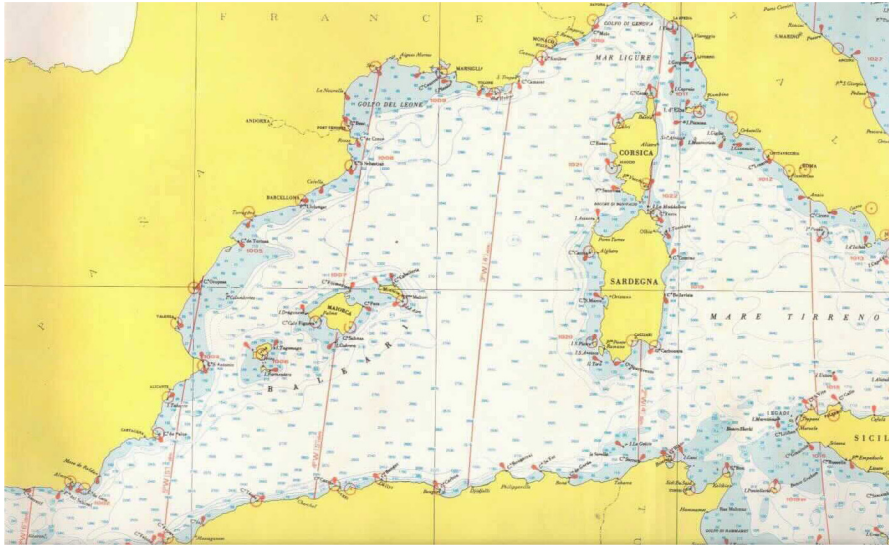


# Viaje a Cerdeña.

Del 2 al 22 Septiembre 2001



## Capítulo 1. Catalunya ( Port del Masnou ) a Cerdeña

Diario de dos veleros de 33 pies, que en un mes de Septiembre han realizado juntos la travesía desde El Masnou a Cerdeña y regreso.  
Cada uno está tripulado por una pareja;

El aparejo que llevamos es simple:

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

Una vela mayor de sables, con dos filas de rizos, en funda con Lazy Jack.

Una Génova ligera (Richer) para Stay flotante.

Un tormentín.

Como propulsión auxiliar:

Motor diesel de 25 cv.

Depósito de combustible de 100 ls y dos bidones auxiliares de 30 ls cada uno.

Habíamos planificado tres posibles rutas:

La primera El Masnou directo a Stintino , en el norte de Cerdeña, para el caso de que todo se desarrolle según nuestras mejores expectativas y el viento no nos haga modificar el rumbo.

La siguiente alternativa pasaba por hacer escala en la Isla de Menorca y seguir después rumbo a Isla de San Pietro, en el sur de Cerdeña, si los vientos del Norte nos obligaban.

La última alternativa pasaba por cambiar nuestro destino rumbo a Baleares si los vientos eran de componente Este.

Este año dos días antes de la partida parecía que el tiempo nos iba a jugar otra mala pasada; el viernes, una línea de mal tiempo y tormentas, y el sábado la consabida tramontana que sopla después del paso de una borrasca. Cada 6h buscábamos novedades sobre viento y oleaje en varias webs de predicción meteorológica.

Esperamos un día más, con la “promesa” en todos los mapas de flechas y colores de que el temporal iba a amainar.

## 2 de Septiembre

Nos levantamos con el alba y tras las últimas comprobaciones salimos poniendo rumbo a Cabo Falcone , en el Norte de Cerdeña.

El día amaneció algo velado, viento de 7Kn del Noroeste (Proa y amura de Babor), y con algo de mar de fondo del E. Pusimos la Mayor con un rizo para estabilizar el barco e iniciamos la navegación a motor rumbo 96°.

Durante largo tiempo parece que vayamos paralelos a la costa Catalana, hasta que a lo lejos divisamos el cabo de Creus, y aquí finaliza la vista de tierra. Durante este periodo de unas 8h de vez en cuando nos cruzamos con algún velero que se adentra en el mar, pero pronto viran de nuevo hacia tierra.

El último parte meteorológico para la navegación que escuchamos tenuemente desde Bagur radio ha pronosticado nuevamente Aviso de temporal del Noroeste en G. de León y Córcega para el martes a medio día, Llegará el temporal a Cerdeña antes que nosotros???

Conforme perdemos el abrigo, al través del Cabo de Creus, el viento sube y nos viene de proa (NE), teniendo que hacer algunos bordos para conseguir avanzar, a pesar de seguir propulsados por el motor. Hemos abierto Génova 2/3.

A media tarde cesa el viento de proa, rola y se convierte en una ligera brisa del sur entrando por estribor, pero no es suficiente para hinchar el Génova, pronto lo enrollamos totalmente.

Al caer la noche no se divisa ninguna luz, excepto la del velero de nuestros amigos.

Ambos procuramos mantenernos en una distancia alrededor de media milla.

Cada cierto periodo de tiempo comunicamos por radio en el canal acordado con el otro barco para comentar las predicciones, los planes de guardias, y otras incidencias....El VHF portátil con un solo vatio es suficiente para una buena comunicación, sin hacer mucho “ruido”, de esta forma no tenemos que bajar a la mesa de cartas para usar la radio fija.

La cena fría, preparada antes de partir va acompañada de una taza de caldo caliente, si bien no hace frío se agradece para templar el cuerpo y relajar ese puntito de inquietud que tenemos al caer la noche durante una travesía. Dos buenos termos de agua caliente para preparar infusiones o café, unas cuantas pastas y galletas y unos zumos están preparados para tomar en cualquier momento durante las guardias.

El precioso anochecer torna el color del agua cada vez mas calmada en un gris plateado, solo pincelado de rojo por algún reflejo del sol de poniente (en popa) y de la Luna llena que comienza a clarear por levante (en proa). Creo adivinar en según que momentos un destello del faro de Creus.

Durante la noche cumplimos las guardias que habíamos acordado cada 3 horas; mientras hay una persona sola en cubierta, siempre usamos el arnés sujeto a la línea de vida o a la regala mas próxima, y de ninguna forma abandonar la bañera sin avisar al otro tripulante.

La ausencia de viento deja la superficie del agua como un espejo, solo perturbado por la estela que nosotros mismos dejamos en nuestra popa. No se aprecian la mayoría de las estrellas, ocultas por la luz de la luna que deslumbra como un foco en plena noche.

No vemos mas que las luces o el resplandor de dos o tres grandes barcos que pasaron a mas de cinco millas, hasta que divisamos las luces de un barco que varias millas por delante efectúa cambios de rumbo, desapareciendo finalmente por babor. Casi una hora después nos acercamos a una baliza destellante y arrumbamos para

dejarla por babor. Cuando estamos cerca de ella vemos gracias a la luz de la luna que la superficie del agua está plagada de pequeños flotadores, rápidamente paro la hélice y dejo que el barco pase entre ellos avanzando por la inercia y por el poco viento que queda. Por suerte una milla después el mar queda de nuevo despejado y con cuidado para comprobar que no hay nada enredado en la hélice, reanudamos la marcha a motor.

### **3 Septiembre**

El amanecer nos muestra el horizonte totalmente limpio; el sol comienza a despuntar y el mar, como un espejo, refleja por popa los tonos plateados de la luna que permanece todavía tras nosotros.

A medio día comienza a soplar viento del Sur que poco a poco llega a fuerza 4. Paramos motor. Mar rizada y viento de través que nos hace escorar a la hora del almuerzo; pero este no es todavía el temporal anunciado, y pocas horas después para el viento y el mar queda totalmente llano. En estas condiciones de poco viento nos asaltaba la duda de si tendríamos suficiente combustible para llegar a nuestro destino, sin ralentizar mucho la marcha.

En una de nuestras habituales comunicaciones comentamos que estamos un poco decepcionados pues tras un día y medio de travesía no hemos visto delfines juguetones o alguna Ballena (aún que estas últimas mejor verla de lejos).

Antes de anoecer aprovechamos para acercarnos ambos barcos y hacer una parada técnica de 20 minutos. Revisamos el aceite, el agua del motor y traspasamos gas-oil de los bidones suplementarios al tanque principal. Con unos 45 litros queda nuevamente lleno después de navegar mas de 30 horas con el motor en marcha; tenemos combustible suficiente para llegar en caso de necesitar hacerlo a motor.

Reanudamos la marcha a motor. Hasta ahora estamos superando el mejor promedio previsto que era de 5 nudos.

La noche cae sin viento suficiente para empujarnos. Algunas brumas y nubes altas se divisan en el Noroeste, y aún que se aproximan lentamente se desvanecen al llegar a nosotros diluidas por los rayos de luz de la luna.

Una suave brisa fuerza 2 comienza a soplar del sur, abrimos 2/3 de Génova.

La temperatura es muy agradable.

En medio de la noche, durante la 2ª Guardia, cuando el otro velero se encontraba a unos 200m a nuestro estribor, un tremendo sobresalto. De repente una sombra aparece por proa y a pesar de coger la caña y maniobrar, no colisionamos por un largo de distancia con un viejo Velero de unos 12-15ms de eslora, velas oscuras, y “sin luces”. En el momento de cruzarnos a pesar de que la luna permitió ver perfectamente la bañera del “barco fantasma” no divisó a ninguna persona en el puesto de mando. No alteró ni un grado el rumbo y pasando entre nuestro barco y el de los amigos, siguió su rumbo en nuestra popa. Aproximadamente a una milla de distancia por nuestra proa se le encendieron las luces; su tripulación debía estar durmiendo.

### **4 de Septiembre**

Poco antes de amanecer aparecen algunas nubes en el Este pero no impiden adivinar la silueta de las montañas mas altas por encima de los reflejos del mar. En el horizonte como si de fuego se tratara, una franja de color rojo intenso anuncia el sol que está a punto de asomarse entre el friso de nubes y el plateado mar. Un precioso panorama.

La brisa del sur cambia a SE. y comienza a arreciar. De 10 a 15 nudos por la aleta de Estribor. El oleaje es incómodo haciendo trabajar al piloto automático. El sol

caliente pero el aire nos empuja y la vista de la costa es cada vez mas clara, faltan pocas horas para llegar.

Empezamos a identificar cabo Falcone y a preparar la aproximación al Passage Fornelli. En este estrecho entre Isola Assinara y Cerdeña hay solo 4 metros de profundidad máxima. En la Pilot IMRAY está muy bien explicado la ruta exacta para franquearlo: Hay cuatro señales piramidales de color blanco y negro en vertical, situadas en la costa de Isla Asinara (N) Hay que tomarlas como enfilaciones de dos en dos: Llegando desde el Oeste, pasaremos siempre por el Norte de la Isla Piana y por el sur de los escollos con rumbo 71°. Enfilamos por proa la 3ª y 4ª señales mas lejanas (al Este del paso) , y en el momento de cruzar la enfilación de la 1ª y 2ª mas cercanas (en el Oeste del paso), cambiamos al rumbo 121° enfilándolas por popa, y no abandonamos esta enfilación hasta que la sonda marque mas de 10m. Continuos.

En la Pilot se avisa que solo se puede pasar con mar tranquilo de lo contrario las olas rompientes pueden hacer embarrancar el barco. Cerca del paso nos asaltan dudas, pero vemos un velero en sentido contrario que sale airoso y nos decidimos a cruzar. Realizamos las maniobras descritas, con poco motor y poca vela (a 3-4 nudos) y con la constante observación desde proa, un velero tras el otro.

Tras pasar el estrecho el viento aparente aumenta 15-20 nudos, pero el mar está calmado en este lado. El panorama que se divisa es precioso. La Isla de Assinara al norte y todo el Golfo de Assinara que se abre desde el sur hasta el Este. En el Oeste algunas urbanizaciones con playas de aguas azules y tranquilas. Unas 2 Millas mas al sur, ayudados por el GPS, encontramos el dique del puerto de Stintino. Llamamos varias veces por radio, por móvil, en Italiano y en Inglés,... y ante nula contestación entramos en la rada del puerto, dispuestos a amarrar donde podamos. Tras la rada el puerto se divide en dos entradas de mar constituyendo dos preciosos puertos naturales y bien resguardados. En la rada hay también varios barcos fondeados, pero a pesar de su estrecha bocana elegimos entrar en Porto Mannu, el mas grande y el que la Pilot recomienda para yates de turismo por tener los servicios de un Yach Club.

Sigue sin aparecer ningún marinero (ormegiatori es decir amarrador), y a las 13:40h abarloamos en el muelle de la gasolinera.

Aún que pisamos tierra firme parece que todo se mueva. Tras felicitarnos, nos sentamos a la sombra de los antiguos muros de piedra que separan el muelle de las escaleras de acceso al pueblo y lo celebramos con unas cervezas frescas. Habíamos recorrido las 277 millas que separan El Masnou de Stintino en 53 horas de placida navegación.

Una hora después , el encargado de la gasolinera al que otro barco había solicitado sus servicios nos indicó que debíamos dejar libre el muelle de suministro y nos ayudó a encontrar al marinero. Finalmente amarramos en el muelle de transeúntes, cerca de los servicios y prácticamente dentro del bonito pueblo de Stintino.

Cuando todavía estábamos baldeando los barcos y reponiendo agua en los tanques comenzó a soplar fuerte el viento del Noroeste (Nordovet), 20-25 nudos, es el temporal anunciado? Por lo menos hemos llegado nosotros antes, pero.....nos gusta el puerto y decidimos quedarnos unos días en Stintino para descansar.

L'Arguer