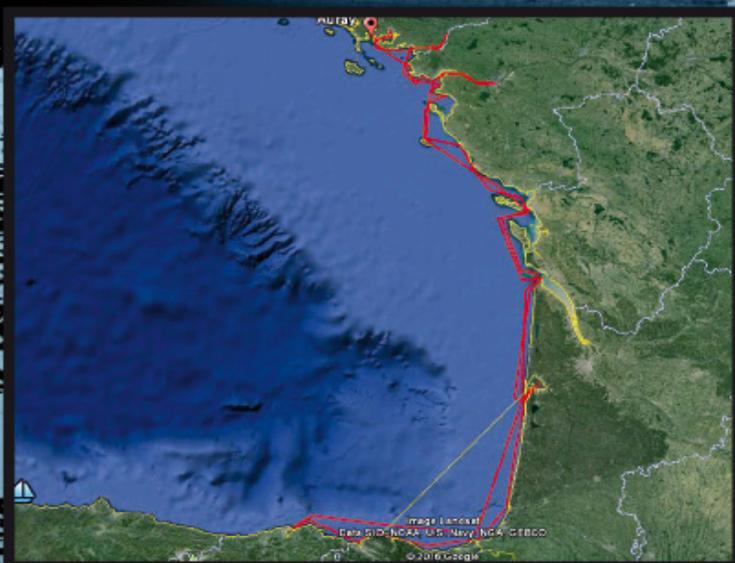


SANTANDER-BRETAÑA-SANTANDER

en el Corto Maltés,
un velero
de 6 metros

Álvaro González de Aledo Linos



ExLibric

**SANTANDER-BRETAÑA-
SANTANDER
EN EL CORTO MALTÉS,
UN VELERO DE 6 METROS**



ExLibric

ÁLVARO GONZÁLEZ DE ALEDO LINOS

**SANTANDER-BRETAÑA-
SANTANDER
EN EL CORTO MALTÉS,
UN VELERO DE 6 METROS**

EXLIBRIC
ANTEQUERA 2016

SANTANDER-BRETAÑA-SANTANDER EN EL CORTO MALTÉS, UN VELERO DE 6 METROS

© Álvaro González de Aledo Linos

Diseño de portada: Dpto. de Diseño Gráfico
Exlibric

Iª edición

© ExLibric, 2016.

Editado por: ExLibric

C.I.F.: B-92.041.839

c/ Cueva de Viera, 2, Local 3

Centro Negocios CADI

29200 Antequera (Málaga)

Teléfono: 952 70 60 04

Fax: 952 84 55 03

Correo electrónico: exlibric@exlibric.com

Internet: www.exlibric.com

Reservados todos los derechos de publicación en cualquier idioma.

Según el Código Penal vigente ninguna parte de este o

cualquier otro libro puede ser reproducida, grabada en alguno

de los sistemas de almacenamiento existentes o transmitida

por cualquier procedimiento, ya sea electrónico, mecánico,

reprográfico, magnético o cualquier otro, sin autorización previa y por escrito de EXLIBRIC; su contenido está protegido por la Ley vigente que establece penas de prisión y/o multas a quienes intencionadamente reprodujeren o plagiaren, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica.

ISBN: 978-84-16848-13-3

Nota de la editorial: ExLibric pertenece a Innovación y Cualificación S. L.

ÁLVARO GONZÁLEZ DE ALEDO LINOS

**SANTANDER-BRETAÑA-
SANTANDER
EN EL CORTO MALTÉS,
UN VELERO DE 6 METROS**

Índice de contenido

Portada

Título

Copyright

Índice

Dedicatoria

Prólogo

Capítulo 1 La preparación del barco

Capítulo 2 La conocida costa de Cantabria y la ría de Bilbao

Capítulo 3 El resto de la costa vasca hasta Hondarribia

Capítulo 4 El purgatorio de la costa de Las Landas

Capítulo 5 La enorme bahía de Arcachon. La Isla de los Pájaros

Capítulo 6 El cap Ferret y el banc d'Arguin

Capítulo 7 Los puertecitos del río Eyre

Capítulo 8 Otra etapa larguísima

Capítulo 9 De Royan hasta la isla de Ré

Capítulo 10 Hasta la isla de Yeu

Capítulo 11 Hasta la isla de Noirmoutier

Capítulo 12 Por fin llegamos a nuestro destino, el golfo de Morbihan

Capítulo 13 Primer contacto con las corrientes del Golfo y escala en Vannes

Capítulo 14 Explorando las islas del golfo de Morbihan

Capítulo 15 Islas, islas y más islas

Capítulo 16 Las últimas islas y el río Auray

Capítulo 17 Bono, la tumba de Moitessier, y la salida del golfo

Capítulo 18 La megaesclusa del río Vilaine y el primer puerto fluvial

Capítulo 19 Hasta el final del río Vilaine

Capítulo 20 Retenidos por el temporal y de vuelta al mar

Capítulo 21 Remontando el río Loire

Capítulo 22 Visitando los alrededores de Nantes, y despedidas

Capítulo 23 El descenso del Loire y la maldita temporada alta

Capítulo 24 Hasta Les Sables d'Olonne

Capítulo 25 De vuelta en Santander

Capítulo 26 Resumen, conclusiones y balance personal

Anexo 1 Escalas y millas recorridas

Anexo 2 Transcripción de las dibucartas

Anexo 3 Pequeño diccionario de términos náuticos
utilizados en el libro

*A mis compañeros de navegación,
en especial a Ana y Alicia, por la
paciencia con que me aguantan y para que
olviden pronto los momentos duros y
recuerden
solo los sublimes.*

Prólogo

Justamente estaba navegando con mi Archibald frente a las costas alicantinas cuando sonó el teléfono. Era mi amigo Álvaro, de Cantabria, y que modestamente me demandaba un favor; quería que le prologase su nuevo libro de navegación y aventuras.

Algo así no puede considerarse un favor, sino una distinción que llena de orgullo a quien se le propone, pero además conlleva la embarazosa tarea de, en muy pocas palabras, presentar y resumir de una manera subjetiva tanto al autor como su obra; en este caso nada más sencillo.

Conocí a Álvaro hace bastantes años, cuando me organizó una charla en su Santander para que relatara las vivencias de uno de mis viajes, y desde entonces esa amistad siempre la hemos mantenido. Durante este tiempo he seguido los retos que mi amigo se iba imponiendo, tanto a nivel náutico, solidario, como literario y puedo asegurarnos que contar con dicha amistad es algo de lo que uno puede sentirse orgulloso.

Álvaro es amante del mar, pero sobre todo un gran navegante. A bordo de su pequeño CORTO MALTÉS, un

velero de veintitrés pies, ha llegado más allá de donde sus anhelos aventureros le llevaban. Cruzó el Atlántico y realizó largas travesías en otras embarcaciones, siempre que su trabajo y labores sociales se lo permitieran, porque quien lo conozca sabe que tanto Álvaro como su mujer, Ana, son personas comprometidas y dedicadas a su entorno de ayuda y solidaridad.

Sus libros son obras que dan que pensar, de los que hay que releer; de los que comunican sensaciones a las que no estamos acostumbrados, y tanto este que ahora nos presenta como el de la Vuelta a España son además documentos imprescindibles a bordo, que hay que subrayar, consultar, marcar páginas, gastarlos... en definitiva estudiar su contenido.

Su nuevo Santander-Bretaña-Santander en el Corto Maltés sigue mostrando, al igual que los anteriores, su amor por el mar y su afán didáctico por enseñar lo que el mar le transmite. Sus comentarios, sus planificaciones, sus sentimientos, sus reflexiones, siempre interesantes, quedan perfectamente descritas en todos estos libros, y que ahora Álvaro, asimiladas sus nuevas experiencias, nos ofrece.

Esta nueva generación de derroteros, a mi entender imprescindibles, narrados de forma amena y personal descubren y a la vez aportan datos que de otra manera serían imposibles de obtener.

Álvaro, solo me resta expresarte mi sentida
¡ENHORABUENA!

Cocúa Ripoll
Velero ARCHIBALD

Capítulo 1

La preparación del barco

La preparación de un barco para una larga travesía es un proceso extenso y progresivo que se desarrolla en varios meses. El Corto Maltés es un Tonic 23 de serie, con más de 30 años de antigüedad, que ya fue adaptado para nuestra vuelta a España del 2012 en la cual navegamos más de 2.500 millas a lo largo de 3 meses, volviendo al Cantábrico atravesando toda Francia por el Canal de Midi ^[1]. La mayoría de las adaptaciones están contadas en ese libro. Pero con posterioridad, pensando en esta navegación entrando en la bahía de Arcachon y los ríos y rías de Bretaña, donde muchos puertos quedan en seco en bajamar, y teniendo en mente las carencias que descubrimos en la vuelta a España, realizamos algunos nuevos cambios y mejoras.

Para poder varar nos hizo falta conseguir unos **puntales** para que el barco pudiera quedar en seco en las bajamares sin desequilibrarse ni caerse de lado. El Corto Maltés es de orza abatible pero tiene en el fondo un quillote en el que se apoya. Este quillote es una seguridad pues es de hierro y si te posas en fondo irregular o que no sea de arena, aguanta mejor que si apoyas el casco de fibra de vidrio, que puede

fisurarse si pilla debajo una piedra o una concha. Pero a cambio ofrece un equilibrio precario que hay que mejorar con los puntales. Conseguir los puntales fue toda una odisea, pues no encontramos ninguna empresa en España que los vendiera. Aquí no se acostumbra a varar ni siquiera los barcos de orza abatible. Los pedimos al astillero Jeanneau en Francia, el fabricante del barco, pero se les habían agotado, si bien nos pusieron en contacto con una fábrica de materiales de aluminio que fabricaba unos telescópicos y con varios modelos de anclaje para la cubierta, que sirven para varios modelos de barco modificando su longitud. Como la fábrica es francesa nos los tuvieron que mandar por mensajería.

La adaptación de estos puntales a tu barco la primera vez es lo complicado, ya que al ser telescópicos es difícil que coincidan con la altura del barco a la perfección. Si los dejas un poco más largos te arriesgas a que todo el peso del barco apoye en los puntales aunque sea unos minutos, y los anclajes de la cubierta (unos simples cáncamos sujetos a la fibra con dos tornillos pasantes) no están diseñados para eso. Y si los dejas un poco más cortos te arriesgas a que el barco se apoye en el quillote y se venza hacia uno de los lados sin quedar vertical, con el peligro de que el puntal de ese lado ceda y el barco se caiga. Entre dejarlos un poco más largos o un poco más cortos optamos por lo segundo. Como íbamos a varar en zonas de lodo y arena, no en cemento como la rampa de un puerto, supusimos que el propio peso del barco haría una pequeña cuna al quillote

antes de que apoyasen los puntales, mientras bajaba la marea. Para la medida exacta esperamos a sacar el barco del agua para darle la patente antes del viaje. Bien asentado en la cuna del varadero pasamos una tabla de madera por el borde inferior del quillote **y la enrasamos a la horizontal con un nivel**. Luego colocamos uno de los puntales colgando en el aire (porque el barco, en la cuna, está más alto que apoyado en el suelo) y ajustamos su longitud para que la plataforma de apoyo quedase un poquito más alta que la madera. Luego pusimos el otro a la misma medida. Aparentemente era sencillo y solo quedaba probarlos antes de salir de viaje.

Para ello hicimos una prueba de varada en la playa del Puntal, caracterizada por su arena blanda y limpia y habitualmente por la ausencia de olas, pues está orientada al Suroeste, justo a sotavento del viento predominante en Santander en verano que es el Nordeste. Hay que estabilizar el barco con un ancla en la proa y otra en la popa, de manera que quede perpendicular a la dirección que traerá el agua cuando suba la marea y no le coja de lado. Avanzando de proa a la orilla tiramos un ancla por popa con unos 40 metros de cabo (primero era de 20 metros pero se quedaron cortos y tuvimos que empalmar otro cabo igual de largo) y seguimos adelante con la orza subida hasta que la proa se clavó en la arena. Pero ese día se daban las peores condiciones, porque contra lo que es habitual en El Puntal, había olas y viento de lado (del Oeste) que hicieron que, justo al tocar el fondo de la orilla,

el barco estuviera dando choquitos contra el fondo durante una media hora, hasta que el agua se retiró por completo y quedó apoyado en el quillote. Entonces vino la calma total, y al ser la primera vez nos hacía raro estar en un barco que no se movía absolutamente nada. Además de repente se calmaron el viento y las olas y es cuando pudimos desembarcar en la orilla para hacer unas fotos. Más tarde, con el repunte de marea todo fue como la seda. Sin darnos cuenta de repente el barco estaba flotando. Cazamos del cabo del ancla de la popa y enseguida estábamos en aguas profundas. Tras reflotar, y como ya nos temíamos, la orza se quedó bloqueada en posición subida, seguramente por haberse metido arena a presión entre ella y el quillote. Probamos todas las técnicas que conocemos para destrabarla (la más útil suele ser coger olas de frente para provocar pantocazos, por ejemplo las que produce un barco de motor) pero ninguna sirvió y hubo que destrabarla buceando. Este bloqueo fue una decepción pues supusimos que en Francia nos pasaría lo mismo y conocíamos la suciedad del agua de los puertos, sobre todo los de varada, lo que no hacía muy agradable la idea de bucear en ellos. Por suerte durante el viaje vimos que no era lo habitual, y solamente dos veces en los dos meses y medio que duró la navegación tuvimos que bucear para destrabar la orza.

Además de adaptarlos en longitud hubo que encontrar [acomodo](#) para los puntales cuando no se usaban, lo que es difícil por su tamaño. Después de varias pruebas

conseguimos situarlos en dos lugares. Mientras no se utilizasen irían colgados sobre [la cabina de popa](#), justo en el realce del techo que corresponde por arriba a la brazola. Allí no estorban el uso de la cama de popa ni el acceso al pañol bajo la misma. Deben colocarse limpios y secos, y solo sirve para estibarlos entre las travesías o para el invernaje. Por el contrario cuando se utilizasen, que salen del agua sucios por el barro del fondo y llenos de algas y mojados, irían [en la cubierta](#) uno a cada lado de la cabina, sujetos por delante al cadenote del obenque y por detrás a uno de los candeleros. Aquí irían amarrados con el propio cabo que se usa para estabilizarlos hacia proa y popa cuando sujetan el barco. En este lugar se colocarían recién retirados, con toda su porquería, y luego se limpiarían *in situ* con baldes de agua o con la manguera en el pantalán. Como se situarían encima de las líneas de vida, tuvimos que revisar el recorrido de estas líneas para que el uso del puntal así estibado estorbara lo menos posible. No quisimos prescindir de ellas porque si una maniobra te obliga a usar las dos manos para la vela, solo te quedan para sujetarte al barco las pestañas.

Como también íbamos a entrar en puertos de varada con fondos de basa blanda (en la cual el barco se hunde hasta la línea de flotación, sin necesitar puntales porque en realidad queda flotando en el barro) nos preocupaba que el barro obstruyera las válvulas y las tomas de agua del fueraborda y se averiase. Probamos varios sistemas para

aislar la cola del fueraborda, incluyendo bolsas o recipientes de plástico que instalábamos desde la bañera a través del pozo del fueraborda, pero ninguno nos convenció. Finalmente decidimos que cuando entrásemos a uno de estos puertos sacaríamos el fueraborda antes de bajar la marea y lo estibaríamos en la bañera, lo que nos haría un poco más incómoda la vida a bordo pero serviría para revisar la hélice y el ánodo. Finalmente es lo que hicimos durante todo el viaje y no resultó tan complicado como pensábamos, dada la ligereza del fueraborda Selva, solo 27 Kg frente a 45 Kg más o menos los de la competencia de la misma potencia, 8 CV.

En la vuelta a España llevábamos una tabla de surf para desembarcar remando, estibada en el triángulo de proa, pero la utilizamos poquísimo. Solo permitía desembarcar a uno y suponía una complicación adicional en la navegación. Había que cambiar la forma de estibarla según el rumbo: en ceñida hacía escorar y abatir al barco y la tumbábamos en cubierta, mientras que con el espí estorbaba la maniobra si iba tumbada y había que ponerla vertical contra los candeleros. Además estorbaba al fondear. Por eso para este viaje volvimos a intentar con una Zodiac. Probamos con una de las más pequeñas del mercado que nos ofrecieron prestada, pero anulaba completamente el triángulo de proa para las maniobras de fondeo o del espí, pesaba mucho para echarla al agua por encima del guardamancebos, y se tardaba un montón en desinflarla

para meterla en su bolsa además de que no teníamos sitio para estibarla plegada. Por eso nos tuvimos que resignar a llevar como chinchorro **un inflable de playa**. Es una [neumática Sevylor Karavelle KK65](#), de 228 cm de eslora con el fondo inflable, sin asiento y sin soporte para el fueraborda, por lo que solo se puede usar remando. Solo pesa 4,2 Kg, por su ligereza se puede secar en la botavara antes de doblarla, y se guarda en una bolsa más pequeña que una maleta de mano, lo que nos permitió estibarla en el pañol de la bañera. Aunque suficientemente segura para dos adultos (tiene hasta doble cámara y en teoría puede admitir hasta 165 Kg) no admite fueraborda y la posición para remar es incómoda, por lo que solo debe usarse en aguas muy abrigadas y para distancias cortas. Nuestra posición para remar era sentarnos enfrentados, o sea mirándonos, y remar uno hacia delante por una banda y el otro hacia atrás por la otra. Enseguida le cogimos el truco y hacíamos con facilidad las distancias desde el centro de una ría hasta la orilla, o en las islitas del golfo de Morbihan entre el barco (que siempre podíamos fondear muy cerca de la orilla) y la playa. Por supuesto no servía para desembarcar las bicis, aunque sí para transportar pequeños paquetes y la compra. Pero precisamente por su endeblez, en todos los sitios que necesitamos desembarcar las bicis y le explicamos al responsable de la marina nuestra dificultad, se apiadaba de nosotros y nos ofrecía llevárnoslas él al muelle.

Para moverse por las ciudades y los puertos es imprescindible una **bici**. En la vuelta a España llevábamos una plegable. Nos hubiera gustado llevar dos, pero en aquel momento lo consideramos imposible en un barco tan pequeño. En aquella circunnavegación de la Península la estibábamos bien que mal en el cofre de la bañera y la usamos muchísimo, tanto para hacer los recados como por gusto en las pistas que corren paralelas al Canal de Midi. Dentro de los recados fue de especial utilidad para encontrar las gasolineras, pues cuando en un puerto no había una específica para los barcos debíamos buscar una de carretera, que habitualmente están en las afueras y andando significa media o una hora de paseo y cargando con los bidones. En el Canal de Midi sirvió como deporte y además para acelerar el tránsito por las esclusas (uno se adelantaba con la bici para tener la esclusa abierta) y en las ciudades que visitábamos para hacer más ágil la visita. Pero en toda la vuelta a España estuvimos lamentándonos de no tener dos, pues teníamos que repartírnosla y quedar a una hora intermedia para intercambiarla. Para la navegación a Bretaña conseguimos una bici extraordinaria, la Boomerang 3.7, de lo más pequeño del mercado, con ruedas de 14 ". Solo admite pasajeros de hasta 70 Kg (yo los doy justitos) y es tan pequeña que tiene el centro de gravedad muy detrás y si arrancas con fuerza o llevas una mochila pesada la rueda de delante se levanta. Por supuesto no tiene cambios de marchas, pero es tan pequeña que plegada se guarda dentro de una maleta, y sin

maleta le encontramos acomodado en el aseo, debajo de la repisa del lavabo y al lado del retrete químico. De esta manera llevábamos dos bicis, la “grande” en el pañol de la bañera como en la vuelta a España, y la “pequeña” en el baño. ¡Menudo lujo dos bicis en un barco de 6 metros! Las escalas han sido otra cosa, y hemos vuelto tan satisfechos que ahora defiendo que en la navegación de crucero vale más la pena llevar dos bicis que otro juego de velas, por ejemplo.

En nuestras navegaciones anteriores habíamos carecido de nevera a bordo y la suplíamos con una caja de porspán y frigolines o cubitos de hielo. Pensábamos que la batería no daba para tanto, pues la nevera es uno de los principales consumidores de energía de barco. Los frigolines son unos rectángulos de plástico con un gel en su interior que se introducen en el congelador de 20-25 °C bajo cero y pueden mantener una temperatura cercana a cero grados en el interior de la caja durante dos a cuatro días. Hay que tener los medios para recongelarlos, y normalmente pedimos el favor en las marinas o en alguna tienda o bar cercanos. A falta de frigolines o cubitos de hielo, comprábamos en el supermercado alguna bolsa de productos precocinados congelados, que hasta el momento de consumirlas daban frío al interior de la caja de porspán y hacían la función de los frigolines. Para la navegación a Bretaña compramos una [neverita eléctrica de camping](#). Se conecta a la batería y no usa gas, pero consume 40 W (3

A/hora) por lo que podía agotarnos la batería enseguida. Por eso nuestra idea era enchufarla solo cuando hubiera mucha insolación y el panel solar estuviera cargando a tope, cuando fuéramos a motor (que también carga la batería) o cuando estuviéramos en una marina conectados a la electricidad del pantalán. El resto del tiempo pensábamos usarla con frigolines como hasta ahora. La neverita es de 20 litros en vez de los 23 de la caja de porespán, pero como a ratos iba a ir enchufada necesitaría menos frigolines y por tanto habría más espacio para la comida. El resultado ha sido extraordinario. Por un lado en Francia no es habitual abarlotarse a los pesqueros y hemos tenido que ir a las marinas deportivas más que nunca. Así la neverita estaba conectada a la electricidad del pantalán toda la noche y parte de la tarde. Siempre tenía dentro cuatro frigolines o más, de manera que aunque no llegasen a congelarse sí mantenían el frío dentro de la nevera durante la navegación hasta la siguiente escala. Y por otra parte siempre que arrancábamos el motor la enchufábamos a la batería, y también los ratos de mucho sol, sin que nunca pusiese en peligro su carga, que controlábamos con el voltímetro. Por otra parte nos acostumbramos a vigilar periódicamente la posición de la botavara en los fondeos y los puertos, para cambiarla según la situación del sol y que no proyectase sombra sobre el panel solar, que va en la tapa del tambucho. Ha sido una de las mejores adquisiciones para la comodidad a bordo y estamos plenamente satisfechos de su resultado. Nos ha

simplificado la intendencia y casi hemos prescindido de pedir el favor de congelarnos los frigolines.

En la vuelta a España subíamos nuestra posición al blog para tranquilidad de nuestras familias cada pocas horas. Lo hacíamos mediante el programa *Localizatodo* que exige una conexión permanente a Internet del teléfono móvil. En las costas españolas no había problema pues teníamos una tarifa plana de Internet, pero esa no servía en Portugal ni en Francia, países en los que no subíamos la posición. Como la navegación a Bretaña iba a ser mayoritariamente en tierras francesas no nos serviría. Por eso compramos una [baliza de localización SPOT GEN3](#). Es un aparatito del tamaño de una cajetilla de cigarrillos, con cobertura mundial, que emite tu posición GPS cada 10 minutos a través de la red de telefonía satelital Globalstar (un operador de telefonía creado en 1994 que explota una red de 48 satélites). Esa señal puedes volcarla a una página web (nosotros lo hicimos a la del blog) donde pueden seguirte tus conocidos. Además tiene una función SOS que desencadena tu búsqueda y rescate por las autoridades marítimas, y algunas funciones de mensajes personalizados para enviar a personas seleccionadas (son mensajes escritos previamente de tranquilización, o de llegada a puerto, o lo que tú quieras, pero que funcionan desde todo el mundo, no como los mensajes de móvil que pierden la cobertura al alejarte unas millas de la costa). El aparatito es estanco al agua y tiene una tarifa desde mi punto de

vista muy razonable para la tranquilidad y seguridad que aporta a la navegación (190 € el aparato y 135 €/año el servicio). Sobre las radiobalizas clásicas tiene la ventaja de la función de seguimiento, que aquellas no tienen. Y el inconveniente de que la señal que emite es telefónica y la función SOS dirigida a un único destinatario (la empresa que la comercializa, que es norteamericana) la cual avisa a las autoridades competentes en el rescate del país en el que navegues. Es decir, que puede haber un barco poco más allá de tu horizonte que no se entere directamente de tu situación de alerta, aunque sí cuando las autoridades contacten con los barcos presentes en la zona. Para nuestro tipo de navegación, que es costera y siempre a menos de 12 millas de la orilla, es decir, al alcance de los barcos y helicópteros de rescate, nos ha parecido suficiente. Por otra parte puedes utilizarla igualmente para las excursiones por el monte, o para cualquier otra actividad en tierra.

La baliza de localización ha funcionado a la perfección. En teoría debe situarse en una superficie horizontal con la tapa con el logotipo mirando hacia el cielo, pues la antena que detecta los satélites está bajo el logo. Pero en el barco la baliza hay que llevarla siempre encima por si te caes al agua. La llevé siempre yo encima, y en las guardias nocturnas el que se quedaba al timón, y teníamos la consigna de que si el otro se caía al agua engancharíamos la baliza al aro salvavidas antes de lanzarlo, de manera que

si no se conseguía volver a por él al menos tendría en su poder la baliza para activarla y mandar su situación en el mar. Lo que no es coherente es llevarla dentro del barco, porque allí no ayuda al que se cae al agua, y menos en las navegaciones en solitario. Funcionó perfectamente llevándola en el bolsillo, que en navegación es más cómodo porque ya se llevan bastantes cosas colgadas del cuello (las gafas, el anemómetro, los prismáticos, el compás de marcaciones, el móvil en su funda estanca, el Mp3, el sombrero, etc.) no todas a la vez, claro. Aunque en teoría la baliza es resistente al agua según IPX7 (sumergible a 1 metro de profundidad por 30 segundos) durante toda la navegación la llevamos dentro de una funda estanca. Y aunque en teoría las pilas deberían durar de siete a diez días, a nosotros nos duraron más de dos meses hasta el primer cambio, aunque eso sí, no la teníamos encendida las 24 horas sino solo las horas de navegación.

Para controlar el rumbo o la dirección del barco fondeado instalé [un chivato de fuera de rumbo o de garreo](#) para la siesta o para la noche. Sienta mal estar echando un pestañazo o durmiendo por la noche, presentir que ha habido un cambio de rumbo o que el barco ha garreado o borneado, y tenerte que levantar de la cama para salir a la bañera a comprobarlo. Para evitar levantarme coloqué una brújula de montaña, de las que tienen la base transparente y que por lo tanto puede verse la aguja desde debajo, en el techo de la cabina justo encima de donde duermo. Cuando me acostaba ponía la alidada sobre la aguja que marca el

Norte, y si presentía algún cambio de rumbo o un garreo miraba si la aguja se había desviado de la posición que tenía al principio. Cuando el barco garrea lo primero que hace es cambiar su posición respecto al viento, y en vez de recibirlo por la proa lo hace por el través y por lo tanto cambia su posición respecto al Norte. Este chivato ha sido una gran idea y lo utilicé habitualmente en todas las siestas del viaje y en los pocos fondeos nocturnos. También resultó útil cuando estuvimos fondeados en una zona de corrientes de marea, como todo el golfo de Morbihan. Al invertirse la marea la corriente cambia de dirección, y puedes acercarte a la rocas o a espigones peligrosos. Tener ese chivato encima de la cama me permitía tranquilizarme y, tras una ojeada, seguir durmiendo.

Respecto a la **cartografía**, tenía en formato electrónico desde la vuelta a España la carta Navionics Gold XL-9-46XG de Europa y Norte de África, que curiosamente, tres años después, aún tenía actualizadas las mareas y las corrientes de este año. En papel llevaba la guía Imray "Atlantic France" (North Biscay to the spanish border) en su última edición inglesa de 2010 (estuve esperando la traducción española, anunciada para mayo de 2015, pero finalmente no salió antes de marcharme) y por el camino compré las Navicarte francesas 255 (Bassin d'Arcachon), 1024 (Royan-Capbreton) y 246 (Golfe de Morbihan), que por su detalle son las que tuve en el expositor vertical de la mesa de cartas la mayor parte del tiempo. Por otra parte, a

mitad del viaje (en el intercambiador de libros de la marina de Arzal) conseguí el Bloc Marine 2013 del Atlántico, el Mar del Norte y La Mancha, obra náutica de referencia en Francia, que incluye los puertos y la costa desde Bélgica hasta Marruecos. También llevaba unos números atrasados de la revista francesa Voiles et Voiliers; un equipo de sus periodistas había dado la vuelta a Francia en un Sun 2500 amarillo entre 2005 y 2006 y habían publicado las rutas seguidas y sus experiencias. Las zonas que íbamos a recorrer nosotros estaban publicadas concretamente en los números de enero a junio de 2006.

Aunque no sea un instrumento propiamente náutico, considero una mejora para esta navegación haber dispuesto de un **teléfono móvil Smartphone Android** que en la vuelta a España no tenía, especialmente para obtener el pronóstico meteorológico. Descargué la aplicación de Winfinder que te da el pronóstico para navegación costera de los siguientes nueve días, aunque ya se sabe que solo son fiables los próximos 3-4 días. Es evidente que no disponía a bordo de medios más sofisticados como fax, conexión Internet o satelital para descargar ficheros GRIB, etc. Los ficheros GRIB (Gridded Binary) son archivos que contienen datos de predicciones meteorológicas hechas por un ordenador. Su principal ventaja es que incluyen mucha información en archivos muy pequeños, lo que facilita su descarga por e-mail vía radio o satélite (que obviamente hay que tener a bordo). Y

su principal inconveniente que se publican sin revisar por un meteorólogo. Y además estas predicciones globales de los campos de presiones, borrascas y anticiclones, etc., a nivel mundial, que son tan útiles en las largas travesías sobre la vasta superficie plana de un océano, en la navegación costera no tienen en cuenta la orografía y las peculiaridades y relieves de la costa, que sí tienen los pronosticadores más locales como Windfinder. Lo que yo hacía era consultar el pronóstico en Windfinder mientras estaba en tierra con wifi y capturaba las pantallas de los siguientes 2-3 días, así las tenía disponibles en la “galería” del teléfono cuando quisiera. Eso me evitó el engorroso trámite de copiar en papel los pronósticos, que había sido uno de los “deberes” diarios durante la vuelta a España, y para el que me había hecho hasta una plantilla en blanco para simplificarme la tarea. El teléfono también me facilitó la tarea de actualizar el blog cada día, pues no tenía que cargar con el portátil hasta encontrar un café con wifi. Lo hacía con el teléfono, aunque mi enjambre de dedos se perdía un poco en aquel teclado tan minúsculo.

A veces los pequeños detalles te simplifican la vida, y no es excepcional que cuando preguntan a navegantes que han dado la vuelta al mundo por lo más incómodo que han vivido, te contesten que un traje de aguas que filtraba, unas botas que les dejaban los pies fríos o un banco que era demasiado duro. Pues en este apartado catalogo yo la tontería de la adquisición de una [silla plegable para la](#)

cocina. El Tonic 23 tiene una altura bajo techo en el pie de la escalera de descenso de 1,77 metros. Pero eso es en la línea de crujía, en cuando te desplazas hacia babor para cocinar la altura baja y hay que cocinar agachado. Eso es incómodo y te destroza el cuello y la espalda. En la vuelta a España pusimos una cincha antiescoras que aparte de permitirte tener las dos manos libres para cocinar, disminuía tu altura aparente al situarte con los pies separados y el cuerpo echado para atrás, con lo que no tocabas el techo. Para la navegación a Bretaña compramos una sillita plegable que nos permitía cocinar y fregar sentados, lo que nos evitó muchos dolores de espalda, y además ofrecía un asiento más alrededor de la mesa cuando venían invitados. Al ser plegable se estibaba perfectamente debajo de la escalera de entrada o colgada en la esquinita entre la cocina y el fregadero. En las primeras semanas de navegación se rompió y fue un verdadero incordio cocinar sin ella hasta que la sustituimos.

Para evitar que se cayeran al mar las velas de proa, y especialmente el espí, y las demás cosas que se manejan en el triángulo de proa (defensas, cabos de amarre, etc.) e incluso para más seguridad de la persona que hiciera las maniobras, instalamos una **redcilla de protección en la borda**. En vez de una red se trató simplemente de una filástica pasada en zig-zag entre el quitamiedos y la regala, pero que ya había probado en mi barco anterior con buenos