

Persona al Agua

Navegación Chile

Gabriel Jorquera
Capitán Deportivo de Alta Mar

2021

He visto una enorme cantidad de videos, comentarios, diagramas y papers escritos sobre el llamado 'Hombre al Agua' o 'MOB' por sus siglas en Inglés. Parece ser que el único factor común es que repiten sin mayor análisis lo que han visto o leído en algún manual. Algunos 'Expertos' hablan con una naturalidad increíble sobre como deben 'alejarse' de la persona en el agua, para luego virar y llegar por buen rumbo al rescate. Funciona en el caribe, pero se verán en graves apuros si cambian de entorno.

Si estás navegando en embarcaciones deportivas menores (7-22 pies de eslora), en agua templada, con viento suave y chaleco salvavidas entonces ¡Disfruta tu caída al agua! Tal vez te sirva para estirar las piernas y refrescarte. En esas condiciones puedes estar por 'horas' esperando tu rescate e incluso puedes zarpar alguien desde la orilla en tu auxilio con total éxito. En este tipo de navegación uno no tan solo puede, sino a mi parecer 'debe' tirarse al agua, volcar la embarcación y volver a adrizarla, como parte del entrenamiento, para vivir por experiencia que pasa y se siente al caer por la borda, al ver tu embarcación de campana o bien para saber cual es el límite de tu velero. En este escenario, tal vez quieras poner en práctica el 'Ocho' o la maniobra 'Quick Stop' al pie de la letra para comprenderlas en profundidad, que sin duda ayudará cuando navegues en embarcaciones de mayor eslora.

Si vas en una lancha pequeña, es casi seguro que no llevarás compás al interior, por lo que las maniobras, (vueltas o giros) de Anderson, Williamson o Butakov no te serán de utilidad, por cuanto todas ellas están pensadas para grandes buques e incluyen 'grados' para las viradas y/o marchas. Por lo tanto solo te queda el giro 'Destroyer' que no es otra cosa que un giro de 360° para llegar por sotavento al rescate de la persona en el agua. Sí habrá que rescatar el punto inicial de esta maniobra que dice que el timón debe ir a la misma borda por donde cayó la persona, para evitar el peligro de la hélice.

Volviendo a la navegación a vela, pero en esloras de mayor envergadura (24-40) pies, los movimientos serán más lentos y pesados, pero nuevamente las condiciones en donde cae la persona al agua serán las importantes. Para aquellos que explican su maniobra de hombre al agua en aguas caribeñas y están con chaleco salvavidas. Sí, tienen tiempo para todo. Tal vez, los que quedan a bordo hasta quieran acompañarlo a nadar!

Pero que pasa si navegas en aguas frías? **El tiempo de acción se acorta radicalmente.** Ya no es divertido y la gravedad puede llegar a la muerte.

Ahora que tal si agregamos 25 nudos de viento.

Y una tripulación reducida? ¿2 personas a bordo?

Agregamos un SPI ?

Por supuesto, con 25 nudos (fuerza 6), podemos esperar una mar Gruesa, con olas de 3 o más metros.

Por último, agreguemos un hecho concreto. **En Aguas calmas una cabeza humana (persona que cae por la borda sin chaleco salvavidas) se deja de ver a los 15 segundos, si se mantiene el rumbo a una velocidad cercana a 4 nudos. Unos escasos 30 metros.**

Nótese que el escenario anterior no lo presento como **extremo** sino como una navegación totalmente estándar en determinados lugares, en donde el viento puede arreciar de unos tranquilos y placenteros 15 nudos a 25-28 nudos en un lapso muy corto de tiempo y donde habitualmente no hay mas de cuatro manos a bordo y a veces solamente 2.

A continuación presento, a través de la 'Maniobra J' una perspectiva práctica y concreta para la maniobra de Hombre al Agua en Mar con aguas heladas y tripulación disminuida:

- *La premisa básica es que debemos actuar en el menor tiempo posible, manteniendo la menor distancia sobre la persona en el agua y sin perderla de vista.*
- Como parte de la seguridad de una embarcación deberíamos:

Tener el aro salvavidas, estibado de manera tal que al solo tirar de él se desprenda. No queremos tener que deshacer nudos o incluso cortar algún cabo, porque perderemos tiempo valioso. (En nuestro caso, el velcro ha funcionado bastante bien)

Tener a mano algún equipo de navegación para revisar y marcar las coordenadas. (Puede ser un simple teléfono celular, que también te servirá para marcar hitos importantes en la ruta). Las marcas de MOB en el Chartplotter radio u otros instrumentos dentro de la cabina, son en realidad muy poco prácticos en las condiciones mencionadas. Cumplirán su función con manos adicionales o si hay alguien dentro de la cabina. En nuestro caso, recordemos que **'NO debemos perder de vista al nadador(ra)'**

Acordar las maniobras, incluyendo por supuesto el hombre al agua. Enseñar a la tripulación la maniobra es fundamental, para que puedan actuar si el Capitán es quien cae por la borda. La decisión sobre quién actúa para tal o cual cosa, se toma *respecto de su propia ubicación dentro del velero* al momento de la emergencia. Por ejemplo, si van tres almas a bordo, dos en la bañera y el tercero en la mesa de cartas, será la persona que queda en la bañera la encargada de actuar inmediatamente, con el aviso, el timón y la vista de la persona caída. Independiente de su puesto o experiencia en la embarcación. Siempre es posible cambiar de roles una vez que la maniobra está en proceso.

Tener las llaves del motor a mano (nosotros tenemos un lugar específico para ellas, para dejarlas cuando no se encuentran en la chapa). Es nuestro último recurso.

- Lo que habitualmente leemos como una secuencia de cosas por hacer (cambiar el rumbo, indicar a la persona, marcar el gps etc.), debemos entenderlo como **'Hágase lo antes posible'** En realidad quisiéramos hacerlo todo al unísono, sin embargo dependerá de la cantidad de tripulantes a bordo y el lugar donde se encuentren para abordar las siguientes etapas, manteniendo siempre la *premisa básica*.

La 'Maniobra J'

La que he denominado Maniobra J nace del mismo principio de la maniobra 'Quick Stop' sin embargo, incorporo importantes cambios para mejorar la eficacia y la posibilidad de ser ejecutada por una sola persona sin peligro alguno. La he practicado y probado exitosamente hasta con veleros un poco mayores que 40 pies y 30 nudos de viento. He logrado rescatar hasta los jockey que vuelan por la borda antes de su hundimiento. Se presenta pensando en solo una persona a bordo, sin embargo más manos pueden ayudar a facilitar la tarea y disminuir la tensión que genera la operación.

Supongamos que dos personas navegan de través o ceñida en la bañera de un velero y un golpe de mar desestabiliza a uno de ello(a)s, quién cae por la borda.

1. Me doy cuenta de lo acontecido. Aviso (Grito) de 'Hombre al Agua' (si estoy solo, tal vez pierde sentido el gritar) y tiro el Aro Salvavidas

con la Pértiga (aunque no se llegue a ocupar, si el primer intento falla, permitirá que la persona en el agua tener un recurso mas para no ahogarse).

2. Sin pensarlo, viro por avante con todo el timón (Si voy con mas tripulación, aviso el viraje inmediato por avante). Aquí es muy importante NO tocar la genova o foque para que quede acuartelado tras haber realizado el giro (Es importante mencionar que al realizar menos operaciones, puedo mantener la vista en la persona que se encuentra en el agua, hasta ahora solo me he ocupado del timón). También es importante recordar que **NO avanzaré una ni menos dos esloras en la misma amura**. El tiempo que me toma reaccionar es más que suficiente para tomar distancia de la persona en el agua.
3. Si voy ciñendo amollaré la mayor, dejando que la Génova haga caer el velero hacia sotavento naturalmente, al estar acuartelada. En este proceso, el velero pierde arrancada y realiza un giro de 180 grados muy corto.
4. Luego del cambio de amura, viene un minuto de tranquilidad, con muy poca arrancada y la persona en el agua mas cerca. Aprovecho de marcar la posición en el GPS y/o llamar por la radio, en caso que la maniobra no salga bien. Siempre que pueda hacerlo **sin perder de vista a la persona en el agua**.
Si la he perdido de vista (**HARÉ MI MEJOR ESFUERZO PARA QUE NO OCURRA**), pediré toda la ayuda necesaria en ese momento llamado Pan-Pan o May-Day según el tiempo transcurrido o por cualquier otra vía de comunicación. Sé que el velero está muy cerca de la persona. Evalúo encender motor y arriar velas de ser necesario.
5. Si todo va bien, continúo la maniobra poniendo rumbo hacia la persona, que estará algo más a barlovento. Ayudando con la mayor(cazando escota) y timón para que el velero ciña un poco más y no derive tanto (continúo con la genova acuartelada). Debería llegar al lugar indicado sin arrancada y preparando la herradura o cabo para lanzarlo. De ser necesario, puedo soltar la vela de proa y cazarla por la otra amura, con lo que el velero tomará arrancada nuevamente. Al estar en el lugar

indicado, simplemente puedo dejar las velas libres por unos segundos para recuperar a la persona.

6. Una vez que tengo una línea de vida con la persona que se encuentra en el agua y dependiendo del Franco Bordo de la embarcación y/o de los elementos disponibles (escalas, popa mediterránea etc.) así como también del estado del nadador, debo preparar algo adecuado para subirlo(a) a bordo. Recordemos que una persona cansada y/o con hipotermia, no se encontrará al 100 % de sus capacidades para ayudar. El lapso de recuperación de esta maniobra es relativamente breve, por lo que la persona se encontrará idealmente sin hipotermia pero con bastante frío.

Se puede subir a bordo con un polipasto realizado por un par de motones dobles y cabo, utilizando por ejemplo la botavara o el amantillo de la mayor como arraigo.

También podremos utilizar una driza (por ejemplo la del SPI si está libre) en conjunto con los winches del velero.

Si es posible subirlo(a) solo con un poco de nuestra ayuda, será necesario utilizar el arnés y asegurarse al velero 'antes' de ayudar, de lo contrario se corre el riesgo de terminar en el agua.

7. Tomar los cuidados necesarios para combatir el frío de la persona.

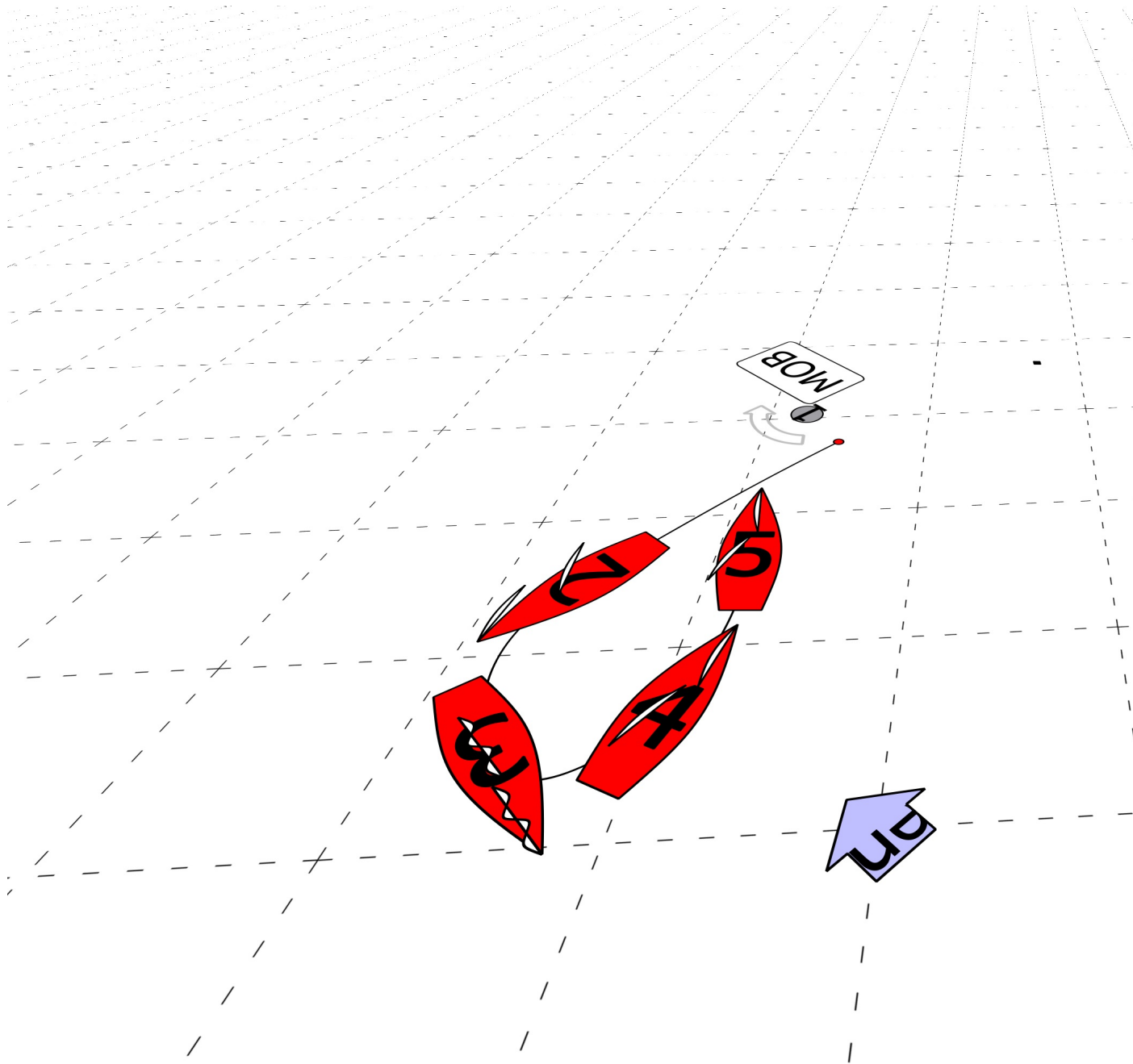


Figura 1: Maniobra J Fuente:Elaboración Propia

Que pasa con el SPI o el Geenaker?

Acá se dificultan más las cosas, sobre todo a medida que el viento arrecia, pero nada que mucha práctica no puedan solucionar.

Supongamos ahora que el rumbo de navegación cambia y vamos a la aleta o la popa. Con un Spinnaker o Gennaker Izados y portando.

Continuamos con dos personas a bordo.

Algunas observaciones relacionadas a la navegación con globo que tienen directa relación con la maniobra:

- Al navegar con Gennaker o Spinnaker es siempre una buena costumbre 'llevar la escota en la mano' aunque no sea literal, utilizando un winche por ejemplo, lo principal es que puedo lascar o cazar sin dificultad, incluso largar la escota si es necesario. Esta buena costumbre se hace necesidad al navegar con vientos mas fuerte.
- Para recoger el globo sin el llamado 'Calcetín' o 'Snuffer' se suelta la amura del Gen-Spinnaker, dejándolo en bandera para luego bajarlo y almacenarlo a medida que voy lascando la driza.
- Con Snuffer se hace más sencillo aún. Con solo bajar el calcetín (lascando un poco de escota para ayudar) el Gen-Spinnaker dejará de portar y quedará guardado, aunque continúe firme con sus tres puños, aunque si lo dejamos izado, comenzará a enredarse en las crucetas inevitablemente.
- Ninguno de los métodos anteriores nos ayudará en el caso de 'Persona al agua', pues nos llevará tiempo poder arriar esta vela, siendo básico para poder cambiar el rumbo radicalmente, virando hacia barlovento sin peligros.
- Para estar mejor preparados, deberíamos tener un 'disparador' de amura que idelamente se pueda ejecutar desde la bañera, o como mucho desde el palo.

Esto no es otra cosa que un cabo para poder tirar de la argolla de un mosquetón rápido para su apertura y un arraigo en el puño que permita la total abertura de la amura, para dejar la vela en bandera.

(En nuestro caso, no solo navegamos con Snap Shackle o Mosquetón rápido en el puño de amura, sino también en la escota y braza).

- El Gen-Spinnaker también se puede dejar en bandera largando escota, pero al hacer esto, dejaremos un cabo de una mena y un largo importante libre, que actuará como un látigo si la vela porta. También se puede enredar haciéndonos perder el control de la vela, corriendo un riesgo innecesario de rotura o incluso enredarse por debajo de la embarcación en el timón o la hélice, acorbatándonos. ¡Creo que es mejor prepararse con un sencillo disparador!
 - Para la maniobra, asumiremos que la embarcación cuenta con un Snap Shackle y su disparador. Da igual si tiene Snuffer o no, pues no lo utilizaremos en primera instancia. Solo dejaremos el Gen-Spinnaker en bandera.
1. Me doy cuenta de lo acontecido. Aviso (Grito) de 'Hombre al Agua' y tiro el Aro Salvavidas con la Pértiga
 2. Comienzo un viraje muy suave a sotavento. Gatillo el disparador del Gen-Spinnaker y a continuación Lascos Mayor, muevo el carro de mayor (o traveller) hacia la línea de crujía y continúo el viraje en redondo con todo el timón.
Comentarios importantes: Al Lascar Mayor y encontrarnos a 170 grados del viento, será mas sencillo mover el traveller (a los 180 grados comienza el riesgo de una trasluchada descontrolada). En la misma posición y acto seguido, puedo 'ayudar' a la mayor con la mano a pasar de banda, para evitar o disminuir el movimiento brusco de la trasluchada. Con práctica, podrás realizar todo lo anterior, **SIN PERDER DE VISTA A LA PERSONA EN EL AGUA.**
 3. Una vez trasluchado y con la proa hacia el viento, habrá un momento de calma. Aprovechalo para marcar la posición, GPS y Pedir Ayuda. En este minuto será necesario evaluar si solo con la vela mayor llegaremos a la persona en el agua o si lo lograremos desplegando la vela de proa. De lo contrario la aproximación se realizará a motor.
 4. Al igual que en la maniobra en ceñida, una vez que tengo una línea de vida con la persona que se encuentra en el agua me preparo para subirlo a bordo y tomar los resguardos una vez que he recuperado a mi compañero(a).

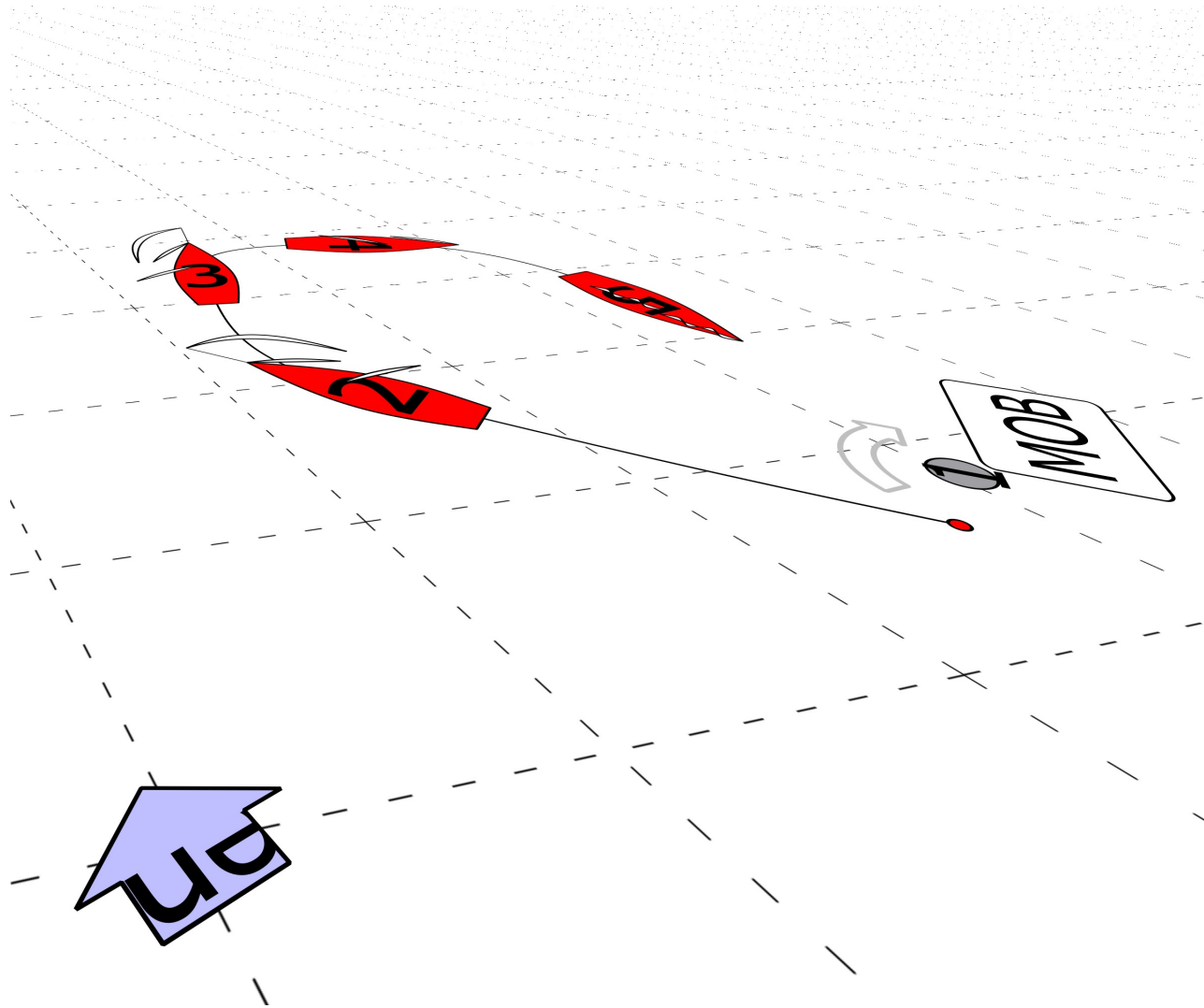


Figura 2: Maniobra J por Popa Fuente:Elaboración Propia