

EXPERIENCIA CON SALVAMENTO MARÍTIMO

AUTOR: Juan José Muñoz

Soy el propietario de una lancha Fisher Lema Clon que compre de segunda mano hace tres años. Mi amarre está en el puerto de Palamós en Girona, y hasta ahora la he usado pocas horas y con salidas cortas.

Puesta en el agua este año, y sin haber tenido la oportunidad de probarla en una travesía larga, me salió una invitación el 7 de Julio para ir a Cala Joncols a pasar el día y me dije: *“este es el momento, al ser una salida costera larga, de probarla y conocer su rendimiento”*. Necesitaba saber el consumo de gasolina, familiarizarme con el trimmer y otras cosas más para ganar confianza antes de aventurarme a ir mar adentro para pescar.

Calculo unas 60 millas hasta destino, y saliendo temprano con mar en calma, en dos horas y media podríamos llegar. Quedo con un amigo, lleno el depósito de gasolina (143 lts.) y dos bidones extras (20 lts.).

A las 7:30 horas salimos con dirección norte hacia Cala Joncols. La mañana estaba despejada, mar en calma, y navegando con una velocidad de 10 nds , próximos a la bahía de Rosas, comienza una mar rizada con algo de Tramontana, salpicando agua y con una neblina que disminuía la visibilidad del parabrisas. En ese momento pongo en marcha los limpia y al cabo de una media hora empezamos a oler a quemado del motor del limpia de estribor. No sé exactamente que pasó, pero el caso es que los dos dejaron de funcionar y los apague. Sin mas llegamos a Cala Joncols en dos horas. La avería era irreparable en ese momento y pensé que ya la resolvería a la vuelta.

Pasamos una jornada estupenda con amigos y a las 19:45 hs. decidimos emprender la vuelta para intentar llegar sobre las 22 hs. Compruebo el medidor de gasolina y veo que marca medio depósito, por lo tanto salimos dirección Palamós a 12 nds. con viento de proa.

Navegando mar a fuera y a una enfilación de L`Escala comienza a salir humo del limpiaparabrisas de estribor a pesar de estar desconectado, veo que también nos quedamos sin parte de conexión eléctrica en el tablero. Paro el motor y mi amigo quita los cables de los limpiaparabrisas y aprovechamos para poner los 20 lts. de gasolina de reserva y cambio el rumbo al puerto del Estartit para intentar averiguar que estaba pasando con el sistema eléctrico.

Bajo la velocidad a 9 nds, y a dos millas de las Islas Medas y a media milla de la costa se para el motor. Tenemos viento de Garbi y marejadilla de proa. – *Ahora mi duda es si aumentó el problema eléctrico o se terminó la gasolina* – no lo puedo comprobar porque no tengo corriente en parte del tablero. – *Empiezo a estar preocupado* – , miro el GPS y tenía 37 mts. de profundidad, tiro el ancla con toda

la cadena que tenía, cincuenta metros.

Llamo a Salvamento Marítimo y procedo con el protocolo: identificación, situación, coordenadas (lat. 42º 03`42 " N – long. 3º 13` 30 " E), etc. En seguida me dicen que sale una lancha de auxilio de Palamós. Mientras esperamos cae la noche y enciendo la luz de fondeo que, por suerte funcionaba, pero no por mucho tiempo.

A la espera del rescate y supuestamente fondeados vemos que nos hemos ido aproximando a las rocas, ahora estamos a cincuenta metros de la costa y unas cuatro millas de las Islas Medas, la corriente nos arrastra hacia el norte contra la orilla, el ancla garrea y a parte me doy cuenta de que no tenía luz de fondeo. – Ahora si que no funcionaba nada del tablero – . Vuelvo a llamar a Salvamento Marítimo, les explico la nueva situación y me informan que están del lado sur de las Medas. Les comento que no tengo luz de fondeo y les haré señales con una linterna que tengo que es muy potente.

Cuando les veo la sensación ya cambia. La aproximación de la lancha con la potencia de sus hélices, sus luces, el traje de los marineros y su profesionalidad no deja de ser impresionante. Una vez tienes a tu lado el barco de rescate con un estado de la mar tranquila y una noche soportable, la cosa ya es diferente. A su llegada, uno de los marineros nos arroja los cabos para hacerlos firmes en las cornamusas de proa y cuando todo estaba listo comienzo arriar el ancla. El molinete funciona, – Pero mira por donde ahora tenemos el ancla enrocada –, después de varios intentos al ver que no es posible llevarla, les digo que corten la cadena. Se aproxima el barco de rescate y un marinero aborda al nuestro con una cizalla para cortarla. En el momento de cortarla se le sale el perno de la cizalla – ¡que más podía pasar! – . Rodó por la cubierta y por suerte se pudo evitar que cayera al agua. Finalmente cortaron la cadena y a las 23:08 hs. partimos rumbo al puerto de Palamós.

No puedo decir que haya sido un rescate espectacular, quizás fue más como se desencadenaron los hechos, pero para mi fue más que suficiente. Llegamos al puerto de Palamós las 01:15 hs., y cumplimentados los trámites administrativos y dando las gracias por los servicios prestados a toda la tripulación y nos fuimos a descansar.

"¡ Lo bonito de navegar es llegar a puerto!"

A la mañana siguiente, me voy con los documentos de la barca a la náutica para informarles de lo ocurrido y que pasen a revisar el desperfecto eléctrico, y no sé hasta el día de hoy donde están estos documentos porque se perdieron.

Ahora estoy con trámites en la Capitanía de Puertos, pero esa es otra historia.

"Yo no creo en las Meigas pero haberlas, haylas".

* * *