcado reciba mejor el cabo. El remolcador se situará a barlovento del remolcado.

El punto de tiro deberá estar lo más centrado posible. Si tiramos desde una de las cornamusas de la banda se generan pares de fuerzas que tienden a desestabilizar la ruta del barco que tira remolcando. El efecto es muy notable y podemos vernos dando bandazos que también afectan al barco remolcado viéndonos finalmente en una ruta en zigzag de lo más molesta

Se utilizará un cabo de remolque de unos 50 metros y un aparejo para poder poner el cabo lo mas centrado posible. En este sentido podemos montar una pata de gallo o buscar un punto de anclaje centrado en el eje del barco.

Debemos de tener en cuenta que al aumentar la longitud del cabo aumenta la capacidad de este para absorber los tirones que pueden llegar a ser muy violentos cuando las fuerzas del barco remolcado y remolcador son opuestas tras el paso de alguna ola irregular.

Debemos recordar que cuanto más alto sea el punto de tiro del barco remolcador, mayor será el par generador de cambio de asiento que tiende a hundir la popa del barco remolcador. Por esta razón intentaremos sujetar la pata de gallo lo más abajo posible o lo más avanzado que se pueda.

Muy lentamente se comienza a tensar, hasta ponerse en movimiento a muy poca velocidad. La velocidad del remolcador debe ser lenta y constante para evitar los tirones. Al disminuir la velocidad se reducen las fuerzas de tensión y así el riesgo de rotura del cabo de remolque. Si el cabo pierde tensión el objetivo es volver a tensarlo pero con la mínima brusquedad. Para ello si llevamos muy poca arrancada, avanzaremos lentamente hasta que el cabo se tense y sólo entonces iremos metiendo motor de forma progresiva. El ayudante de popa que vigila la maniobra debe avisarnos de forma instantánea si el cabo corriera peligro de ser cogido por la hélice. Con la pata de gallo este riesgo es pequeño pero sigue existiendo.

Cuando remolcamos un velero sin gobierno por haber roto o perdido el timón, este puede llevar el motor en marcha a velocidad mínima de forma que ayude a quitar tensión al cabo de remolque, pero siempre de tal manera que la velocidad conseguida por el velero sea menos de la mitad de la velocidad del barco remolcador.



EL REMOLQUE DE BARCOS VARADOS

Si el barco que recibe ayuda está varado y tratamos de socorrerlo tirando de él, podría ocurrir que en el arrastre contra el fondo arranquemos una toma de fondo o hagamos un agujero en el casco, pasando de tener un barco varado a un barco que se hunde.



Por ello actúe con prudencia y siempre muy poco a poco. En caso de intentar arrastrar un barco varado, lo suyo es esperar la pleamar si la hubiera, y si es el Mediterráneo sin mareas, aligerar al máximo la carga del barco encallado, desembarcando a todo el mundo y vaciando los tanque y depósitos de agua. La disminución de peso enseguida se nota y hará que el barco gane flotabilidad.

En algunos casos de varadas complicadas, lo mejor es acercarnos al barco que necesita ayuda y asegurarnos de que todo el mundo está bien y sin lesiones y que llevan puestos sus chalecos salvavidas. Si necesitaran alguno más, déjele los suyos y pregunte si han llamado a salvamento marítimo y si se ha solicitado un servicio de remolque. Lo malo es que un servicio de remolque profesional cuesta mucho dinero.

2.- OFERTAS ESPECIALES



VISITE EL **PRIMER
OUTLET** DE **NÁUTICA**

iiiHASTA EL

90% DE DESCUENTO!!!

 **PULSA AQUÍ**

**LAS MEJORES
NEUMÁTICAS**
DESCÚBRELAS!!!

 **PULSA AQUÍ**



FINANCIACIÓN A TU MEDIDA
NOS AJUSTAMOS A TUS NECESIDADES

 **MÁS INFORMACIÓN AQUÍ**

3.- PRODUCTO RECOMENDADO

VAJILLAS Y CUBERTERÍAS NÁUTICAS ¡Un toque de distinción en su barco!

Vajilla especialmente diseñada para la vida a bordo.

Cada una de sus características la convierte en la elección ideal:

- * Muy ligera.
- * Fabricada en melamina, material especialmente resistente a golpes.
- * Válida para microondas.

Y, además, está elegantemente decorada con motivos náuticos.



Este completo juego de vajilla está compuesto por 17 piezas.

Incluye:

- 4 platos llanos de 26 cm. de diámetro
- 4 platos de postre de 20 cm. de diámetro.
- 4 cuencos de 15 cm. de diámetro.
- 4 tazas.
- 1 ensaladera de 24 cm. de diámetro.

EN ÁLVAREZ SOLO 42,95€
[IR A LA TIENDA ONLINE](#)

4.- RINCÓN DEL NAVEGANTE

Consejos prácticos para que nuestra vida a bordo resulte más cómoda, segura y placentera.

- **FICHA 389:** CÓMO NAVEGAR CON VISIBILIDAD REDUCIDA
- **FICHA 390:** LA ELECCIÓN DE LA NEVERA A BORDO

CÓMO NAVEGAR CON VISIBILIDAD REDUCIDA

Resulta obvio que una disminución de la visibilidad supone siempre un empeoramiento de las condiciones de navegación, por lo que deberemos tener en cuenta una serie de principios con los que garantizar no sólo nuestra seguridad, sino también la del resto de embarcaciones.

No cabe duda de que la primera consideración pasa por realizar un correcto y responsable uso del radar, una herramienta que puede convertirse en nuestros "ojos" cuando las condiciones visuales son muy malas. Por lo tanto, el radar deberá ser utilizado siempre por una persona experimentada que sepa realizar rápidas y correctas lecturas de la información facilitada por el aparato.

Dicho esto, el segundo punto más importante a considerar es la necesidad de mantener una constante vigilancia visual de la zona, algo que no siempre resulta fácil de hacer, puesto que en ocasiones la niebla puede ser muy gruesa y opaca.

Ni que decir tiene que, cuando la niebla hace acto de presencia, todos los tripulantes deberán colaborar y prestar sus ojos para evitar accidentes. Así, no está de más que se coloque gente en diferentes sitios del barco y de forma especial en la proa.

Cuando no seamos capaces de controlar visualmente la zona en la que navegamos, deberemos tomar una precaución que calificaremos como "básica": reducir la velocidad.

Y es que ir más despacio es la única forma de garantizar que dispondremos del suficiente tiempo de reacción en caso de ser necesario que realicemos una maniobra de urgencia.

Ni que decir tiene, que un buen conocimiento de la zona, así como del tráfico que habitualmente tiene, corrientes, situación de la costa... servirán de gran ayuda para determinar por dónde podemos movernos, aunque no siempre podamos ver lo que tenemos delante.

Además de esto, resultará imprescindible seguir todos estos pasos:

- Emitir las señales sonoras obligatorias.
- Colocar serviolas a proa.
- Reforzar la vigilancia en el puente.
- Parar de inmediato en el momento en que se escuche cualquier señal de un buque a proa del través.
- Trataremos de separarnos de las zonas de mucho tráfico o de recalada, así como de los estuarios de los ríos y de las bocanas de los puertos, lugares todos ellos donde el incesante tráfico puede aumentar notablemente el riesgo.

Si nos encontrásemos cerca de la costa y para evitar varar, deberemos seguir estas recomendaciones:

- Reducir la velocidad.
- Desconfiar de cualquier corriente que nos resulte desconocida.
- Lo más prudente resulta navegar llevando el ancla a la pendura con un grillete de cadena y, cuando toque fondo, fondear y esperar a que se despeje la niebla.

Uno de los elementos de seguridad que puede resultarnos más útil es el "Reflector de radar", con el que conseguiremos que las embarcaciones que dispongan de radar reciban un buen eco señalizando nuestra posición. Esto resulta fundamental sobre todo en los barcos de pequeño tamaño, cuyas medidas y los materiales en los que suelen estar realizados, dificultan enormemente su recepción por los diferentes radares.

LA ELECCIÓN DE LA NEVERA A BORDO

¿Qué tipo de nevera portátil se adapta a nuestras características de uso. En general podemos escoger entre los sistemas y productos más probados y montados actualmente.

Para barcos pequeños: Tanto de motor como de vela si su uso se limita a salidas diarias, ir de pesca, a bucear etc...tal vez no merece la pena hacer grandes instalaciones que necesiten suficiente espacio, alternador, baterías, controles, etc. Una nevera portátil para pasar el día y refrescar las bebidas y comida puede ser suficiente. Podremos usar una nevera portátil a la que añadiremos hielo o bien optar por un sistema termo eléctrico, una nevera portátil o móvil, de mayor o menor tamaño y que se pueda conectar a una toma eléctrica a bordo de 12 o 24 voltios. De tamaño contenido y fácil mantenimiento, puede ser la elección ideal. Si el barco es habitable habrá que contar con un emplazamiento fijo si no queremos tener rodando por el suelo o en algún cofre la nevera portátil.

Para barcos de motor de tamaño medio: Podemos instalar una nevera de tipo casa con puerta vertical, de menor tamaño, con una fácil conexión y mantenimiento sencillo pero suficiente para cubrir nuestras necesidades de frío sin aumentar mucho nuestro consumo eléctrico.

Desde 30 a 40 litros hasta capacidades de 130 litros y consumos de entre 20 y 25 W/h hay muchas posibilidades donde escoger.

Debemos contar con el espacio disponible a bordo y nuestra capacidad energética para acertar en la elección. Un detalle importante en este tipo de modelos es que cuenten con sistemas de bloqueo en la puerta para evitar que se abran accidentalmente.

Para esloras grandes: El problema de conseguir y almacenar electricidad no es tan importante, tanto en barcos de motor como de vela, por lo que las opciones son más amplias. En barcos a motor de gran eslora habrá generadores, altura como en una casa y sólo tendremos que escoger el modelo que más se adapte a nuestras necesidades.

Si el barco es de vela dependiendo del plan de navegación necesitaremos instalaciones “serias” e incluso ya pensadas desde el propio astillero. Cuanto más tiempo vivamos a bordo, mayor uso le daremos a la nevera y mejor estará controlado el gasto energético.

En cuanto a volumen de refrigeración, hay todo tipo de tamaños en el mercado. Sin embargo, debemos tener en cuenta que a mayor tamaño de refrigeración también aumenta el consumo de energía del aparato. Además, una nevera de gran tamaño pesa más y ocupa mucho más espacio en nuestra embarcación.