

Navegação de Inverno

No Inverno, há mar e mar, há ir e voltar.

Os desportos náuticos, aquáticos e subaquáticos não se confinam só ao calor do verão, apenas adquirem fora dessa época, outro tipo de características, para as quais, o praticante deve estar minimamente preparado.

De Novembro a Março, estas actividades, principalmente para quem vai para o mar, ficam mais condicionadas por força das condições atmosféricas mais adversas. Acresce ao vento, frio e chuva característicos do nosso inverno, o facto de as condições de mar poderem estar mais alteradas e comprometer ou até inviabilizar uma pescaria ou simplesmente um passeio de barco com os amigos. Navegar nestas circunstâncias exige outra atitude, daí o slogan que se popularizou e que tem um fundo muito realista, "Há Mar e Mar, e Há Ir e Voltar".

Apesar de todos estes condicionalismos, todos sabemos que por vezes nesta época, se fazem belas saídas de mar, para pescar, passear ou praticar qualquer outra actividade que possa amenizar a luta do dia-a-dia.

Num país com uma zona costeira como a nossa, não há assim razão, para na época invernia, parar as actividades que gostamos de praticar, mas sim, condicioná-las a um maior conhecimento e experiência, pelo que parece mais sensato organizar rotinas de forma a estarmos mais preparados para desfrutar o mar de Inverno.

Para se tirar o maior proveito das actividades ligadas ao mar, é necessário que o praticante tenha sobretudo o bom senso e capacidade para se organizar convenientemente segundo três princípios fundamentais: O Conhecimento, a Preparação e a Prática.

Abordando sobretudo as actividades que envolvem embarcações e navegação, parece pertinente desenvolver um pouco os conceitos atrás referidos, usando até a experiência e o conhecimento da vida de um povo de marinheiros, com água salgada a correr nas veias desde os nossos antepassados.

O conhecimento adquire-se com a formação e com a prática e já o povo diz que "quem não sabe é como quem não vê".

A formação na área da náutica de recreio é fundamental, não só pela necessidade de apresentar documentos à fiscalização, mas pela segurança do saber e estar preparado para lidar com um sem número de situações, por vezes inesperadas, e poder resolvê-las da melhor maneira.

A atitude na formação deve ser a de aprender e não passar, só para ter a carta. Seguindo esta filosofia, pode e deve complementar-se o conhecimento com outras matérias e até desenvolver mais os assuntos essenciais, ligados à marinharia. Saber marés, meteorologia, navegação, comunicações, segurança, motores, entre outros assuntos, beneficia claramente o navegador em qualquer situação, mas sobretudo torna-o mais apto e com mais capacidade de resposta em condições agrestes como pode acontecer no inverno.

A prática com alguém mais sabedor e experiente, complementa o conhecimento e permite adquirir rotinas essenciais à manobra e governo.

Nos cursos de navegador aprende-se a teoria, mas a prática é essencial, pois saber é uma coisa e saber aplicar na prática é outra coisa completamente diferente que se vai adquirindo

para além da formação teórica. Investir no conhecimento da prática é uma mais valia e garantia de navegações seguras e plenas de prazer. E se isto é importante em qualquer altura e para qualquer pessoa, no Inverno com piores condições é ainda mais importante e fundamental.

A Preparação - "O Seguro Morreu de Velho e Quem vai para o mar, avia-se em Terra"

Adquirido o conhecimento mínimo, passamos para a segunda fase - a preparação. Preparar-se para ir para o mar, significa gerir uma logística algo trabalhosa, mas sem dúvida interessante para quem gosta destas coisas.

Na preparação podemos identificar várias áreas: documentação, palamenta e segurança, embarcação, planeamento, equipamentos e prevenção:

Documentação: Do comandante da embarcação - carta suficiente para a zona onde vai navegar, BI ou documento de identificação, e nos casos que se aplica carta de rádio operador. Para a embarcação livrete com a vistoria em dia, seguro, taxa de farolagem, Imposto de selo (pago em Janeiro de cada ano), licença de estação e eventualmente documento de vistoria da balsa.

Palamenta e segurança: Sinais visuais de socorro (válidos e em boas condições), lanterna (com suplentes), apito, faca de ponta redonda, extintor (válido), coletes e balsa (com inspecção válida), bóias e retenidas, farmácia (ajustada a cada tipo de classe de embarcação), cabos diversos, dois ferros de fundear, e comunicações (VHF marítimo e até um telemóvel). Eventualmente um VHF portátil de emergência, uma epirob (rádio baliza de socorro) para a embarcação ou pessoal (necessita ser licenciada pelo IPTM - Instituto Português Transportes Marítimos) e ter o MMSI (número e código de identificação). Não é má ideia levar uma caixa com algumas ferramentas e acessórios suplentes. Um GPS é importante, mas a agulha é obrigatória e essencial. Assegurar-se que todos estes equipamentos estão operacionais e que sabe utilizar ou funcionar com eles.

Embarcação, motor e/ou vela - obviamente que devem estar em boas condições, mantidas, cuidada e operacionais com as revisões necessárias. Dar especial atenção ao combustível. Se algo não está bem e é em terra um pequeno problema, pode no mar, tornar-se num grande problema. Conselho útil: Não sair para o mar sem ter verificado que tudo está operacional. Há mais marés que marinheiros ...

Fazer um bom planeamento é uma atitude de sensatez e maturidade. No mínimo ter ideia dos locais para onde quer navegar, saber os acessos, correntes, marés e quaisquer perigos ou circunstâncias importantes. Avaliar a meteorologia e levar combustível suficiente, água, alimentos e agasalhos. Reavaliar os meios de segurança, e finalmente deixar indicações a alguém em terra do itinerário, número de pessoas a bordo, e ETA (hora estimada de regresso). Numa situação problema, este gesto pode significar a diferença entre ser salvo ou não. O VTS (controlo de tráfego) pode ser contactado por VHF e informado do itinerário, tripulantes e horas.

Pensar nos equipamentos e acessórios que quer levar para bordo, que devem estar organizados e arrumados eficazmente, para que não criem instabilidade na manobra e também para que não se movam ou escorreguem e possam magoar alguém.

Finalmente Durante a preparação "Homem prevenido vale por dois e Mais vale prevenir que remediar...", pelo que prevenir, significa preparar-se eficazmente para enfrentar uma eventual dificuldade.

O primeiro passo é pensar nos possíveis problemas que podem acontecer, desde os previsíveis aos inesperados, para que nos possamos apetrechar minimamente de meios e condições par os enfrentar com o mínimo de eficácia.

É por isso importante levar toda a palamenta de segurança, exigível para os diferentes tipos de embarcação e zonas de navegação, bem como, outras mais valias, como ferramentas, mais comunicações, farmácia e meios de combate a incêndio e situações de água aberta. Estar preparado para lidar com pequenas avarias no motor ou sistemas complementares, com pequenos problemas de saúde ou bem estar dos tripulantes e ter soluções alternativas é uma questão de inteligência no homem do mar, pois todos sabemos que o recursos, meios e soluções no mar são muito mais limitadas que em terra. Pensar sempre que evitar um problema é muito melhor que remediá-lo.

A Prática - "A vida é a melhor das universidades" - Na prática aprende-se a fazer e deverá ser adquirida primeiro em ambientes protegidos e contar com a ajuda e saber de marinheiros mais experientes. Dar ouvidos aos que sabem mais, observar e treinar manobras e procedimentos, é aspecto fundamental da segurança a bordo. Só depois de ter adquirido alguma experiência se deve aventurar em mares mais abertos ou em condições mais expostas. Deve-se estar sempre apto e hábil com manobras essenciais, como homem ao mar e fundear. Em caso de pane ou avaria, fundear significa aumentar as possibilidades de ser socorrido e de passar menos tempo à espera de socorro. É com mau tempo que aumentam as possibilidades de homem ao mar, pelo que o treino destas manobras garante mais eficácia, rapidez e destreza no salvamento. Apesar de ser aconselhável não sair com previsão de mau tempo, pode acontecer ser-se surpreendido por esta situação e deve estar-se preparado para as técnicas de navegação com mau tempo (navegar de capa, correr com o tempo ou deriva). Estar pronto para prestar assistência a outras embarcações em dificuldades.

Como facilmente se pode perceber, nestas situações é fundamental saber usar o VHF para comunicações com outras embarcações ou estações de apoio e eventualmente os nossos próprios meios de socorro. Muitas vezes os cursos de segurança marítima são preciosos, pois envolvem o conhecimento mais alargado e o treino das comunicações e utilização de meios de socorro.

Se me perguntassem se eu sempre procedi assim, de acordo com o que escrevi, teria que dizer não, mas, também poderia acrescentar que esses erros me serviram para compreender e rectificar erros, e hoje provavelmente não os repetiria. Estou pois plenamente convicto que ter conhecimentos, estar preparado e ter experiência prática é a receita certa e o conselho para o verdadeiro marinheiro, desfrutar do mar e da sua embarcação com toda a segurança.

Disponível para as questões que entendam convenientes desejos de Boas Navegações

José Tourais / Patrão de Alto Mar
sextocontinente @mail.telepac.pt