

## LA REGATA DE LA MUERTE



En diciembre de 1998 la famosa regata Sydney-Hobart saltaba a los medios de comunicación del mundo por razones extradeportivas. Una serie de naufragios y desapariciones pusieron en jaque a la marina australiana, desatando, una vez más, la estéril polémica sobre si se deberían prohibir algunas de estas pruebas dado el altísimo coste de los rescates. Este asunto ya se había discutido cuando en la Vendée Globe del 2006 cuatro barcos naufragaron en el Índico Sur a más de 1000 millas de cualquier costa. Sin embargo, todos los participantes en ese tipo de pruebas conocen muy bien las condiciones que se pueden encontrar en esas aguas, además de que los meteorólogos que les asisten durante la regata les van marcando los pasillos de viento y las zonas donde la mar es más manejable. Los servicios de rescate de las diferentes partes del mundo civilizado están ahí para eso, y sus costes también los pagan el dinero de los navegantes.

La salida de esta trágica regata se dio con un viento estable de 15 nudos que fue subiendo poco a poco hasta alcanzar a primera hora de la tarde los 25. La organización ya había advertido sobre la posibilidad de mal tiempo, aunque no con la violencia que lo hizo. En cuanto cayó la noche, la radio costera australiana comenzó a emitir avisos sobre la llegada de un frente por el Oeste que se haría muy duro para aquellos que navegasen por el estrecho de Bass, el canal que separa el continente australiano de la isla de Tasmania. Muchos de los 115 participantes decidieron entrar de arribada en diferentes puertos de la costa, aunque los barcos más grandes y algún que otro intrépido navegante que se encontraba ya en el estrecho decidieron continuar hacia la meta. En pocas horas, y debido a la escasa profundidad que hay en la zona, las olas alcanzaron los 12 metros de altura, dejando a su paso murallas infranqueables y pendientes tan prolongadas que los veleros apenas podían bajar por ellas sin pasar por ojo -clavar la proa en la mar-.

En la madrugada las llamadas de socorro llenaron las ondas, y todos los helicópteros de salvamento disponibles salieron a buscarlos. En principio fueron 10, pero cuando empezó a amanecer llegarían a 20, sacados de todos los helipuertos cercanos. Hubo un momento, del que fui testigo, que eran tantas las peticiones de auxilio que se tuvo que echar mano de todas las aeronaves disponibles entre Sydney y Melbourne.

El espectáculo en la mar era aterrador con olas rompiendo por todos los lados y barcos sin palo a la deriva encapillados por olas gigantescas, mientras que sus tripulantes se refugiaban en las balsas salvavidas vapuleados por rompientes monstruosas. Desde el aire era más terrible si cabe, pues los vientos de 60 nudos movían a los aparatos como si fueran hojas de papel, al tiempo que trataban de izar a los navegantes desde el agua.

Los helicópteros rescataron a 55 personas. De los 7 veleros que fueron abandonados 5 acabaron por irse a pique. Pero lo

más trágico sería la pérdida de 6 hombres, casi todos miembros de la tripulación de un velero de madera. Paul Lea, piloto de helicópteros, que ya había participado en el rescate de los participantes en la Fasnet de 1979, aseguró que estas condiciones meteorológicas fueron mucho peores.

Tras la tragedia, de nuevo se abrió el debate sobre si deberían suspenderse las salidas de las regatas cuando la meteorología fuese tan adversa. Yo creo que sí, como de hecho ha pasado en varias ediciones de la Vendée Globe o la Mini Transat. La gente que llevamos en la mar mucho tiempo, siempre decimos que el marino ha de estar preparado para la llegada del mal tiempo, y sino le queda más remedio debe resolver sobre la marcha el paso de los frentes, pero hacerse a la mar para pasar un temporal de grandes proporciones, pudiendo evitarlo, es una soberana majadería. En esas condiciones extremas no se navega, a lo sumo, como sucedió en esta prueba, algunos lograron sobrevivir.