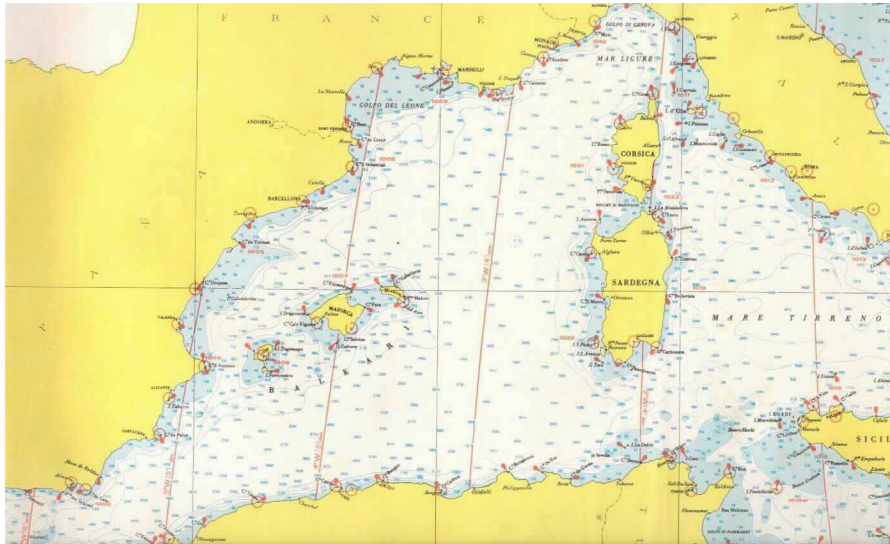


Viatge a Sardenya.

Del 2 al 22 Setembre 2001



Capítol 1

. Catalunya (**Port El Masnou**) a Sardenya

Diari de dos velers de 33 peus, que en un mes de Setembre han realitzat junts la travessia des del Masnou a Sardenya i retorn.

Cadascun està **tripulat** per una parella;

L'aparell que duem és simple:

Una vela de proa, Gènova 130% de **Kevlar** en el **enrollador**.

Una vela major de sabres, amb dues files de rínxols, en funda amb **Lazy Jack**.

Una Gènova lleugera (**Richer**) para **Stay** flotant.

Un **tormentín**.

Com propulsió **auxiliar**:

Motor dièsel de 25 **cv**.

Dipòsit de combustible de 100 **ls** i dos bidons **auxiliars** de 30 **ls** cadascun.

Haviem planificat tres possibles rutes:

La primera El Masnou directe a **Stintino**, en el nord de Sardenya, per al cas que tot es desenvolupi segons les nostres millors expectatives i el vent no ens faci modificar el rumb.

La següent alternativa passava per fer escala en la Illa de Menorca i seguir després rumb a Illa de **Sant Pietro**, en el sud de Sardenya, si els vents del Nord ens obligaven.

L'última alternativa passava per canviar la nostra destinació rumb a Balears si els vents eren de component Aquest.

Aquest any dos dies abans de la partida semblava que el temps ens anava a jugar altra dolenta passada; el divendres, una línia de mal temps i tempestes, i el dissabte la consabuda tramontana que bufa després del pas d'una borrasca. Cada 6h buscàvem novetats sobre vent i onatge en diverses webs de predicció meteorològica. Esperem un dia més, amb “la promesa” en tots els mapes de fletxes i colors que el temporal anava a amainar.

2 de Setembre

Ens aixequem amb l'alba i després de les últimes comprovacions sortim posant rumb a Cap **Falcone**, en el Nord de Sardenya.

El dia va clarejar una mica vetllat, vent de 7 Kn del Nord-oest (Proa i amura de Babor), i amb una mica de mar de fons de l'I. Vam posar la Major amb un rínxol per a establitzar el vaixell i iniciem la navegació a motor rumb 096°.

Durant llarg temps sembla que anem paral·lels a la costa Catalana, fins que al lluny albirem el cap de Creus, i aquí finalitza la vista de terra. Durant aquest període d'unes 8h de tant en tant ens creuem amb algun veler que s'endinsa en el mar, però aviat *viran de nou cap a terra.

L'últim part meteorològic per a la navegació que vam escoltar tènueament des de Begur ràdio ha pronosticat novament Avís de temporal del Nord-oest en G. de Lleó i Còrsega per al dimarts a mitjan dia, Arribarà el temporal a Sardenya abans que nosaltres???

Conforme perdem l'abric, al través del Cap de Creus, el vent puja i ens ve de proa (NE), havent de fer alguns bords per a aconseguir avançar, a pesar de seguir propulsats pel motor. Hem obert Gènova 2/3

. A mitjan tarda cessa el vent de proa, rola i es converteix en una lleugera brisa del sud entrant per estribord, però no és suficient per a inflar el Gènova, aviat ho vam enrotllar totalment.

A boca de nit no s'albira cap llum, excepte la del veler dels nostres amics. Ambdós procurem mantenir-nos en una distància al voltant de mitja milla.

Cada cert període de temps comuniquem per ràdio en el canal acordat amb l'altre vaixell per a comentar les prediccions, els plans de guàrdies, i altres incidències...El VHF portàtil amb un sol watt és suficient per a una bona comunicació, sense fer molt "soroll", d'aquesta forma no hem de baixar a la taula de cartes per a usar la ràdio fixa.

El sopar fred, preparada abans de partir va acompanyada d'una tassa de brou calent, si bé no fa fred s'agraïx per a temperar el cos i relaxar aquest puntet d'inquietud que tenim a boca de nit durant una travessia. Dues bons terms d'aigua calenta per a preparar infusions o cafè, unes quantes pastes i galetes i uns sucus estan preparats per a prendre en qualsevol moment durant les guàrdies.

El preciós vespre torna el color de l'aigua cada vegada mes calmada en un gris plateado, solament pinzellat de vermell per algun reflex del sol de ponent (en popa) i de la Lluna plena que comença a *clarear per llevant (en proa). Creio endevinar en segons que moments un centelleig del far de *Creus.

Durant la nit complim les guàrdies que havíem acordat cada 3 hores; mentre hi ha una persona sola en coberta, sempre usem el arnés subjecte a la línia de vida o a la regala mes pròxima, i de cap manera abandonar la banyera sense avisar a l'altre tripulant.

L'absència de vent deixa la superfície de l'aigua com un mirall, solament pertorbat pel deixant que nosaltres mateixos deixem en la nostra popa. No s'aprecien la majoria de les estrelles, ocultes per la llum de la lluna que enlluerna com un focus en plena nit.

No veiem mes que les llums o la resplendor de dues o tres grans vaixells que van passar a mes de cinc milles, fins que albirem les llums d'un vaixell que diverses milles per davant efectua canvis de rumb, desapareixent finalment per babord. Gairebé una hora després ens acostem a una balisa destellant i arrumbem per a deixar-la per babord. Quan estem prop d'ella veiem gràcies a la llum de la lluna que la superfície de l'aigua està plagada de petits flotadors, ràpidament paro l'hèlix i deixo que el vaixell passada entre ells avançant per la inèrcia i pel poc vent que queda. Per sort una milla després el mar queda de nou buidat i amb cura per a comprovar que no hi ha gens embullat en l'hèlix, vam reprendre la marxa a motor.

3 Setembre

L'alba ens mostra l'horitzó totalment net; el sol comença a despuntar i el mar, com un mirall, reflecteix per popa els tons *plateados de la lluna que roman encara després de nosaltres.

A mitjan dia comença a bufar vent del Sud que a poc a poc arriba a força 4. Parem motor. Mar arrissada i vent de través que ens fa escorar a l'hora de l'esmorzar; però aquest no és encara el temporal anunciat, i poques hores després per al vent i el mar queda totalment pla. En aquestes condicions de poc vent ens assaltava el dubte de si tindríem suficient combustible per a arribar a la nostra destinació, sense ralentir molt la marxa.

En una de les nostres habituals comunicacions vam comentar que estem un poc decebuts doncs després d'un dia i mig de travessia no hem vist dofins juganers o alguna Balena (encara que aquestes últimes millor veure-la des de lluny).

Abans de vespre aprofitem per a acostar-nos ambdós vaixells i fer una desocupada tècnica de 20 minuts. Revisem l'oli, l'aigua del motor i traspassem gas-oil dels bidons suplementaris al tanc principal. Amb uns 45 litres queda novament ple després de navegar mes de 30 hores amb el motor en marxa; tenim combustible suficient per a arribar en cas de necessitar fer-lo a motor.

Reprenem la marxa a motor. Fins a ara estem superant el millor terme mitjà previst que era de 5 nusos.

La nit cau sense vent suficient per a empènyer-nos. Algunes boires i núvols alts s'albiren en el Nord-oest, i encara que s'aproximen lentament s'esvaïxen a l'arribar a nosaltres diluïdes pels llamps de llum de la lluna.

Una suau brisa força 2 comença a bufar del sud, vam obrir 2/3 de Gènova.

La temperatura és molt agradable.

Enmig de la nit, durant la 2^a Guàrdia, quan l'altre veler es trobava a uns 200m al nostre estribord, un tremend sobresalt. De cop i volta una ombra apareix per proa i a pesar d'agafar la canya i maniobrar, no col·lisionem per un llarg de distància amb un vell Veler d'uns 12-15 mts d'eslora, veles fosques, i "sense llums". En el moment de creuar-nos a pesar que la lluna va permetre veure perfectament la banyera del "vaixell fantasma" no va albirar a cap persona en el lloc de comandament. No va alterar ni un grau el rumb i passant entre el nostre vaixell i el dels amics, va seguir el seu rumb en la nostra popa. Aproximadament a una milla de distància per la nostra proa se li van encendre les llums; la seva tripulació havia d'estar dormint.

4 de Setembre

Poc abans d'alba apareixen alguns núvols en l'Est però no impedeixen endevinar la silueta de les muntanyes mes altes per sobre dels reflexos del mar. En l'horitzó com si de foc es tractés, una franja de color vermell intens anuncia el sol que està a punt de treure el cap entre el fris de núvols i el plateado mar. Un preciós panorama.

La brisa del sud canvia A SE. i comença a refermar. De 10 a 15 nusos per l'aleta d'Estribord. L'onatge és incòmode fent treballar al pilot automàtic. El sol escalfa però

l'aire ens empeny i la vista de la costa és cada vegada més clara, falten poques hores per a arribar.

Comencem a identificar cap **Falcone** i a preparar l'aproximació al **Passage Fornelli**. En aquest estret entri **Isola Assinara** i Sardenya hi ha solament 4 metres de profunditat màxima. En la **Pilot IMRAY** està molt bé explicat la ruta exacta per a franquejar-lo: Hi ha quatre senyals piramidals de color blanc i negre en vertical, situades en la costa d'Illa **Asinara** (N) Cal prendre-les com enfilacions de dues en dues: Arribant des de l'Oest, passarem sempre pel nord de la Illa **Piana** i pel sud dels esculls amb rumb 071°. Enfilem per proa la 3^a i 4^a senyals més llunyanes (a l'Est del pas) , i en el moment de creuar la enfilació de la 1^a i 2^a més properes (en l'Oest del pas), vam canviar al rumb 121° enfilà-les per popa, i no abandonem aquesta enfilacions fins que la sonda marqui més de 10m. Continus.

En la **Pilot** s'avisava que solament es pot passar amb mar tranquil en cas contrari les ones **trancants** poden fer embarrancar el vaixell. Prop del pas ens assalten dubtes, però veiem un veler en sentit contrari que surt airós i ens decidim a creuar. Realitzem les maniobres descrites, amb poc motor i poca vela (a 3-4 nusos) i amb la constant observació des de proa, un veler després de l'altre.

Després de passar l'estret el vent aparent augmenta 15-20 nusos, però el mar està calmat en aquest costat. El panorama que s'albira és preciós. La Illa de **Assinara** al nord i tot el **Golf de Assinara** que s'obre des del sud fins a l'Est. En l'Oest algunes urbanitzacions amb platges d'aigües blaves i tranquil·les. Unes 2 Milles més al sud, ajudats pel *GPS, vam trobar el dic del port de **Stintino**. Cridem diverses vegades per ràdio, per mòbil, en Italià i en Anglès,... i davant nul·la contestació entrem en la **cala** del port, disposats a amarrar on puguem. Després de la **cala** el port es divideix en dues entrades de mar constituint dues preciosos ports naturals i bé protegits. En la **cala** hi ha també diversos vaixells fondejats, però a pesar del seu estreta **bocana** vam triar entrar en Porto **Mannu**, el més gran i el qual la **Pilot** recomana para iots de turisme per tenir els serveis d'un **Yach Club**.

Segueix sense aparèixer cap mariner (**ormegiatori** és a dir **amarrador**), i a les 13:40h abarloom en el moll de la gasolinera.

Encara que trepitgem terra ferma sembla que tot es mogui. Després de felicitar-nos, ens asseiem a l'ombra dels antics murs de pedra que separen el moll de les escales d'accés al poble i ho celebrem amb unes cerveses fresques. Havíem recorregut les 277 milles que separen El Masnou de **Stintino** en 53 hores de plaguda navegació.

Una hora després , l'encarregat de la gasolinera al que altre vaixell havia sol·licitat els seus serveis ens va indicar que havíem de deixar lliure el moll de subministrament i ens va ajudar a trobar al mariner. Finalment amarrem en el moll de transeünts, prop dels serveis i pràcticament dintre del bonic poble de **Stintino**.

Quan encara estàvem “**baldeando**” els vaixells i reposant aigua en els tancs va començar a bufar fort el vent del Nord-oest (**Nordoest**), 20-25nusos, és el temporal anunciat? Almenys hem arribat nosaltres abans, però.....ens agrada el port i vam decidir quedar-

nos uns dies en Stintino para descansar.

L'Alguer