

“A la caza del viento en el Adriático Central y en busca del viajero errante Marco Polo en su isla de Korcula”

Puerto base del Charter: Makarska/ Costa Dálmata, entre Split y Dubrovnik.

Barco:

- Nombre: BECKY BLU/ Rijeka
- Constructor: Bavaria Yachtbau - Germany
- Tipo: BAVARIA 50' - Cruisier
- Características técnicas:

LOA: 15,40m

LWL: 13,45m

Beam: 4, 49m

Draught: 2,10m

Weight without load: 12.600 kg

Ballast: 4.200 kg

Mast height: 20, 55 m

Sail area: Mainsail&Genoa 127, 40 m2

Potencia motor: 72 HP/ 53 KW

Water tank: 790 l

Diesel tank: 320 l

Instruments: - Raymarine Tridate ST60 Plus (log, speed and echo sounder)

- Wind gauge

- Compas

Tripulación: Nombre Responsabilidad Título

Pedro Patrón Capitán de yate

Manolo Segundo de a bordo Capitán de yate

Alfonso Tripulante Capitán de yate

Roberto Tripulante

Santiago Tripulante

Sergio Tripulante PER

Consejo de Gobierno del Grupo de Navegación:

Es tan fuerte su existencia en la vida del Grupo de Navegación que tan solo resta elevarlo al rango de real y nombrar a: Benjamín, Enrique, Julio, Pedro y Ramón, como miembros originales del CGG, dar por admitido su nombramiento y rogarles tomen el Gobierno que les corresponde como Padres de la idea e impulsores de la misma.

El orden es el alfabético y no indica ningún orden en la implicación en el proceso de creación, ya que todos son “Primus inter Pares”.

Se propone darles el título de: Los cinco Padres.

Cuaderno de bitácora del capitán: Correspondiente al periodo del “Crucero del 24 de Mayo al 1 de Junio del 2008, al Mar Adriático Central: Costa Dálmata”.

Objetivos:

1º. Persistir en el impulso y desarrollo de la idea original concebida por los componentes del Consejo del Grupo de Navegación: Los cinco Padres, en el seno del Club Virgen del Mar, de

navegar a vela por el Mar Mediterráneo y crear auténticos lazos de amistad y potenciar la humildad como base del desarrollo del carácter de los amantes del Mar y sus conocimientos de la navegación a vela.

2º. La humildad es la cualidad que entendemos puede conseguir la integración de un grupo de idealistas, pragmáticos y hedonistas, en un auténtico grupo de amigos que enamorados del mar, desean aumentar sus conocimientos y práctica de la navegación a vela.

En este viaje y en nuestro barco: La Becky Blu, tuvimos la suerte de contemplar y sentir esta fuerza actuar y trabajar en el auténtico amor a la Navegación a vela: Manolo eres un ejemplo a seguir, gracias.

3º. No olvidar que el Viento es nuestro motor y que en la Mar mandan otros dioses: Eolo es su claro representante, y que es necesario y conveniente reconocerles dicho poder y rendirles los sacrificios oportunos. En el mar Adriático careciendo de referencias lo hemos reconocido visitando las catedrales de Trogir, Split, Korcula y Dubrovnik, donde un nutrido grupo de capitanes, olvidando su aprehensión con las alturas subió a lo más alto del campanario de la de Split, con la consiguiente sonrisa de incredulidad de todos los que rigen y controlan lo alto y la mar. No cabe duda que fue un acto digno de figurar en el diario de a bordo. Además este viaje no arrojó ningún incidente comparable a otros, mereció la pena y tal vez la protección de nuestros dioses fue más poderosa.

4º. Disfrutar del mar navegando con buenos amigos y camaradas y conocer otras culturas, otros hombres y otros mares.

Informe:

Se redacta a continuación de acuerdo con lo recogido y detallado en el libro de bitácora del Capitán.

Plan de ruta:

Esta vez no teníamos la referencia de Ulises, ni de monstruos, ni tan siquiera de Eolo y del duro y salvaje Poseídon, y el Plan de ruta fue diseñado por el CGG, saliendo de Makarska y organizando el crucero para navegar por el Adriático Central: Costa de Dalmacia, costearo y conociendo las islas de Brac, Hvar y Korcula, haciendo una visita especial a la ciudad patrimonio de la Humanidad de Trogir, siguiendo la recomendación de Pedro ya conocedor de la región en tiempos de Tito. Fue objetivo claro visitar la patria de Marco Polo, en la isla de Korcula y sentir su pasión por lo desconocido y la de sus paisanos.

Es decir, navegar en el entorno del paralelo 43º N: prácticamente como en Gijón, y en el meridiano 17º E. En definitiva, lejos de nuestra latitud habitual de 38º N, que tantos recuerdos trae, del azulón intenso, de los duros vientos y de la vieja historia del Mare Nostrum.

HECHOS Y DECISIONES SEGÚN EL CUADERNO DE BITÁCORA DEL CAPITÁN.

En el mundo de los hombres y navegantes siempre hay novedades, imprevistos y situaciones que turban los planes, esta vez fue todo lo concerniente al “checking in”, todo marchó lento, tarde y descoordinado por culpa única y exclusiva del charter. Se realizó la recepción de los tres barcos: BECKY BLU, MY MOON y la encantadora y dulce VENUS (la Afrodita griega), ella fue la última, como si quisiera, ya desde el principio, dejarse insinuar con su presencia. El retardo fue considerado inadmisibile, pues nos obligó a pasar la primera noche en puerto, con alto dolor de la tripulación que ya soñaba con salir a la bahía a probar los potentes y bien equipados veleros.

Resultó que en el Adriático Central los viejos Dioses no se sienten tan fuerte como en el Egeo, Tirreno y Jónico, pero nosotros prudentes hicimos lo de siempre: pedir su protección y rendir los consabidos sacrificios, comprobando que las Pleyades ya habían iniciado su orto por el Levante. Esta vez el Marqués de Claverol exigió realizar personalmente los dedicados a la Diosa Venus, ya que navegaba en su barco y además para conversar con ella de temas de su control y decisión. De los dedicados a los dioses Eolo, Apolo y Poseidon se le encargó sibilinamente al Pater de la flotilla,

que pareció estar bien relacionado en esta responsabilidad. De los de Artemisa de Delos no se acordó nadie, imprudente olvido.

24 de mayo del 2008/ Sábado

El amanecer en Makarska fue como un sueño impulsado por el sorprendente Apolo, ya que la imagen que te impacta, nada más salir al balcón del hotel, es la de un amanecer en la base de Peña Sobia de Teverga pero rodeados de mar, de auténtico mar en calma chicha y con el gris de la caliza por encima de ti al Este. No cabe duda, para los de la BB, que Artemisa quería darnos su señal de que estábamos próximos a entrar en otro paisaje: Asturias pero con el azulón mar lamiendo la base de sus montañas, fue un instante ilusionante.

La tripulación de la BB comprendió, recordó y agradeció a Artemisa de Delos el delicado recuerdo y su saludo en el comienzo del día.

Después, todo fue desayunar y desarrollar el plan de trabajo pendiente: Recepcionar el barco y ejecutar la logística de comprar alimentos y estibar los mismos. De lo primero se encargaron Pedro y Manolo, de lo segundo Alfonso y Sergio, ambas funciones fueron desarrolladas con el apoyo de Roberto y Santiago. A las 19.30 el barco quedó recepcionado y listo para zarpar.

La recepción de los tres barcos quedó terminada a las 21.15, con el Sol prácticamente en el ocaso. Maldiciendo al charter pasamos la noche en puerto y aguantando el mono de navegar con destreza. Parece práctico relacionar lo comprado y estibado:

Equipo de cocina: 1 sartén grande.

Bebidas: Agua: $6H \cdot 1,5 l/H \cdot 6 = 54 l$. Ron: 1 b. Café: 1 bote

Leche: $6H \cdot 6d = 36 l$. Licor: 1 b. Yogourt: 45 u.

Cerveza: $6H \cdot 6d = 36 l$. Orujo: 1 b.

Coca C.: $6H \cdot 1,5 l = 9 l$. Vino: 4 b.

Comida: Chorizo: De Grau: 36 u./ de León: 2 riestras/ Lomo: 2 Barras. Bacon y salchichas.

Huevos: 2 docenas/ Patatas: 5 kg/ Cebollas: 1 kg/ Ajos: 1 paq./ Pimientos: 1 kg

Tomate: 1 kg/ Aceite: 1 l/ Arroz: 1 kg/ Harina: 1kg/ Tomate: 1bote/ Arroz: 1 kg.

Diversos: Aceitunas, zanahorias, guisantes, latas de bonito, espagueti, vinagre, aceite, mantequilla, queso, mermelada, miel, harina, mahonesa, etc.

Especias: Orégano, pimienta negra.

Fruta: Naranjas, kiwis, plátanos, manzanas y piñas: A discreción.

Otros : Mistol, bayetas, estropajo, papel de cocina, idem higiénico, bolsas de basura, etc.

Se cierra el día con una cena conjunta de las tres tripulaciones, que se termina de la forma típica de escalonamiento por intereses, emociones y conveniencias.

25 de Mayo del 2008/ Domingo

Al ser el día del "Corpus Christi" la tripulación de la BB aprovecha la primera hora de la mañana para conectar telefónicamente con Asturias para cumplir con las exigencias familiares de un día tan señalado, con la consiguiente sorpresa de éstos y de nuestra satisfacción.

Se desayuna opíparamente y a la sobremesa se comenta la derrota a desarrollar:

Puerto Latitud Longitud d.Navegada(mN)

Makarska 43° 17,6` N 17° 0,8` E 0
Playa de Bol 43° 15,2` N 16° 39,4` E 15,9
Milna 43° 19,7` N 16° 25,8` E 30,3
Trogir 43° 30,8` N 16° 14,8` E 46,8
Hvar 43° 10,2` N 16° 26,4` E 74,5
Korcula 43° 57,5` N 17° 8,2` E 108,4
Makarska id. Id 141,8

Estando todo en orden, la tripulación atenta y en su puesto de maniobra, el Patrón dá la orden de zarpar y poner rumbo a la playa de Bol, para tomarnos nuestro primer baño en el Adriático y del año.

La playa de Bol es una playa de arena gorda, muy bonita y con pocos turistas que se vieron sorprendidos por una flotilla de tres veleros invadiendo su tranquilidad, aunque disfrutaron lo suyo viendo todas las payasadas que puede realizar un grupo de españoles en libertad.

Un baño reparador, una comida reconfortante, pero ligera, y un descanso liberador nos llenó de tranquilidad. El postre de plátano frito con miel y ron Cacique, fue realmente un éxito y una excelente recomendación para futuras comidas en camaradería.

Al final llegó de arribada, como siempre, la Diosa Venus en su velero de 46 pies exigiendo tributo de hospitalidad y comida, obligando a cumplirlo a los ya fondeados, con la consiguiente consunción de todas las reservas de Ron y Bayles y postres de la BB.

Conseguida una reunión plenaria del G-18 en la BB, se propuso a la misma por El Pater del grupo la elevación del Marques de Claverol al título de “Conde Duque”, que fue admitido por aquel de manera indudable e ineludible, con la única condición impuesta por el CGG, de que la aceptación fuera ratificada una segunda y tercera vez en nuevas singladuras a realizar. Hay que destacar que los niveles de euforia estaban al límite.

Las montañas de caliza de la isla de Brac asistieron como testigos singulares, y su altura de 778 metros, sin duda, ratificaron tal decisión. Nunca un Duque tuvo tal escenario de reconocimiento.

Se arriba al puerto de Milna y se atraca sin novedad: Los 15,4 metros de eslora no fueron ningún problema, el patrón ya dominaba el manejo de las hélices de proa y la tripulación se comportó con la finura profesional ya demostrada.

Se cerró el día con una cena en grupo y con un primer desembolso de 200 Kunas, que supo a poco. Se habló de todo por grupos de posición en la mesa y de nada en particular, pues es prácticamente imposible coordinar y controlar a un G-18 en plena animación post-cena.

26 de Marzo del 2008/ Lunes

Se realiza un primer control de astros y estrellas a las 4.45 HO, aprovechando el acto voluntario de Sergio siempre amigo de las estrellas y de competir con los alemanes en el primer turno de ducha a las 5.00 HO. Se puede confirmar que dicho miembro de la tripulación de la BB fue el primero en estrenar servicios y duchas, constatando que en edad y dignidad eran iguales, aunque más bien avanzadas. Todos ellos eran alemanes.

Por primera vez en el 2008 escuchamos el canto del Pinzón al alba, aunque el primero en cantar fue la Paloma torcaz con su arrullo acariciador y apaciguador. El Mirlo tampoco perdía el tiempo y lo dedicaba a la conquista de su compañera, ya tan a primera hora su canto se mezclaba con el rumor

rítmico de algún miembro de otras tripulaciones que arribaban de urgencia al barco, sin ruido y con felicidad.

Se desayuna el menú típico de macedonia de frutas con yogourt, zumo de naranja y tostadas, combinadas con queso, mermeladas y queso y salchichas, todo un regalo para una tripulación entregada a su pasión de navegar. Perdón se nos olvida el café a discreción.

Todo en orden, el Patrón dá orden de zarpar y poner rumbo a Trogir: Latitud = $43^{\circ} 30,8' N$
Longitud= $16^{\circ} 14,8' E$

El Plan de navegación fue: ETD: 10.30 HO

ETA: 13.30 HO

Tiempo: Sol de justicia

Mar: Bella, calma chicha

Viento: Del Este: $107^{\circ} / 2,9$ kn

Vm : 7,3 kn

Se realizaron las siguientes prácticas:

A las 11.55 HO, Alfonso informa que tiene a bordo un sextante y que le gustaría realizar el cálculo de la altura del barco a su paso por el MSL, petición que se aprobó sobre la marcha:

HO: 11.55

Corrección: -2.00

TU: 9.55

Corrección: 1.06

HcL : 11.01 ($16,5^{\circ}/15^{\circ}=1,1h= 1h06m$)

Quiere decir que pasaremos por el MSL dentro de 59 minutos, y que debemos de prepararnos para realizar las medidas a las $11.55 + 0.59 = 12.54$ HO.

Control a las 12.10 HO/ Alfonso: Altura Sol limbo inferior= 68°

Siendo la posición: l= $43^{\circ} 25,9'$ / L= $16^{\circ} 18,6'$

Control a las 12.34 HO/ Pedro: Altura Sol limbo inferior= $68^{\circ} 01' 08''$

“ “ 12.40 HO/ Pedro: “ “ = $67^{\circ} 54'$

“ “ 12.50 HO/ Alfonso: “ “ = $68^{\circ} 04' 03''$

Se desestima la medida realizada por Manolo de 73° por considerarla incorrecta. En definitiva algo hacemos mal, pues al ser la declinación del Sol a esa HO del orden de los $21^{\circ} N$, y siendo latitud $43^{\circ} N$ aprox., deberíamos medir alturas del Sol del orden 64° : que nos da un error de 4° , que es una monstruosidad. Hay que conseguir medidas de auténticos marinos: es nuestro reto.

A las 12.47 HO se toma el Rumbo verdadero= 313° , el rumbo de aguja= 308° , y se calcula la corrección total= $5^{\circ} (+)$. Al mismo tiempo que el segundo de a bordo dá orden:

- Ordenar cabos y lanzar cacea.
- Sanear puntas de los chicotes en la jarcia de labor.
- Realizar maniobras de formación de la tripulación en la práctica del gobierno del barco con las hélices de proa.

A las 12.50 HO se presenta el viento, se dá orden de parar motor y largar toda la vela y disfrutar de la mar. Tenemos un viento real de 9 kn, que nos entra por los 85° babor.

Navegamos guapamente y arribamos a TROGIR entorno a la ETA estimada.

Dedicamos la tarde a la visita de la ciudad de TROGIR: Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO: realmente fue una excelente idea.

A las 19 horas aprox. tiene lugar una asamblea del G-18, alcanzada de forma aleatoria y casual, ya que las tres tripulaciones coincidieron en la antigua ágora de la ciudad: hoy la plaza central, donde se acuerda por unanimidad la visita cultural de la ciudad hasta mañana a las 12.00. Lógicamente se aprovechó la ocasión para tomar un refresco o similar.

En la tarde-noche se patea el entorno amurallado de la ciudad por tripulaciones. Los de la BB podemos constatar que se puede cenar muy bien y con precios españoles. Nos retiramos pronto para iniciar la visita oficial a las 8.00 H del día siguiente.

Al retorno se compran 3 kg de gambas a un barco de pesca que acaba de atracar, con el ánimo de tener preparado el aperitivo de mañana: más frescas imposible y además son del Adriático. Pedro fue el negociador ya que habla el lenguaje de todos los mercaderes del Mediterráneo: 90 kunas el kg no es mal precio.

27 de Marzo del 2008/ Martes

La visita y lento recorrido del ágora, catedral y su entorno nos llenó de emoción y recuerdos. Una combinación de su antiguo pasado heleno con el delicado sabor del toque veneciano, hicieron de esta visita la que más perdura en nuestro recuerdo.

La catedral de San Lorenzo, su pintoresco Juglar cantante, con el que tuvimos ocasión de cantar a dúo, y sobre todo "Il Campanile" que permite ver la ciudad desde lo alto y sentir su embrujo, sencillamente fue una mañana inolvidable, cóctel maravilloso del espíritu griego, combinado con el arte románico, gótico y el renacentista de los venecianos. No olvidaremos a TROGIR, gracias Pedro.

También se aprovechó la mañana para comprar regalos.

A las 11.45 H nos incorporamos a la BB para cumplir las órdenes recibidas.

Todos a bordo y todo en orden el Patrón dá orden poner rumbo a Split: l: 43° 30,8 ´ N
L: 16° 14,8´ E

El Plan de navegación fue: ETD: 12.00

ETA: Libre, se dedicará el día a disfrutar del baño.

Tiempo: Un Sol de justicia.

Mar: Bella-Bella

Viento: 7 kn/ del SE= 140°

Rumbo: Split, bordeando la isla de Clovo y fondear en la cala Movarstisca para baño y relax. Se modificó el plan original de ir a Hvar.

Se fondea en dicha cala, y a la hora de bucear se observa que hay un pecio en las coordenadas l: 43° 29,37 ´ / L: 16° 16,3 ´, que según el buceador Ramón de la MM tenía por nombre Bratislava, eslora aprox 20 m, y a una profundidad de 10 m. Es triste contemplar un barco hundido, hace pensar y hasta soñar.

Comida de fraternidad con los tres barcos abarloados, a base de aperitivo de gambas frescas del Adriático central y una paella de gambas cocinada por el maestro Juan Carlos, que resultó de lo

mejor del viaje. Lo de siempre, la fraternidad siempre cuesta las reservas de alcohol, en este caso del vino: “según los capitanes la mar dá mucha sed”.

Maniobra de prácticas de navegación: Hombre al Palo de la Mayor.

Con el objetivo de tener preparado la potencial reparación de la luz de posición. Se aprovecha la tendencia natural de Sergio por las alturas y se le presenta como voluntario, él solo pone la condición de que no se cuelga de un mosquetón de vela con perno de resbalón ni loco, ni borracho; Ramón resuelve el dilema asegurándolo con un bulin y Manolo obligando a utilizar el asiento de reglamento con driza auxiliar de seguridad, con tanta precaución solo quedó el ser izado y comprobar que se puede poner un peso de 80 kg a 10 m de altura. Todo funcionó a la perfección, además Manolo es un navegante experto y ducho en semejantes labores.

Cumplidos los planes los capitanes dan orden de separar barcos y poner rumbo a Split, a la que llegamos a media tarde. Se atraca sin novedad y se decide visitar la ciudad como es ya de costumbre.

Como en Trogir se decide visitar Split hasta mañana a las 12.00 H.

28 de Marzo del 2008/ Miércoles

Split, próxima a la antigua Salona de los romanos, es una ciudad industrial, la segunda de Croacia y la primera del Adriático, que hace pensar en Gijón pues también se encuentra situada en la latitud 43° Norte y fue fundada por los romanos. Gijón es más antigua pues ya existía en tiempos de Augusto: -50 años a.c y Split fue fundada por Diocleciano en el año 300 d.c, los motivos de la fundación fueron distintos, Gijón para controlar el oro de los astures en el río Sil y Split como palacio de retiro del emperador citado. Los romanos nos unen pero, los motivos nos separan

La visita cultural a la ciudad antigua fue interesante para seguir conociendo la Croacia cultural.

La ciudad vieja tiene encanto, pero menos que Trogir; pudimos comprobar que los romanos además de organizar, sabían construir palacios-fortaleza y, muy especialmente, vivir bien.

En lo humano destacar la afición de los croatas por el canto, coros de 4-5 personas se reúnen a cantar, previa propina, y realmente lo hacen bien y suena muy armónico entre los espesos muros del palacio, nosotros nos limitamos a escuchar, no pagar.

En lo espiritual describir con emoción la visita de los tres capitanes: Julio, Pedro y Ramón, a la catedral, refundada sobre el antiguo templo romano del palacio y su ascensión a lo alto del “Campanile”, a pesar de la aversión de dos de ellos a las alturas y a las estructuras excesivamente débiles que sostenían las escaleras de subida a lo más alto de la torre. Parece ser que las dobles de acero de 25 cm de ala eran insuficientes, lógicamente no pasó nada, porque nada tenía que pasar. Se hicieron las fotos de rigor y se pudo ver la ciudad desde todos los ángulos posibles, todo muy guapo. No todos los días se sube a un campanario de estilo románico tardío, construido a finales del siglo XIII.

Se hacen compras y se retorna a los barcos para cumplir las órdenes recibidas del mando.

Tripulación a bordo, todos listos, se dá la orden de zarpar y poner rumbo a Hvar: l: 45° 10,2´ N
L:16° 26,4´ E

El plan de navegación fue: ETD: 12.00 HO

ETA: 19.30 HO

Tiempo: Bueno, + Sol de justicia

Mar: Marejadilla-Marejada

Viento: Del Este: 110º/ 15-18 kn

Rumbo: Salir de puerto y esperar en la bahía a la MM y la V.

Estando haciendo prácticas de regata en la bahía, Ramón de la MM nos informa que la niña bonita tiene problemas y que retorna a puerto para ayudarle: En la maniobra de desatraque la hélice ha cogido el cable del muerto y ha quedado bloqueada, siendo necesario bucear, cortar y resolver la situación, ésta quedó resuelta con la intervención de los buceadores de combate Julio y Ramón de la MM, en apoyo de Benjamín de la Venus. Gracias a los dioses el G-18 siempre tiene soluciones y no tiene que utilizar los caros servicios de los puertos que tan caramente nos recogen.

Al no ser necesaria nuestra ayuda y habiendo sido autorizados, los de la BB nos ponemos a realizar intensas prácticas del deporte de la regata en la bahía de Split.

Con viento del Este entre 22 y 25 kn, nos dedicamos a pegar pasadas, tanto por proa como por popa, a todos los veleros que salían de puerto, los capitanes insistieron en esta decisión y no quisieron escuchar a los tripulantes escrupulosos que les recordaban las normas. Destacar que conseguimos velocidades punta de 9,5 kn en ceñida, una pasada. Bien es verdad, que en todo momento nos acordamos de nuestros compañeros en apuros, pero sabíamos que también ellos disfrutaban mucho más que nosotros, en especial Benjamín experto en aquellas lides.

Quedó registrado en el libro de bitácora de la BB, el dicho de Alfonso” que todo lo que no sea navegar de ceñida es una mariconada”. Ahí queda eso. Los tripulantes quieren dejar aquí constancia de su agradecimiento a los patrones por su decisión de obligarnos a realizar prácticas de gobierno en ceñida, que nos supo a poco, gracias.

De repente, surgió el golpe desconcertante e imprevisto, como si alguna nereida juguetona del reino de Poseidon quisiera examinar a Pedro enfrentándolo a una situación ilógica y comprobar la calidad de sus conocimientos náuticos y su experiencia en la caña: Sin más el piloto automático se conectó y a partir de ahí comenzó la lucha titánica de nuestro Patrón para tomar el control del timón, solo cuando estaba al límite de fuerzas y comprensión, vio que el piloto automático estaba conectado, y que eso era el problema, rápidamente se procedió a la desconexión, con la consiguiente y salvaje virada por estribor del barco, que la tripulación resistió con los ojos abiertos al máximo. Realmente fue una experiencia que todavía hoy no se comprende, agradeceríamos las explicaciones que se consideren oportunas.

Resuelto el incidente se pone rumbo a Hvar.

Al llegar a puerto la BB recibe la orden de no atracar por estar el puerto a tope y de dirigirse a la marina que está en la isla próxima, situada al sur. Se pone rumbo, al mismo tiempo que se informa por radio a la MM y la V.

La Armada Española, como dice el marinero del puerto, atracó sin novedad, a pesar de una fuera borda mal posicionada, al atardecer.

El puerto deportivo de atraque solo era éso, puerto, servicios, supermercado y bar-restaurant. Lo más sorprendente fue, la contemplación de un tripulante, tal vez italiano, que desfiló por delante de todos los presentes en el bar, equipado con un albornoz blanco impoluto, chanclas impecables y con un claro estilo de pasarela de modas que nos dejó con la boca abierta y las consiguientes imprecaciones al uso. No cabe duda que fue el toque más antináutico del viaje.

Cenamos en el barco, tomamos una copa en el bar y cerramos la jornada discutiendo de astronomía y la forma de conciliar las enseñanzas de los apuntes de navegación del club con las recomendaciones del Anuario Náutico, a la hora de posicionar el punto vernal de Aries y las estrellas por su ángulo sidéreo.

29 de Mayo del 2008/ Jueves

A las 7.00 H, toda la tripulación arriba, se procede a la renovación de pan, agua y cerveza y así recuperar la autonomía de alimentación del barco.

Se desayuna siguiendo el menú ya habitual, y se cierra el desayuno con la presentación de la derrota a desarrollar en el día y plan de formación.

Bien alimentados, contentos y bien cohesionados como equipo, el Patrón da orden de poner rumbo a la esperada isla de Korcula: l: 42° 57,5 ´ N
L: 17° 08,2´ E

El plan de navegación fue: ETD: 10.00 H

ETA: 18.00 H

Tiempo: Sol de justicia

Mar: Marejadilla-Marejada: mar de viento

Viento: 15-22 kn/ Del SE: 120°-130°

Rumbo: Korcula, con la orden expresa del Patrón de aprovechar las excelentes condiciones para navegar a vela.

Salimos de puerto a toda máquina, de forma impecable, atravesamos el canal entre islas como leones marinos y entramos en alta mar con las velas desplegadas: Génova al 100% y Mayor al 70%, para nada más sentir el viento de los dioses, desplegar la Génova al 130% y la poderosa Mayor al 100%, el placer fue tal que el caña parecía estar en manos de las sirenas y como en éxtasis, realmente fue una situación digna de un mortal próximo a los dioses.

Cuándo nos dimos cuenta ya estábamos a 33,5 mN del punto de partida y en el extremo occidental de Korcula y siendo las 16.00 H y muy separados de nuestro rumbo más corto y lejos de llegar a la ETA planificada. Probablemente la tripulación aprendió más de navegar a vela en estas 6 horas que en el resto del viaje, gracias a las sirenas.

Ajustar correctamente las balumas de la Mayor y Génova, fue la lección del día.

Como el riesgo de llegar de noche a puerto era claro, arriamos velas, metemos motor a toda potencia: 7-8 kn y nos preparamos para recibir el rapapolvo de la MM y VV, bien merecido. Todo exceso protegido por los dioses tiene su premio, y así la mar amainó: hasta rizada, y el viento disminuyó hasta una suave brisa, brisa que recordaba la de los mejores días del Egeo.

Increíblemente, después de haber navegado bordeando toda la costa sur de la isla, arribamos a las 19.30H, de día y habiendo navegado un total de 63,5 kn, y a tiempo de conocer el atardecer en la capital de la isla de Korcula y pasear por las calles de la ciudadela amurallada.

Los coros típicos y una villa medieval bien conservada nos reciben y no es difícil sentir el sutil aroma del gran viajero y del amor de este pueblo por la mar. Cenamos en grupo, bien y satisfechos de nuestra suerte. Al vagabundear por el entorno amurallado nos encontramos con grupo de turistas españoles que se sorprendieron gratamente de encontrar a otro grupo de españoles de Gijón navegando por el Adriático, no se esperaban nada similar.

Los de la BB nos retiramos prontamente ya que mañana es el último día y hay que aprovecharlo al límite.

30 de Mayo del 2008/Viernes

La tripulación comienza a tomar posiciones en duchas y servicios a las 6.00 H y así conseguir el horario de visita a la ciudad y compras de las 8.00 H, lo que se consigue sin fallo.

Se desayuna opíparamente ya que había que acabar existencias, dejando éstas en lo mínimo. Nos lanzamos a toda vela, pero a pie, sobre la ciudad entrando por la torre Revelin, situada al sur, atravesando la puerta coronada por el león alado del escudo de Venecia, soñando que tal vez ésta era la que utilizó, en alguna ocasión, Marco Polo. Sin sueños no hay viaje recordable.

Lo primero fue visitar la catedral y contemplar el cuadro de San Bartolo, San Marcos y San Jerónimo, pintado por "Il Tintoretto", aunque de composición estática presenta unos efectos de color y luminosidad sorprendentes. No hubo tiempo para subir al "Campanile". Nada más salir de la catedral nos encontramos con dos columnas unidas por dos potentes nudos llanos, que nunca habíamos visto antes, tal vez sea consecuencia de la formación marinera de los canteros de Korcula que lo concibieron y tallaron.

La visita al palacio de Marco Polo fue decepcionante, ya que prácticamente no existe y está en reconstrucción, además hay que pagar por visita, cosa que nos desanimó. Todo hace pensar que las aventuras de nuestro viajero errante son más un recuerdo de los románticos como nosotros, que de la realidad del pueblo croata, además Marco Polo era veneciano y por tanto enemigo temido, tal tardanza nos suena a argumento de llamada de turistas, lástima.

Para el G-18, Marco Polo siempre será el navegante y viajero que gustó viajar más allá de los límites conocidos y se deleitó con la aventura. Se nos viene a la mente el hecho de que tal vez, hoy y ahora, no existe en Croacia ni una gota de sangre veneciana: "porca miseria".

Vagabundeamos, compramos y nos despedimos de Korcula, al final mereció la pena.

Todos al barco, pues sino nos colgarán del palo de la mayor por los pulgares, llegamos OK.

Estando todos a bordo, tristes por ser nuestra última singladura, cumplimos órdenes zarpando y poniendo rumbo a nuestro puerto de origen Makarska: l: 43° 17,6 ´ N

L: 17° 0,8 ´ E

El plan de navegación fue: ETD: 11.45 H

ETA: 19.00 H

Tiempo: Bueno, Sol: día estupendo

Mar: Bella, ligera marejadilla: olas de 0,5 m.

Viento: 7-12 kn, del Oeste: 280°

Rumbo: Makarska, dejando la punta oeste de la península de Peljesac por nuestra banda de estribor, y la punta oriental de la isla Hvar por la de babor, y a la búsqueda de una cala guapa para el último baño en el Adriático.

Por primera vez navegamos los tres barcos en orden de flotilla, la MM por nuestro través de babor, y la VV por la aleta de estribor, prácticamente por popa, la VV le gusta seguir estelas. Este orden es muy reconfortante y genera buen rollo, podemos sentir su presencia cercana.

A las 13.00 H el patrón ordena preparar un pic-nic dulce a base de utilizar todas nuestras existencias de Piña Tropical: resultó genial y sabroso.

A las 13.25 H, entra el viento y se dá la orden de largar todo el trapo, Génova al 150% y Mayor al 100%. Rumbo de aguja de 65° y satisfacción en la tripulación, que sigue practicando como auténticos navegantes noveles y sin rechistar.

Buscando y buscando la cala que satisficiera a todos llegamos a Makarska, donde nos bañamos ricamente en el mismo lugar que habíamos deseado el primer día de llegada, cosas de los capitanes

Arribamos a puerto, atracamos sin un parpadeo y entregamos los barcos, que fueron recepcionados sin ningún defecto, éxito total que debe ser resaltado.

Cenamos en grupo, recordamos lo recordable y nos juramentamos para otras singladuras, que vendrán y cada uno se despidió de Makarska como bien supo y quiso. Los de la BB lo hicimos haciendo votos a los dioses tantas veces citados y a los nuestros, los de verdad, por haber tenido una travesía sin problemas y con una mejora clara y sentida de nuestra humildad. Regresamos siendo mejores hombres de bien y de bien navegar.

Fue un auténtico placer navegar juntos y muy especialmente con los que hemos conocido los cuatro mares: Egeo, Jónico, Tirreno y Adriático, y que por ellos estamos unidos.

Por último dar las gracias al CGG por su dedicación y entrega, tanto personal como profesional, sois un ejemplo a seguir, sin duda el futuro os recordará y el presente no lo olvidará. Gracias, recordando que vosotros los que habéis conocido los cinco mares, sois los padres de la idea.

Aquí se termina y cierra el cuaderno de bitácora, pues en Makarska termina nuestro crucero por el Adriático Central, y lo que sigue es todo viaje terrestre a través de Bosnia y llegada a Dubrovnik, donde dormiremos y cerraremos nuestro viaje.

REFLEXION FINAL DEL CAPITÁN EN EL LIBRO DE BITÁCORA

“Pedro, aquí solo recordarte que:

- I. Que los románticos de la navegación a vela están tristes, pues recuerdan las fuertes sensaciones de la navegación nocturna a vela, y este año no fue posible por la decisión de los capitanes, etc.
- II. Que sería interesante incluir de forma planificada las prácticas de navegación, tanto con la jarcia de labor como con la navegación astronómica e intentos de determinar la posición del barco, etc.
- III. Que sería reforzante la navegación juntos durante la salida mensual del club.
- IV. Que sería atractivo y potente el conseguir que miembros del G-18 participaran en las regatas que se realizan en la bahía de Gijón por la federación de vela: Nuestro objetivo podría ser batir a Roberto y su tripulación.
- V. Etc.