

SICILIA MAYO 2007:

“Al encuentro con Ulises en las Islas Eólicas”

Barco: Regina Isabela/ Catania- Sicilia.

Capitán: Benjamín Martínez

Tripulación: Pedro Rodriguez Camblor

Juan García

Javier Pérez

Luis Gutiérrez

Sergio Tamargo

Cuaderno de Bitácora del capitán: Del periodo correspondiente al crucero del 26 de Mayo al 2 de Junio del 2007.

Objetivo:

1º Seguir impulsando y desarrollando la idea original nacida en el seno del Club de navegación a vela Virgen del Mar, concebida por el capitán de capitanes, Roberto Alvarez, y continuar con esta interesante iniciativa, iniciada en el año 2.005 con la travesía a Mallorca y Menorca, seguida con el viaje del año pasado a las isla Cyclades, al sur del mar Egeo.

2º Sacar la experiencia que permita redactar en un futuro muy próximo una Biblia, o estatutos, o reglamento, o documento de intenciones, etc, que permita regular de una manera simple la relación entre el espíritu y la acción, que permita, tanto al capitán como a la tripulación, una fácil integración con la idea fundacional del grupo que gestó esta excepcional idea: aprender a navegar conociendo la mar, en la realidad de la experiencia de alta mar, y la convivencia con un equipo reducido de hombres en un barco de verdad, además aprender a conocer otros países desde la perspectiva del barco a vela.

3º Aprender a navegar a vela de verdad, combinando teoría y práctica, y aplicar todo ello a un desarrollo del tripulante y su integración en un auténtico Equipo humano. Aprender de los que saben de la mar.

4º Corregir el error del año anterior de no haber visitado y presentado nuestros votos al dios Apolo, en nuestro paso por la isla de Delos, realizándolos este año en la isla Eolia (Lipari), lugar de residencia del dios Eolo, vital para nosotros los amantes de la vela, pues es el dios que controla todos los vientos que nos recibieron nada más que rebasamos el estrecho de Messina, más concretamente al duro céfiro, que nos acompañó en la singladura desde la isla Lipari al puerto de Portorosa (Sicilia), en el Tirreno Sur.

5º Disfrutar del mar navegando con buenos amigos y camaradas.

Informe: Se redacta a continuación tomando como base todo lo ocurrido y recogido en el libro de bitácora del capitán.

Plan de Ruta: Se decidió establecer como base inicial el puerto de Catania/Sicilia, ya que así nos permitiría elegir entre dos rutas atractivos: a) Conocer la isla de Malta. b) Descubrir los atractivos del viaje de Ulises en el paso del estrecho de Messina y su arribada a las islas eólicas, comprobar si

efectivamente los vientos nacen allí y cómo se comportaría Eolo, además de si los monstruos marinos Escila y Caribdis nos daban su toque mágico al paso por Messina.

Lógicamente se decidió conocer a Eolo y a los duros vientos que nacen allí.

## HECHOS Y DECISIONES SEGÚN EL CUADERNO DE BITÁCORA DEL CAPITÁN

Conviene destacar que, antes de iniciar nuestro viaje, decidimos consultar a los Dioses que mandan sobre el ancho mar Jónico y Tirreno, y éstos nos impusieron como única condición que las Pleyades presentaran su orto por el levante al venir el ocaso, condición que comprobamos se cumplía, según nuestras tablas astronómicas, y que rindiéramos los sabidos y debidos sacrificios al Dios Eolo. Así todo iría bien. Del sacrificio se encargó el Marqués de Claverol, miembro de la tripulación del Christoforo Colombo.

Cumplido lo anterior doy orden de proceder, y prepararse para soltar amarras y llevar a cabo nuestros planes.

26 de Mayo de 2007/ Sábado

A las 1400 HL se procede a la entrega y recepción de nuestro barco, el Regina Isabela, que nos recuerda a nuestra Isabel la Católica, cosa que nos agradó. Se recepciona el barco y se realiza el tradicional “chek in” sin ninguna novedad.

Inmediatamente se procede a la bienvenida e incorporación de la tripulación y distribución de los camarotes. Lógicamente, y dado nuestro espíritu marinero, se procedió a dar los mejores al capitán Benjamín y al insigne capitán de cocinas Javi, ambos situados a popa, el camarote de proa a Sergio y Luis y en las literas Pedro (1º Oficial) y Juan. Simultáneamente se embarcaron y estibarón convenientemente todos los víveres y lo necesario para nuestro viaje.

Se confirma que a las 1830 HL todo estaba dispuesto y nosotros listos para la partida.

Nota: Los rumbos son siempre verdaderos y las posiciones tomadas de los instrumentos electrónicos, desgraciadamente no se pudo utilizar el sextante.

A las 1900 HL se da la orden de zarpar, con las siguientes condiciones:

Salida puerto de Catania: 1900 h

Sistema de navegación: A Motor

Rumbo: 42°

Velocidad: 6,1 kn

Viento: 10° N

Presión: 1013 mb/Buen tiempo.

Latitud (I): 37° 30,000' N

Longitud (L): 15° 5,500' E

Destino: Isla de Stromboli, en las islas Eólicas: mar Tirreno Sur, a través del estrecho de Messina.

A las 2008 HI:

Navegamos a motor, sin novedad según el plan establecido.

Rumbo: 31°

Velocidad: 6,1 kn

Latitud (I): 37° 33,439 N  
Longitud (L): 15° 11,350 E

A las 2102 Hl:

Idem sin novedad. Tripulación feliz, yo contento.

Rumbo: 30°  
Velocidad: 6,7 kn  
Latitud (I): 37° 37,456 N  
Longitud (L): 15° 14,555 E  
Presión: 1014/Buen tiempo

Nuestros compañeros del Christoforo Colombo a la vista por el costado de babor, navegamos juntos y sin novedad.

A las 2200 Hl:

Seguimos navegando a motor. Iniciamos los preparativos para la cena.

Rumbo: 30°  
Velocidad: 6,7 kn  
Latitud (I): 37° 44,810 N  
Longitud (L): 15° 18,555 E  
Presión: 1014/Buen tiempo

Nuestros compañeros del Christoforo Colombo siguen a la vista por el costado de babor, navegamos juntos y sin novedad.

A las 2400 Hl:

Seguimos navegando a motor. Comienza la 1ª guardia. La forman Benjamín y Luis, pero continúan en cubierta Juan y Sergio. Sobrepasamos Taormina, que la dejamos por el costado de babor.

Rumbo: 30°  
Velocidad: 6,7 kn  
Latitud (I): 37° 54,745 N  
Longitud (L): 15° 27,301 E  
Presión: 1014/Buen tiempo

Contactamos por radio con el Christoforo Colombo , acordamos cruzar la ruta de navegación de los mercantes y navegar por el exterior, dejando ésta por babor y la costa de Calabria por el costado de estribor. Entramos en el embudo del estrecho de Messina.

27 de Mayo de 2007/ Domingo

A las 0100 Hl: / De la 1ª guardia. Seguimos navegando a motor. Continúan Sergio y Juan en la cubierta. Los demás duermen. Hay poco tráfico hacia el Norte y algo más hacia el Sur.

Rumbo: 32°  
Velocidad: 8,0 kn  
Latitud (I): 37° 59,490 N  
Longitud (L): 15° 33,499 E  
Presión: 1013/Buen tiempo

Cielo: Visibilidad suficiente para localizar a la Polar y comprobar rumbo.  
Discusión de astronomía náutica con la tripulación: 1T+2 tripul.  
A las 0200 HL: /De la 1ª guardia. Seguimos navegando a motor.

Rumbo: 06°  
Velocidad: 6,8 kn  
Latitud (I): 38° 6,516 N  
Longitud (L): 15° 36,564 E  
Mar: Se empieza a encrespar, estamos ya próximos al estrecho.  
Mantenemos rumbo al costado de Escila como le recomendaron al astuto Ulises, y así pasaremos el estrecho con mucho cuidadín.

A las 0400 HL: /De la 2ª guardia. Se realiza el cambio de guardia. Entran Javier y Juan, Sergio hace más de una hora que bajó a dormir. Acabamos de cruzar el estrecho de Messi-na y el mar Tirreno nos recibe algo cabreado.

Rumbo: 326°  
Velocidad: 7,7 kn, nos empuja la corriente y el viento  
ETA: 8 h 39 m  
Latitud (I): 38° 17,95 N  
Longitud (L): 15° 39,63 E  
Viento: Viento del Sur de 35 kn racheado: Fuerza 8, Temporal = 34-40 kn  
Mar: Fuerte Marejada: Grado 4, olas de 2 a 3 metros por el través.

El Christoforo Colombo iza velas y, con todo el trapo, pone un rumbo más al Norte, mientras que nosotros vamos directos a Stromboli a motor. Quizás corresponda a su Capitán justificar su decisión y confesar su “experiencia”.

A las 0430 HL: /De la 2ª guardia. Seguimos navegando a motor. Continúan Luis en cubierta y el capitán sube de nuevo. El viento sopla fuerte y la mar nos castiga por el través. Nos movemos bastante. Juan va al timón. Se da orden de cambiar el rumbo, para coger la mar por la aleta de babor, hasta que la mar amaine y podamos navegar más cómodamente hacia Stromboli. El capitán abandona la cubierta.

A las 0600 HL: /De la 3ª guardia. Se realiza de nuevo el cambio de guardia. Entran Pedro y Sergio, Luis y Juan continúan en cubierta. Seguimos navegando a motor.

Rumbo: 325°  
Velocidad: 6,6 kn  
Latitud (I): 38° 29,770 N  
Longitud (L): 15° 30,762 E  
Viento: Disminuyendo  
Mar: Calmando

Observamos a nuestros compañeros del Christoforo Colombo navegando con marcación 35° a Estribor, a toda vela y con un rumbo Norte, muy divergente del nuestro. No nos pareció oportuno modificar nuestra derrota, máxime cuando nosotros íbamos a motor, fuerte viento y poca visibilidad.

Se puede ver fácilmente por proa el perfil de la isla de Estromboli, y a una distancia de 22 nm. Hora prevista de llegada a destino: 0918.

A las 0710 HL: /De la 3ª guardia. Luis y Juan continúan en cubierta. Seguimos navegando a motor.

Rumbo: 326°  
Velocidad: 7,0 kn  
Latitud (I): 38° 36,560 N  
Longitud (L): 15° 24,543 E  
Viento: Disminuyendo a Fresquito, fuerza 5.  
Mar: Calmando a Marejadilla-Marejada, grado 2-3.  
A las 0800 HL: /De la 3ª guardia. Luis y Juan continúan en cubierta. Seguimos navegando a motor.

Rumbo: 326°  
Velocidad: 7,0 kn  
Latitud (I): 38° 41,078 N  
Longitud (L): 15° 20,542 E  
Viento: Disminuyendo a Bonancible, fuerza 4.  
Mar: Calmando a Marejadilla, grado 2.

Nuestros camaradas del CC no se localizan en toda la extensión de nuestro horizonte.  
Hora prevista de llegada: 0910.  
A las 0900 HL: /De la 3ª guardia Luis y Juan continúan en cubierta. Seguimos navegando a motor.

Rumbo: 325°  
Velocidad: 7,4 kn  
Latitud (I): 38° 47,041 N  
Longitud (L): 15° 15,310 E  
Viento: Bonancible, fuerza 4.  
Mar: Marejadilla, grado 2.

A las 0910 HL, fondeamos en Stromboli, ya que solo hay una grada de recepción de los barcos de pasajeros. Hemos recorrido 95 nm.

Toda la tripulación está en cubierta.

En la maniobra de amarre a la boya del muerto se perdió el bichero, que fue a parar al mar, lo que obligó a tomar el muero de mala manera, lo cual dio lugar a que el responsable del mismo nos pusiera a parir en italiano, la distancia y el viento en contra no nos permitió entender nada, gracias a Dios, pero los gestos fueron elocuentes.

Nuestros camaradas del CC seguían si ser localizados en nuestro horizonte.

La pérdida del bichero dio lugar a una exhibición en el dingui de los expertos en su maniobra (Juan y Javier), que voluntariamente lo echaron a la mar en paños menores. El capitán puso pie en tierra para realizar su búsqueda y rescate por la playa, pero resultó infructuosa. Imperativamente la mar y el viento reinante impidió su captura y hubo que reponerlo "a golpe de talonario".

El rescate del capitán de la playa no resultó nada fácil, pues el viento y las olas dificultaban la operación, que culminó con éxito, no sin antes acabar todos en el agua y el dingui inundado hasta rebosar, menos mal que no habíamos puesto el motor auxiliar. Por cierto, comprobamos que el dingui es insubmersible.

Mientras esperábamos a nuestros camaradas, después de la bronca del italiano, aprovechamos para costear a lo largo de la isla para ver el volcán Estromboli desde varios ángulos y grabar bien su imagen y fumarolas. Discutiendo sobre la altura del mismo hubo quién apostó que lo subiría en 1

hora, Pedro apostaba en contra 3.000 € a que no era posible y, claro está, como no había tiempo, todo quedó en llevar la hazaña a cabo en otro viaje.

Llegados nuestros camaradas a las 0130 hl, y previo descanso y vista de la isla, decidimos partir para Lipari, pues el fuerte viento reinante no aconsejaba pasar la noche amarrados a un muerto. Arribamos a las 1630 hl al puerto de Pignataro (Lipari) sin novedad, navegando casi todo el trayecto a vela, con maniobra de toma de rizo incluida (para practicar) que salió de pena, menos mal que nos hacía falta de verdad. Hemos recorrido 24 nm más, 119 millas en 21,5 horas, a 5,5 nudos de media. No está mal, somos unos monstruos.

Atracados en puerto se desarrollaron diversas actividades, unos visitando la isla, otros, con nuestro dingui, tabaco, mechero y 15 € para gastos, partieron sin rumbo conocido, mientras que los dos Jefes de cocina nos obsequiaron con una succulenta paella que supo a gloria. Después copas, chismes y anécdotas del día a bordo del Christoforo Colombo, donde alguno terminó en condiciones lamentables.

La noche nos obsequió con una fuerte tormenta con aparato eléctrico que nos permitió contemplar una la descarga de rayos en el horizonte, sobre el mar Tirreno, que iluminaba el cielo lluvioso de una forma sorprendente.

A media noche, cuando casi todos dormíamos, Juan Carlos salvó, un año más, al Regina Isabela de una indiscutible inundación por agua de lluvia, al encontrarse toda la tripulación planchando la oreja con el tambucho abierto. Sirvan estas líneas para dejar constancia de nuestro profundo agradecimiento que, pese a su estado, hay que calificar de heroico.

28 de Mayo de 2007/ LUNES

Decidimos pasar el día en Lipari y Vulcano, y muy especialmente bañarnos en las aguas sulfurosas y borboteantes de Vulcano. La propuesta se aprobó por unanimidad, aunque, como siempre, cada tripulación planificó la acción por su cuenta, unos fuimos antes y otros después.

Lógicamente unos se bañaron y otros no, comida a bordo fondeados y todos felices, excepto el patrón del barco francés que se encontraba muy próximo por nuestra popa y pre-ocupado. El olor a sulfídrico nos duró más de dos días en la piel.

Al regreso de Vulcano, y al pasar por el estrecho entre ésta y Lipari, conocido como “BOCCHE DI VULCANO”, tuvimos fuerte marejada por el través y viento Fresco de componente oeste (céfiro), que nos envió rachas de 38 knots. A nuestra llegada a puerto repostamos gasoil y logramos atracar sin novedad gracias a la inestimable ayuda de un marinero del lugar que, a tal efecto, nos estaba esperando.

La presión atmosférica de 1004 mb y bajando.

Una vez en tierra, Sergio ajustó precio con un taxista local para el traslado de todas las tripulaciones al pueblo, en el que aprovechamos para hacer las diversas compras, que serviría de recuerdo y agradecimiento a nuestras respectivas que nos esperaban en España. Eso sí, doce en un taxi monovolumen: como sardinas.

La cena, en el Ristorante Filipino, no estuvo mal, aunque no hubo consenso en la elección del vino. Finalizando la velada con una degustación de las distintas “grapas” del lugar en compañía de nuestro taxista y exaltación de la amistad. A partir de aquí se dejó la noche libre a las tripulaciones, con el compromiso firme de estar todos presentes a la hora de zarpar al día siguiente, bajo amenaza

de castigo ejemplar a base de fregar cubier-ta, letrinas y luego remos, además de los consabidos veinte latigazos, de no encontrarse a bordo a la hora convenida.  
29 de Mayo de 2007/ MARTES

A las 1145 HL zarpamos del puerto de Lipari, el principal de las islas eólicas:

Rumbo: 146°  
Velocidad: A motor hasta alcanzar mar abierto: 6 knots  
Latitud (I): 38° 28,667 N  
Longitud (L): 14° 57,796 E  
Viento: Fresco/Frescachón, la recomendación era no salir a navegar.  
Mar: Gruesa, idem no salir a navegar.  
Presión: 998 mb, mal rollo.

Como nuestro plan era llegar el martes a Portorosa (Sicilia), los capitanes decidieron cumplir plan y zarpar hacia nuestro destino.

En mar abierto pasamos a navegar a vela, sólo con toda la Génova desplegada, manteniendo mismo rumbo de 146° y con una velocidad de 6 knots.  
A las 1400 HL :

Rumbo: 146 °  
Navegación: A vela, génova desplegada.  
Velocidad: 6,3 knots  
Latitud (I): 38° 18,803 N  
Longitud (L): 15° 5,876 E  
Presión: Subiendo  
Viento: El ya típico Céfiro, frescachón, de componente oeste: 260°, y 26 knots (fuerza 6)  
Mar. Mar de fondo, por el través de estribor, del SW, grado 5/6: fuerte marejada a muy dura, con olas de 4-5 metros.

Esta fuerte mar, la mayor de los tres cruceros realizados por el Club VdM, la explicamos porque al estar navegando en el paralelo 38° N, en el estrecho que separa la isla de Vulcano y Sicilia, la mar que se extiende a nuestro oeste es abierta, y no existe tierra hasta la isla de Ibiza, en estas condiciones la intensidad del viento, su persistencia y el fetch podrían tal vez justificar las olas de 4-5 metros. Vientos de fuerza 6 y mar de grado 6 crean afición y desarrollan el instinto marinerero.

Dado lo singular de lo anterior, se decidió llamar por teléfono a nuestro capitán de capitanes en Gijón para informarle del hecho y que lo estábamos pasando genial. La respuesta fue que estábamos locos, pero que así es el mar: suerte y buena proa. Quizás debiéramos haber reducido algo de trapo, pero enviar a una persona a la proa para ayudar al enrollador, nos parecía un riesgo innecesario por el momento.

La tripulación del Regina Isabela sintió y supo que era la despedida de Eolo para agradecernos nuestros votos y visita a su isla Eolia.

A las 1700 HL :

Avistamos la costa de Sicilia y la proximidad del puerto de Portorosa, en el golfo de Patti, en unas condiciones de viento y mar difíciles, ya indicadas. Para divertirnos un poco. Navegamos procurando darle la aleta de estribor, para tratar de hacer más cómoda la navegación. Con el ánimo

un poco encogido y maldiciendo a Eolo atamos a la caña a nuestro ex-perto en aterrizajes, para descanso del Capitán, y, tras arriar génova - no sin crear alguna que otra situación incómoda al soltar la escota de génova, en lugar de lascar poco a poco, lo que hizo que se enrollara con la de babor y barrera la cubierta con sus latigazos poniendo en una situación comprometida la integridad de nuestro querido LuisGu, que con su mejor voluntad trataba de impedirlo pese a las advertencias que recibía desde el timón - Pedro nos llevó, sin novedad, al punto de atraque tras navegar 21,5 nm, después de despotricar y mal-decir la mierda de la bocana del puerto y las condiciones de recepción, la playa de sotaven-to, el fuerte oleaje, producido ahora además por la reducción de la sonda, y al maldito Céfi-ro, que soplabá fuerte del NW y hacía aún más estrecha la entrada. Lo anterior, combinado con la tristeza del ambiente, propio de las instalaciones y su soledad, recomiendan no vol-ver, pese a su extraordinaria apariencia y ubicación frente al Hotel Hilton (del papá de Paris Hilton...), que nos hacía sentirnos como en Miami pero solos.

El barómetro sube, anotamos 1.017 mb, el pronóstico parece que mejora.

30 de Mayo de 2007/ miércoles

A las 1100 HL :

Salida de Portorossa:

Rumbo: 000 °

Navegación: A motor

Velocidad: 6 kn

Latitud (I): 38° 07,66' N

Longitud (L): 15° 06,65 E

Presión: 1013 mb

Viento: Fuerza 4, Bonancible: 15 knots, dirección 330°

Mar: Fuerte marejada: Grado 5, olas de 3-4 m. Amainando

A las 1200 HL :

Rumbo: 065°

Navegación: A vela

Presión: 1013 mb

Destino: Puerto de Mesina

Se nos descarga encima un chubasco. Nada importante.

A las 1655 HL :

Pasamos el estrecho de Messina, destacando una fuerte corriente en el sentido del mar Jónico al Tirreno de 5 knots, que solo permitía una velocidad real de 1,5 knots. Nos llama la atención el estado de la mar en ebullición, debido al encuentro de las corrientes de am-bos mares. Esta corriente era visible claramente, teniendo la mar una coloración y aspecto muy especial, similar a la que se ve, según Pedro, en el paso del estrecho de Gibraltar, era como si hirviera el agua, sorprendente.

Navegamos a motor.

A las 1815 HL :

Llegada y atraque en la marina Neptuno del puerto de Messina.

Latitud (I): 38°11.8409 N

Longitud (L): 015°33.6491 E

Hoy hemos navegado 43 mn

Se detectan problemas en la conexión eléctrica a la red del puerto, que se resuelven.

Visita a la ciudad y cena en el entorno del puerto. Se decide levantarnos al día siguiente a las 0500 hl. para llegar al puerto de Riposto y visitar la ciudad turística de Taormina, que según Enrique (Marqués de Claverol) es lo único que merece la pena en esta desgracia de país: triste, lleno de ladrones, falta de limpieza y pintura en los edificios: se aceptó por unanimidad.

Nos solicita ayuda un gibraltareño que navega con una joven pelirroja londinense en un bonito catamarán rumbo a Gibraltar. Parece que tiene problemas en uno de los motores que le impide ir atrás. Tras informarle del estado de la mar una vez atraviere Messina quedamos en despertarle a las 0500 hl para la maniobra.

Por la noche hacemos “botellón” en el pantalán y fiesta con el “guiri”, al que sacamos de las profundidades de su catamarán con las manos llenas de grasa. Como ya no teníamos alcohol duro nos bajamos dos barrilitos de “Heineken” siciliana.

31 de Mayo de 2007/ jueves

A las 0615 HL :

Soltamos amarras y partimos hacia Riposto. Al final el “guiri” se las arreglo sólo, despi-diéndose de nosotros amablemente. Creo que en realidad no se podía levantar. Tras do-blar Punta Ranieri ponemos

Rumbo: 205° Sur

Navegación: A motor y a toda máquina.

Velocidad: 7,5 kn

Destino: Puerto de Riposto.

A la altura del cabo Taormina cambiamos el rumbo a 230°.

A las 1100 HL :

Llegada a Riposto..

Latitud (I): 37°43.9192 N

Longitud (L): 015°12.6137 E

Ha sido una buena decisión partir al alba. Deberíamos tenerla en cuenta en sucesivas oca-siones. Navegamos unas 37,4 nm.

En tierra organizamos una visita a Taormina. La ciudad está bien organizada y limpia, se parece a una ciudad turística del Mediterráneo.

Parece ser que lo anterior viene del control del Capo de la mafia que domina este territorio.

Merece la pena, y así hay que destacarlo, visitar el teatro Griego-Romano. Su localización y vistas son excepcionales y la sensación que deja, de bienestar y paz el sentarse en sus gradas, es inolvidable: aquella gente si sabía vivir y además sabían navegar.

Realizamos una buena comida y, sorprendentemente, nadie puso problemas al precio del vino, que hay que decir que estaba mucho mejor que el ajerezado del día anterior.

Mereció la pena el madrugón, probablemente éste debería ser utilizado con más asiduidad por nuestras tripulaciones en sucesivas oportunidades. No se debe perder la salida del sol en la mar con buen tiempo.

1 de Junio de 2007/ viernes

A las 1145 HL :

Salida de Riposto rumbo a Catania, tras navegar 1,5 mn al 141° pusimos

Rumbo: 192 Sur

Navegación: A motor y a toda máquina.

Velocidad: 6,5 kn

Destino: Puerto de Catania: puerto final

Mar y viento: Excepcional para disfrutarlos.

Increíblemente los capitanes del Regina Isabela y del Christoforo Colombo estuvieron de acuerdo en darnos asueto y autorizarnos a disfrutar de la mar y del baño reparador, y así fue cumplida la orden por unanimidad.

Estudiada la ruta decidimos fondear en “ Faraglioni di Scogli de Ciclopi”, que nosotros bautizamos como la Isla del Ciclope Polifemo (Isole Ciclopi), frente a Aci Trezza (37°33.2461 N 015°09.4243 E), al cual nuestro, ya camarada, Ulises le privó del único ojo que tenía, además de comerle sus corderos y cabrearlo hasta el límite de lanzarle to-das rocas y redondas piedras que nosotros pudimos ver actualmente.

A las 1330 HL :

Fondeados en:

Latitud (I): 37°33.2461 N

Longitud (L): 015°09.4243 E

y contentos, nos pusimos en marcha, unos a nadar en la piscina natural de Polifemo, otros a tomarse un Campari en el chiringuito de la playa y después todos juntos comernos una excepcional Paella que no la saltaba ni Polifemo: No cabe ninguna duda que nuestro capitán de cocina Javi, tiene el don de cocinar.

Realmente fueron unos momentos ideales y toda la tripulación estuvo como encantada, tal como si hubiéramos escuchado las Sirenas en el último instante de nuestro viaje, digno de recordarlo siempre.

A las 1600 HL :

Levamos anclas y ponemos rumbo 212° al puerto de Catania. Navegamos a motor. La tripulación empieza a dar síntomas de cansancio, quizás de toda la semana, quizás porque se aproxima el desembarco.

A las 1900 HL :

Arribamos al puerto de nuestro origen y destino final. Atracados en puerto y sin novedad.

Latitud (I): 37°29.2654 N

Longitud (L): 015°05.7678 E

Hoy hemos navegado 18,5 nm.

Se lleva a cabo la entrega del barco al Charter. Hacemos el “chek out” con total normalidad y sin ninguna incidencia en el mismo. Destacar el atraque especial realizado por el equipo del dueño del barco y que le hubiera encantado ver a nuestro capitán de capitanes de Gijón.

Considerándonos bienvenidos y contentos de estar sanos y salvos, nos fuimos a cenar y a desarrollar la convivencia entre tripulaciones con exaltación de la amistad incluida.

La conclusión unánime fue el año que viene más y mejor.

#### CONCLUSIÓN FINAL DEL CAPITÁN EN EL LIBRO DE BITÁCORA

Un año más nos juntamos un grupo de amigos para disfrutar, durante una semana, de una de nuestras aficiones, la navegación a vela.

Es ya el tercer año que nuestro club “Virgen del Mar” organiza este tipo de travesías, Barcelona – Mallorca (2.005), Atenas – Islas Cyclades – Atenas (2.006), por el mar Egeo, y este año Catania – Islas Eólicas – Catania (2.007), navegando por el mar Jónico y por el mar Tirreno (o mar del Infierno), atravesando el estrecho de Messina. Todo ello bajo un sospechoso misterio que rodea estos mares adornado por la mitología griega.

Parte de las tripulaciones repiten por segundo o tercer año consecutivo (éstos ya vetera-nos), lo que refuerza los lazos afectivos y la amistad, algo muy importante a bordo, para otros es su primera experiencia y vienen ilusionados a poner a prueba su capacidad de convivencia y relaciones humanas, algo fundamental en un recinto tan pequeño como es un barco, donde el respeto y la educación debe primar por encima de todo conjuntamente con la seguridad. Toda una experiencia de la que siempre se aprende.

Fueron 240 nm “de ala” en una semana de vivencias y convivencias, con un componente humano nada despreciable, que permite sacar conclusiones importantes en nuestra vida. Navegando 120 nm “de tirón”, noche incluida, innecesario por otra parte, desde mi punto de vista, por la incomodidad que representa, pero que ya constituye uno de los alicientes de estos viajes.

Como conclusión final de este viaje por mares del Mediterráneo sirvan los siguientes apuntes que a modo de ideas deberían, en mi opinión, ser tenidas en cuenta en próximas travesías.

En primer lugar, creo que ha sido un gran acierto la reunión previa mantenida en el hotel de Catania, a propuesta de una parte de la tripulación. Sirvió para tratar de clarificar va-rios aspectos que luego han servido para mejorar la convivencia. Aunque el discurso fue improvisado, pienso que debería perfeccionarse en próximos años y nutrirlo con las expe-riencias de años anteriores. Como resumen de lo allí hablado, puede concretarse en la siguiente Terna:

1º El Capitán siempre tiene razón y no se discuten sus órdenes.

2º Cuando el Capitán no tiene razón, se aplica el punto 1º.

3º Donde hay Capitán no manda marinero.

Aunque estos tres puntos parezcan una tontería, navegando en un barco durante una semana, no lo son tanto para la convivencia y la buena marcha de la expedición, pues al final el Capitán es el responsable de la seguridad de la tripulación y del barco, y algunas experiencias ya se van teniendo por no aplicar estos criterios. Pero para que estos tres puntos puedan llevarse a efecto de una manera razonable y entre un grupo de amigos - que en el fondo tratan de disfrutar de la navegación a vela, divertirse y pasarlo lo mejor posible – es imprescindible el apoyo y confianza incondicionales del resto de la tripulación hacia el Capitán, lo cual se hace patente entre aquellos más veteranos, y ayuda a resolver cualquier discrepancia que se pueda producir a bordo. Creo que se debería abstener de embarcarse cualquier persona que no esté de acuerdo en lo anterior y no tenga confianza en el Capitán que le toque. El “bloque” formado entre tripulación y Capitán hacen una navegación más cómoda y segura, a la vez que placentera para todos, incluso frente a las inclemencias del tiempo y la mar.

Por ello quiero aprovechar para manifestar aquí mi más sincero agradecimiento a toda la tripulación por el apoyo, colaboración y confianza recibidos.

Otro aspecto que me parece fundamental es la seguridad a bordo. Creo que todos han sido conscientes. Gracias a Dios, a la Virgen del Mar, la Virgen del Carmen, y a los “dio-ses”, no ha habido, un año más, ningún incidente que lamentar. Esto sí es en realidad el gran éxito de la expedición, pues, aunque todos somos muy responsables, el Capitán, por desgracia, lo es más: y esto supone “mucho papeleo”. En la mar mueren los hombres, desaparecen las naves... y cada vez que soltamos amarras, puedo decir sin exagerar, que ponemos nuestra vida en peligro y corremos riesgos, algunos evitables, pero otros impuestos por la madre naturaleza que no podemos controlar... Creo que toda la tripulación estará de acuerdo en que este tipo de salidas nada tienen que ver con las salidas por la bahía de Gijón. Esto es algo más serio y nosotros no somos profesionales y, además, nunca se tiene la suficiente experiencia. En la mar todos dependemos unos de otros. Aun recuerdo el “may day” recibido a bordo el año pasado en el mar Egeo, íbamos de Mikonos a Kea, el día era espléndido, la mar estaba rizada y no hacía mucho viento, a 40 nm al Sur desaparecieron siete personas, fueron unas horas muy angustiosas por la radio, no entendimos lo que pasó. “Salve, Estrella de los mares, de los mares iris, de eterna ventura...”. Tampoco estaría de más realizar salidas con el Club con todas las tripulaciones previamente al viaje. Ayudaría a conocerse, para las nuevas incorporaciones, a coordinarse mejor y formar un verdadero equipo, reforzando la seguridad a bordo. Menos, mal que no hemos tenido situaciones comprometidas...

Este año, una vez más, se ha puesto de manifiesto la conveniencia de utilizar barcos de esloras superiores a los 40 pies, por la comodidad que ello supone, tanto en habitabilidad como en navegación.

Otro aspecto que también es importante, y que debería ser tenido en cuenta en próximas expediciones, es que cada camarote sea ocupado por una única persona, lo cual mejora positivamente la convivencia y alivia tensiones.

Lo anterior también viene bien para que exista un mínimo de orden a bordo y no anden las cosas personales de cada uno, y las del barco, rodando por todos los sitios. Cuando te andas tropezando con cosas de una manera reiterada se calientan los ánimos y generan tensiones innecesariamente. En esta ocasión tampoco hubo problemas.

También es importante la comida. Es otro aspecto que también se generan tensiones y mal humor cuando no se come bien a bordo. Nosotros, gracias a Dios, llevábamos un cocinero “amateur” capaz de hacer las delicias de cualquiera y, como hombres que somos, el estómago lleno siempre es agradecido.

En lo relativo a la higiene, aunque con las limitaciones existentes en un barco de estas características, lo incluyo en el respeto y la educación que mencionaba al principio y que nunca ha faltado a bordo.

No hay que olvidares de la tontería de los uniformes. Aunque algunos no estaba de acuerdo, quedaban bien en la foto y además llevábamos al Club con nosotros, parecía que íbamos al mismo colegio, pero dábamos una imagen de equipo, de unidad...

La experiencia de zarpar al alba, creo que es muy positiva, mejor que navegar de noche (que todos los gatos son pardos ...), se aprovecha más el día y nos permite disfrutar más del viaje. Deberíamos de tenerla más en cuenta y practicarla más a menudo.

Por último, creo que un año más se han cumplido los objetivos y aspiraciones previstas, habiendo sido una experiencia de lo más gratificante en el ámbito personal que espera-mos se vuelva a repetir en próximos años. Hoy ya sabemos por qué las Islas Eólicas se llaman así y el mar Tierreno el mar del Infierno...

No puedo concluir sin agradecer, en nombre propio y en el de toda la tripulación, al Club Virgen del Mar, la inestimable colaboración y apoyo recibidos en la organización y desa-rrollo de este viaje, al igual que en años anteriores, por lo que me atrevería a proponer que en sucesivas ediciones de este proyecto sea una condición, para formar parte de la tripulación, ser socio de este Club.

Benjamín Martínez