

M2069 (ES)

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Un velero encallado en la entrada del puerto deportivo

Initial Report

El patrón de un velero de 17 metros de eslora con un calado de 2,5 metros y una tripulación de cinco personas se encontraban de travesía en una amplia zona marítima. Se acercaron a puerto con profundidades cartografiadas que no deberían haber presentado dificultades. Sin embargo, una nota de la carta indicaba que la entrada del puerto deportivo era propensa a la sedimentación y que las embarcaciones debían proceder con precaución, vigilando de cerca la sonda de profundidad.

Se habían arriado las velas a una milla de la entrada del puerto deportivo y se había puesto en marcha el motor. La tripulación utilizó cartas de papel actualizadas y el derrotero de la zona. En él se advertía de la existencia de zonas poco profundas que se extendían hasta 50 m desde el rompeolas del puerto deportivo, y se aconsejaba darles un amplio margen.

A medida que se acercaban a la entrada, la mar de popa se hizo más pronunciada a medida que la profundidad disminuía. Conscientes de la advertencia del derrotero, se mantuvieron alejados del extremo del rompeolas y esperaban ver las tres balizas laterales de estribor y las cuatro boyas laterales de babor para guiarse.

Empezaron a virar a estribor, tras ver un único juego de boyas laterales de babor y estribor dentro de la entrada y pusieron rumbo entre ellas. La profundidad se estaba controlando, pero se redujo rápidamente, disminuyendo a menos de 1 m bajo la quilla.

Creyendo que se trataba de una de las zonas poco profundas anotadas en la carta, continuaron, pero encallaron poco después. Pusieron el motor atrás toda, pero el oleaje les empujaba más hacia la playa. Pudieron poner la embarcación proa a la mar utilizando la hélice de proa, y se fondeó el ancla.

Afortunadamente, la embarcación volvió a flotar y pudieron entrar a motor en el puerto deportivo, tomando un rumbo mucho más cercano al rompeolas que el aconsejado por el derrotero, pero que habían observado en la hora anterior que era utilizado con éxito por embarcaciones de un tamaño similar.

Cuando se sacó el barco del agua y se inspeccionó, sólo se encontraron daños superficiales en el

bulbo de la quilla.

El informante aclara que se cometió un error al no consultar las notas de la carta y actuar de acuerdo con su información sobre la sedimentación en los accesos. El informante se había centrado demasiado en los consejos del derrotero, que tenía cuatro años de antigüedad, en relación con las zonas poco profundas que se extendían desde el rompeolas del puerto.

Cuando la profundidad comenzó a reducirse, en lugar de detenerse y dar marcha atrás, el barco continuó con la aproximación, lo que provocó la varada.

El informante también informó a *CHIRP* de que el motor del yate no funcionaba a pleno rendimiento debido a un turbo roto, en ese momento no detectado. Aunque podía impulsar el yate a entre 6 y 7 nudos en condiciones de calma, la potencia era insuficiente cuando se necesitaba en una emergencia.

Comment

Este informe pone de manifiesto los peligros de utilizar fuentes no oficiales de datos de navegación. La discrepancia entre la profundidad real y la prevista debería haber sido una "señal de alarma" para la tripulación de que no estaban necesariamente donde creían estar. Aunque viraron a lo que creían que era una distancia segura, en realidad habían virado demasiado pronto porque no vieron el número esperado de boyas laterales. El informe muestra un sesgo de confirmación: pensaron que estaban en el lugar correcto y atribuyeron el cambio rápido de la profundidad a que era una "zona poco profunda". La respuesta correcta era dar la vuelta y confirmar su posición.

CHIRP quiere reforzar el requisito de que un motor en perfectas condiciones en un velero debe considerarse un elemento de seguridad esencial, no sólo para las circunstancias experimentadas en el momento del encallamiento, sino también para evitar colisiones, situaciones de MOB y ejecutar paradas de emergencia en casos de proximidad.

Key Issues

Conocimiento de la situación – El derrotero estaba desactualizado desde hace varios años y es probable que ya no describiera con precisión la profundidad del fondo marino. El número previsto de boyas laterales no era visible antes de la alteración del rumbo alrededor del rompeolas, y aunque la segunda entrada en el puerto deportivo fue exitosa, se basó en gran medida en conjeturas al estimar la ruta que habían seguido otros buques.

Comunicaciones – Se debería haber considerado la posibilidad de contactar con las autoridades portuarias para preguntar sobre los últimos cambios en el fondo marino para planificar una aproximación más segura al puerto. ¿Es algo que usted haría si se aproximara a un puerto por primera vez?

Prácticas locales– Aunque la mayoría de las cartas y derroteros se publican anualmente, muchos propietarios de yates admiten que sólo actualizan sus copias cada pocos años para ahorrar costes. Esto es una falsa economía comparada con los costes potenciales de un incidente. Del mismo modo, el mantenimiento del motor puede ser costoso, pero podría ser la diferencia entre un accidente y un casi accidente.



