Hombre al agua

PREVENIR ANTES QUE CURAR



El que haya visto caer un hombre al agua gritará (gritar de verdad y con fuerza) "Hombre al agua por..." Claro está que por babor o por estribor. Esto tiene varias utilidades, localizar la caída para la tripulación y el timonel, más tranquilizar al náufrago que habrá oído que se han percatado del accidente

Todos deberíamos entrenar las maniobras de Hombre al agua: patrón, tripulación y pasaje. No es tan inusual como pudiera parecer y son dos las precauciones que debemos tomar, la primera ya ha sido citada y, para evitarla, tomar una serie de precauciones que eviten que alguien caiga por la borda. En el inevitable caso de que ocurriera, tenemos que estar preparados porque puede ser muy peligroso. Puede poner una vida en peligro.

ara quitar hierro al asunto, comenzaremos con humor negro para hombres. Cada vez que haga sus cosas a sotavento piense en lo siguiente: la inmensa mayoría de los cadáveres rescatados tienen la bragueta abierta. Pues por ahí podemos empezar, evitemos cualquier circunstancia que nos ponga en riesgo de caer por la borda.

MUY FRECUENTE

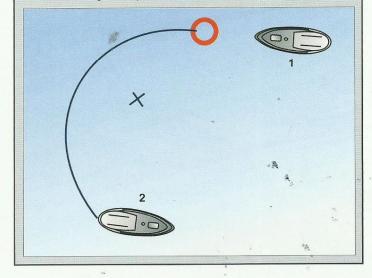
Caer al agua no es tan extraño como pudiera parecer, otra cosa

es que este hecho nos obligue a realizar una maniobra de Hombre al agua, algo ya menos frecuente, pero que no nos exime de estar preparados.

En cualquier reunión familiar, bien solos o con otras embarcaciones, todos hemos pasado por este hecho, normalmente cuando se intenta transbordar aunque no exclusivamente. En estos casos, basta la precaución de embragar el motor como primera medida y no hacer ningún destrozo con la hélice. Estas heridas son muy complicadas y con nefastas consecuencias. Desde los

SISTEMA SENCILLO PARA EMBARCACIONES PEQUEÑAS

Con el náufrago a la vista, lanzaremos un aro con cabo largo por la popa y lo remolcaremos. La maniobra se realizará por barlovento del náufrago. Así, el viento acercará tanto el cabo como el salvavidas al náufrago sin necesidad de que nos acerquemos y provoquemos un accidente con la hélice. También se puede utilizar cualquier objeto flotante. Una vez que el náufrago se haga con el aro, embragaremos y halaremos del cabo.

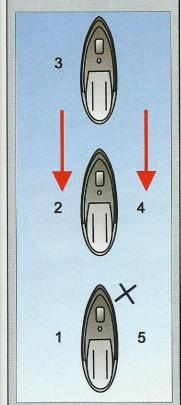




No dude en pedir ayuda de inmediato. El tiempo es fundamental para el náufrago y juega en su contra. Más vale una falsa alarma.

INVERSIÓN DE MARCHA

No recomendamos esta maniobra, pero la comentamos por si hubiera que utilizarla sin más remedio. No es recomendable porque la maniobra ciando fuerte hace que nos falte gobierno y por el riesgo de accidente con la hélice. Consiste en dar toda atrás para parar la arrancada avante y dejarnos llevar con la arrancada de la ciada. En ese momento, habrá que maniobrar de nuevo avante y con timón para recuperar el gobierno.



desgarros hasta atraer a depredadores. Por ello, hay que mantener la vigilancia en todo momento, sobre todo cuando estamos relajados con los amigos o con el baño. Es cuando se da la mayoría de los casos, los menos graves, pero la mayoría.

HOMBRE AL AGUA, PREVENCIÓN

El Hombre al agua se da navegando y la cosa empeora en la misma medida que las condiciones meteorológicas y en función del tiempo de reacción. Con el objetivo de que esto no ocurra, tendremos que tomar una serie de precauciones y observar ciertas normas de seguridad, tanto para el personal como para el barco. Comencemos con el barco. Es fundamental que la cubierta tenga material antideslizante para evitar resbalones y que todos los candeleros, pasamanos, asideros y púlpito estén en perfectas condiciones y bien sujetos. Ni sueltos, ni oxidados y mucho menos con ->

Hay que mantener la vigilancia en todo momento, sobre todo cuando estamos relajados con los amigos o con el baño. Es cuando se da la mayoría de los casos, los menos graves, pero la mayoría

HOMBRE AL AGUA

El que haya visto caer un hombre al agua gritará (gritar de verdad y con fuerza) "Hombre al agua por..." Claro está que por babor o por estribor. Esto tiene varias utilidades, localizar la caída para la tripulación y el timonel, más tranquilizar al náufrago que habrá oído que se han percatado del accidente.

Lanzará el primero objeto flotante que tenga más a mano para señalizar la caída. Si se trata de la guindola o del aro, mejor que mejor. No perderá de vista al náufrago y si es posible lo tranquilizará.

Si es de noche, usaremos cualquier artilugio con luz, incluso el faro pirata

El libro dice que pararemos la máquina y meteremos el timón hacia la banda por donde ha caído el accidentado. Esto es para evitar que el náufrago sea succionado por la hélice, pero la experiencia dice que, a no ser que se vaya a muy poca marcha, el náufrago ya estará por la popa. La norma es válida para muy grandes esloras.

Por su parte, el náufrago intentará alejarse lo más posible del casco. Algo hipotético porque la reacción natural es la contraria. Incluso intentará agarrase a lo que pueda del barco.

Toda la tripulación estará pendiente ya que la cabeza es lo único que sobresale de la mar y si está mal, no tiene ni volumen ni color para distinguirla. De ahí lo importante de los objetos arrojados, nos señalarán mejor que el propio náufrago.

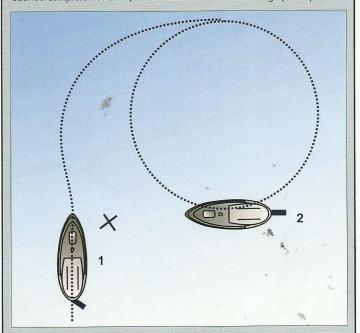
Si hay barcos por la proximidades, se llamará inmediatamente y se realizarán las señales pertinentes. Estas son la bandera O del Código Internacional de Señales y seis pitadas cortas.

Si vemos al accidentado, maniobraremos con el motor y el timón necesarios para acercarnos y poca arrancada. Hay que realizar la maniobra por barlovento pues recogeremos al náufrago por sotavento. Así aprovecharemos el abatimiento y evitaremos que se golpee con el casco.

Si no vemos al náufrago, aplicaremos cualquiera de las maniobras que se explican en los gráficos.

CURVA DE EVOLUCIÓN

Es una variante de la curva de Boutakow, pero menos precisa. Avante, meteremos todo el timón hacia la banda por donde ha caído el náufrago. Cuando completemos 270°, deberemos encontrar al náufrago por la proa.





Los artefactos de recreo remolcables provocan un sinfín de incidentes entre los que se encuentra el Hombre al agua.

los tornillos de las sujeciones deteriorados.

Para la tripulación, el chaleco debe ser obligatorio con mal tiempo, niebla o cuando estemos realizando algún trabajo que conlleve el riesgo de caer al agua. Cuando el patrón lo considere oportuno, deberemos utilizar el arnés y la línea de vida, incluso en la bañera y sobre todo si estamos realizando un trabajo que nos obligue a estar colgados por la banda. Arnés y línea de vida no son exclusivos del mundo de la vela.

Finalmente, no por ello menos importante, usaremos un calzado apropiado y con suelas antideslizantes.

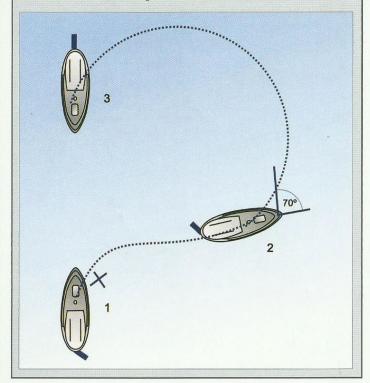
MATERIAL

Los pertrechos necesarios para un rescate lo más completo posible consisten en el conocido e 'incómodo' aro –no se quejarían

MÉTODO BOUTAKOW

El que hay que aprenderse para el examen y que después nadie comprende, siendo muy efectivo.

Consiste en meter todo el timón a una banda hasta que la proa caiga 70°. En ese momento, meteremos todo el timón a la banda contraria y nos quedaremos navegando a rumbo opuesto. Esta maniobra hay que hacerla con buena máquina desde el principio porque, de no ser así, la evolución circular no se cumple. Esta maniobra, como muestra la figura, hace que volvamos al punto donde la comenzamos y donde teóricamente está el náufrago.



Siempre le hablaremos y no le perderemos de vista, intentando tranquilizarlo. Si no se vale por sus medios, alguien que no sea el patrón deberá lanzarse al agua



Las cubiertas de los barcos pequeños son las más propensas para las caídas. Tampoco es de recibo uno de los niños con chaleco y otro no.



tanto si supieran lo conveniente que puede llegar a ser-, una línea de rescate, consistente en un artefacto flotante y un cabo largo para el remolque; una percha de rescate, es una bandera sobre una boya con o sin luz y un cabo fino largo; el lanzacabos, muy útil para otros menesteres también; balizas con luz; radiobalizas personales; bengalas de humo y sobre todo los chalecos bien equipados, con luz y con material fluorescente para poder esparcir en el agua. No obstante, cualquier pertrecho, armamento, etc. es válido. Pensemos en que el sencillo bichero nos ayudará en esos momentos.

FORMA DE ACTUAR

Ante un Hombre al agua, hay que actuar con la sangre muy fría y tendremos en cuenta que el éxito de la operación dependerá en gran medida en la capacidad de respuesta y mucho más en el tiempo que empleemos. Así que, previsión, serenidad y rapidez.



▲ Las reuniones con transbordos provocan infinidad de caídas. En esos casos, la primera medida es embragar el motor.

ADVERTENCIA

En todas las maniobras, habrá que tener en cuenta la respuesta efectiva de la embarcación, el abatimiento y la deriva. Caer al agua no es tan extraño como pudiera parecer, otra cosa es que este hecho nos obligue a realizar una maniobra de Hombre al agua, algo ya menos frecuente, pero que no nos exime de estar preparados



PRECAUCIONES CUANDO HAY MALA MAR

Sobre todo cuando hay mala mar, hay que colocar el barco a barlovento del náufrago cuando lo hemos localizado y vamos a socorrerlo. En la banda de sotavento, colgaremos cabos o redes por la borda para que pueda agarrarse mientras que lo izamos.

Si es necesario, debido a la mar, no dudaremos en colocar colchonetas para evitarle golpes contra el casco. Siempre le hablaremos y no le perderemos de vista, intentando tranquilizarlo. Si no se vale por sus medios, alguien que no sea el patrón deberá lanzarse al agua y, si no queda más remedio, le colocará un arnés para poder rescatarlo. Algunas veces, incluso así no es posible el rescate. En estos caso, lo volveremos a intentar con el dingui, donde será más fácil su embarque.

En caso extremo, cuando sea imposible el rescate, se arriará la balsa salvavidas con alimentos y bebidas para poder esperar a que amaine. Este caso requiere de alquien que acompañe al náufrago.

ÓVALO DEL MINUTO

Se utiliza cuando hemos perdido de vista totalmente al náufrago. Consiste en obtener el rumbo opuesto, 180º de timón y cuando lo hemos obtenido, navegar durante un minuto. En ese momento, se repite la maniobra y al cabo de otro minuto, en el que habremos aminorado la marcha, tendremos que ver al náufrago por la proa o cerca de ella.

