

Un viatge per mar (i II)

per Pere Vilàs i Gil

Sempre és un vertader espectacle veure les evolucions dels vaixells a vela que es preparen per prendre la sortida d'una regata, però si n'hi ha, com aquell dia prop de quaranta, la visió esdevé magnífica, sublim. Per desgràcia, els que hi som dins no tenim temps per recrear-nos en la contemplació. S'ha d'estar atent a la maniobra ja que tothom es vol situar, especialment en els darrers cinc minuts, a la zona més propera a la boia de barlovent. En aquesta situació, no és infreqüent que algun patró, amb la visió parcialment disminuïda per les veles del seu propi vaixell, no s'adoni de la proximitat dels altres i, a vegades, el xoc és inevitable. El Reglament de Regates preveu que això pugui passar i estableix unes prioritats, de manera que sempre hi ha un culpable. El iot agredit pot desqualificar l'agressor hissant en el mateix moment la bandera de protesta i, a l'arribada a la meta, donar part al jurat de la regata dels motius que l'han obligat a fer la protesta. Si aqueixa és acceptada reglamentàriament, el iot inculpat és desqualificat. Tanmateix ningú no té massa interès en desqualificar l'altre, i menys arriscar-se a què li obrin una via d'aigua en el seu propi buc per l'acció d'un cop incontrolat, així que si la tripulació del iot que té preferència se n'adona del perill de col·lisió, comencen a cridar tots:

—Aigua! Aigua!

Fins que l'altre, en sentir la cridarel·la, rectifica el rumb d'un cop de timó. Quasi sempre passa el mateix i és comprensible, tothom vol situar-se, com dic, prop de la boia de barlovent. En les mateixes condicions nàutiques, el vaixell que està situat a barlovent té un

clar avantatge per sobre del de sotavent, igual a la distància que aquest segon ha de recórrer fins a situar-se en una posició paral·lela al primer, més la distància que hi ha entre els dos. Suposant condicions de vaixell i tripulació idèntiques, aquest avantatge és un handicap molt seriós que pot durar tota la regata, especialment si aquesta és curta o es tracta de recórrer un triangle olímpic. En el nostre cas, amb noranta milles de navegació per davant, no tenia tanta importància com per arriscar-se a rebre o pegar un cop d'imprevisibles conseqüències. Tot i això vàrem haver de demanar aigua perquè un iot se'ns atracava perillosament. N'Elisa es va espantar. Era la primera vegada que prenia part en una sortida d'aquella mena i va pensar que els nervis de la tripulació i aquells crits eren una cosa excepcional, que passava alguna cosa i que el vaixell estava en perill. Però no va dir res. Té molta fermesa aquesta dona. Ens ho demostraria hores més tard.

Tàctiques per a la sortida n'hi ha moltes i depèn de cada patró adoptar-ne una o l'altra. En altres regates havíem fet sortides molt avantatjoses posant-nos a navegar els darrers minuts amb les veles fluïxes en un rumb paral·lel i molt pròxim a la línia de sortida. Així, quan sona la sirena, l'únic que s'ha de fer és caçar les escotes i posar rumb a la boia de desmarcament —si n'hi ha— sense cap altra maniobra que faci aturar fatalment el vaixell. Aquesta vegada vàrem optar per situar-nos a una distància calculada darrera la línia de sortida. Allí paràrem i deixàrem les escotes en banda. Exactament cinc minuts abans de

la sortida vàrem caçar les escotes, i el vaixell va partir com si haguessin donat ja el senyal. D'aqueixa manera, quan és l'hora exacta, ja has arrencat i, si el patró ha calculat bé la seua posició, en el mateix moment del senyal de sortida estàs creuant la línia a la màxima velocitat possible.

Tot va anar bé. Vàrem ser un dels primers en virar la boia de desmarcament situada devers mitja milla lluny de la línia de sortida. Tot seguit, posàrem rumb d'agulla de 90° i vàrem col·locar les veles segons el nou rumb i l'angle d'incidència del vent que venia pel costat de babord.

En aquell moment, el vent era de tretze o catorze nus, així que, en previsió que augmentàs, vàrem posar el floc número dos, un poc més pesat i més petit. Al cap d'una estona de navegar així vàrem provar d'hissar un floc que treballa lliure de l'estai, un *genaker*. En Tito, que ha navegat per Califòrnia, va dir que a Amèrica aquesta vela era molt utilitzada. Jo sempre he pensat que aquestes veles que entre naltros tenen poc ús no convenen gaire, ja que en el temps que vàrem tardar en canviar-la ens varen passar dos o tres vaixells que al principi navegaven a la nostra popa. Com que la pèrdua de velocitat era evident i el vent de moment no augmentava, vàrem decidir posar el floc número u. Nova maniobra i nova pèrdua de camí afegida a la resta. Ens començàvem a inquietar. Felicitment, amb l'enorme floc vàrem recuperar part del camí que havíem perdut. Així vàrem navegar una o dues hores. La costa, per la popa, s'anava evadint de la nostra vista.

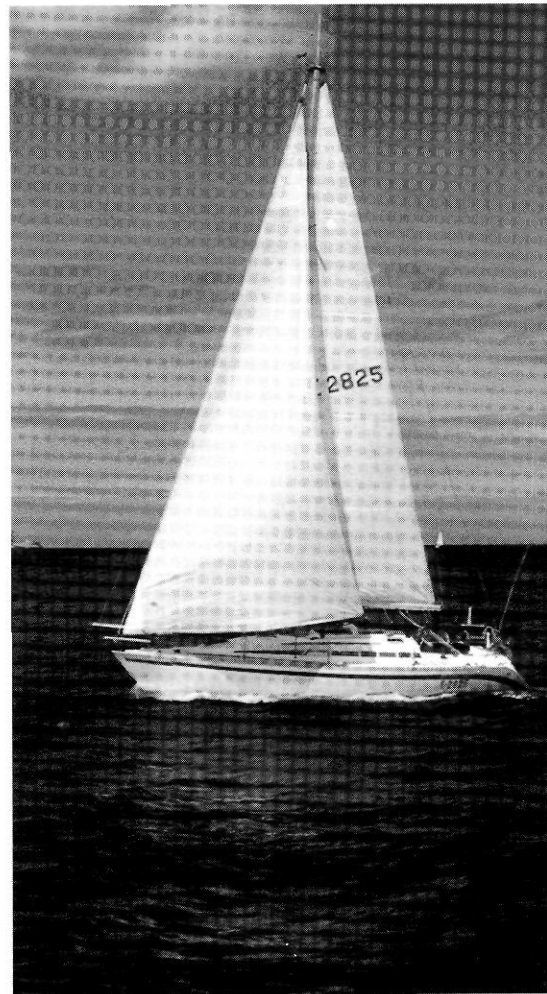
De dreta a
esquerra,
l'autor del
text, el
patró i un
tripulant.



De sobte, el vent augmentà la intensitat, l'anemòmetre va marcar vint nus. Vàrem haver de canviar novament el foc i posar el pesat, aquell amb el que havíem sortit de Dénia, ja que el que dúiem, el gros, només era apte per a fins quinze nus. El vaixell va arribar a navegar molt escorat. Amb aquestes condicions, el millor que es pot fer és reduir superfície de vela. L'experiència demostra que si navegues amb els candelers dins la mar, el que estàs fent en realitat és aturar el vaixell. La flota s'anava dispersant. Teníem vaixells per tot arreu, però la majoria eren a la nostra popa.

Així com anaven passant les hores, el vent i les ones augmentaven d'intensitat i de grandària. Encara que havíem posat el foc mitjà (en dúiem un altre de més petit), el vaixell anava fortament escorat a estribord. La velocitat es mantenia a set o vuit nus i guardàvem les distàncies amb els altres que navegaven als nostres costats. A bord, tothom estava content, es feien bromes i gaudíem d'alegres conversacions entre amics. Poques coses hi ha que uneixin tant a la gent i generin més sentiments d'amistat que el

fet d'haver navegat plegats. Les llargues hores passades enmig de la mar a la canya d'un vaixell, fruit de les esplèndides nits d'estiu o compartint el fred i la humitat a l'hivern, creen sentiments de solidaritat que perduren gairebé tota la vida. Aquell dia fins i tot algú va aventurar un o dos acudits que ens feren riure. Jo, tot i això, anava fent banda, assegut damunt l'orla i vigilant l'anemòmetre. Quan el vent va arribar a trenta nus, les bromes es varen acabar com per art d'encantament. En Tito va anar a proa per canviar el foc i posar el més petit que dúiem. Es va haver de fermar per fer la maniobra. Quan va tenir l'operació enlestida, al moment de donar el pedaç retirat a n'Elisa per l'escotilla de proa, un gran cop de mar es va estavellar contra l'amura. El vaixell va trepidar i un núvol d'aigua salada ens va assotar fortament a tots. El primer en rebre'l va ser en Tito que va quedar completament xop. Sort va tenir d'haver-se fermat, ja que l'arnès el va aguantar i va impedir que anàs allargat per damunt la coberta amb perill de donar-se un cop, o qui sap si fins i tot de caure a la mar. No vull ni



pensar de quina manera l'hagués-sim pogut ajudar. El pitjor va ser, però, que l'aigua va penetrar per l'escotilla mullant n'Elisa i omplint tota la cambra de proa.

Quan l'operació de canvi de floc va haver acabat, vàrem haver de rissar la major. Les xàfegues de vent eren ja massa fortes i la sensació de fred, a conseqüència dels esquitxos que el vent ajudava a entrar pel coll de la roba d'aigua, era ja molt intensa. A aquella hora estàvem més o menys a la meitat del canal. N'Elisa, que feia de navegant, va calcular la posició i ens en va informar. Crec que tots, en el nostre interior, li vàrem agrair que no es desmoralitzàs i afegís així un problema més a tots els que ja començàvem a tenir.

El patró va donar ordres a Roselló i a Toni de posar-se l'arnès de seguretat. Només n'hi havia tres, així que ell mateix i jo quedàrem sense, a més de n'Elisa que no havia sortit fora ni un moment. Només els que han navegat en condicions dures saben la força moral que dona tenir un tripulant a la cabina, que va fent tot allò que els que estan fora, a la banyera, no podem fer, com ara preparar viandes, calcular la posició, recollir les veles i replegar tot el que cau a terra per efecte dels violents moviments del vaixell. Els tripulants que estàvem fora ja feia estona que ens havíem col·locat a la banyera. Amb aquelles condicions ningú no podia anar assegut a l'orla, ni amarrat.

El segon ris aviat es va fer necessari. De lluny vàiem les costes d'Eivissa, però només les vàiem quan estàvem a la cresta de l'ona. Llavors, quan baixàvem a tota velocitat, perdiem de vista tot el que ens envoltava i només vàiem l'ona que acabava de passar per baix de la quilla i la que venia a continuació. El dia era molt clar i l'atmosfera neta completament. El sol, el primer de l'any que jo prenia, em cremava la cara. Tot i haver-me posat les ulleres, me les havia d'anar llevant cada cop que volia calcular d'una ullada si el rumb que dúiem era el correcte. Els esquitxos d'aigua de mar, quan el vent els eixugava, quedaven com regalims salnitrosos que m'impe-
diem veure lluny, però no tenia

temps, ni mitjans, per rentar-les. Tampoc hagués servit de gran cosa. Quan el vent va arribar als trenta-cinc nus, vàrem haver de plegar la major. N'Elisa ens anava comunicant les notícies que podia escoltar per la ràdio. Ens as-sabentàrem que un o dos vaixells s'havien desarborat –probablement per mantenir la major tota hissada. Un altre, després d'haver perdut el pal, era remolcat en direcció al port de la Savina.

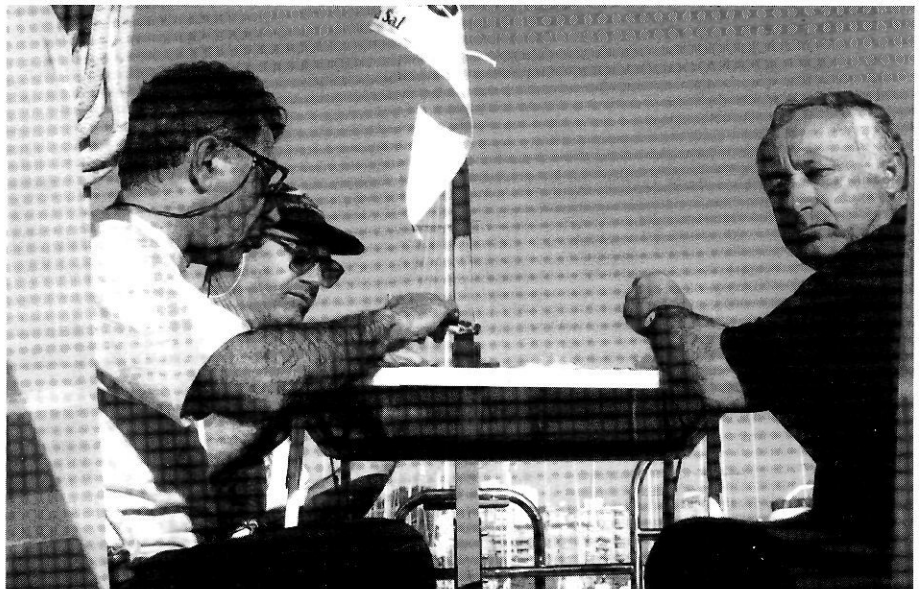
El primer cop de mar dels grossos va sobrevenir a unes deu milles de l'illot del Vedrà. Quan vaig veure que per l'aleta de babor venia aquella muntanya d'aigua amb la cresta blanca d'escumalls, vaig cridar:

–Vicent, dóna-li s'amura! Dona-li s'amura!

D'un colp de timó el vaixell va orsar, i va quedar de proa a aquella impressionant massa d'aigua que s'acostava a gran velocitat, imparable, com per fer-nos saber que allí comandava la força cega de la natura i que nosaltres no érem més que uns indesitjables infiltrats. La col·lisió va ser fortíssima. Primer, el vaixell va començar a pujar, a enorme velocitat però no prou de pressa. Quan vàrem arribar a una altura on la velocitat de desplaçament de l'ona era major que la capacitat del vaixell per remuntar-la, la massa d'aigua va passar pel damunt. La coberta va desaparèixer tota baix de l'enorme llengua d'aigua completament blanca de colèrics escumalls. Vaig sentir un colp al pit i

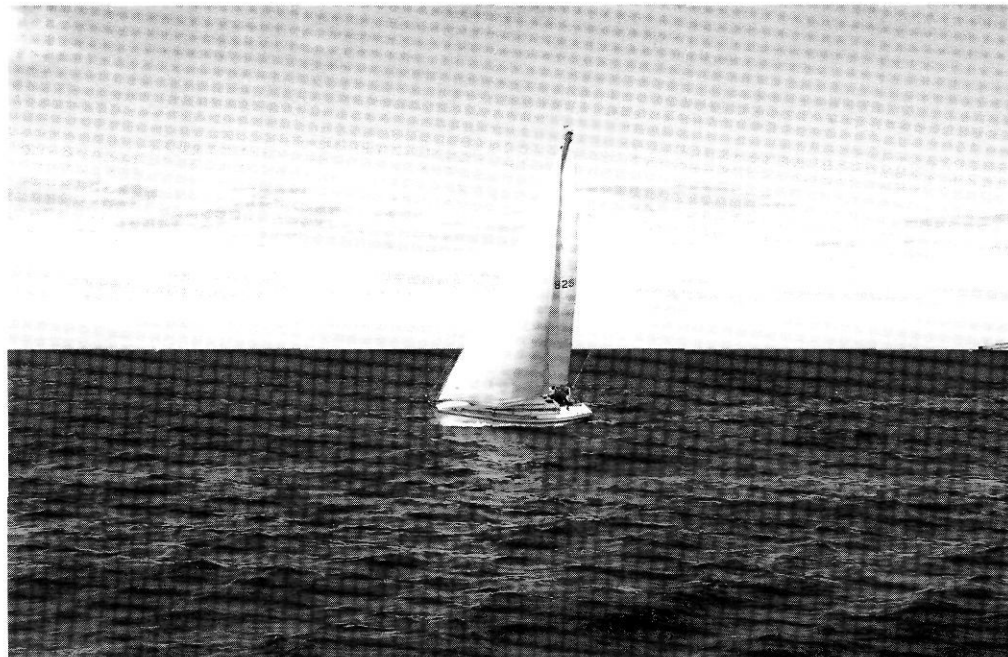
a la cara que em va desplaçar en-re-re en el blanc de la banyera allà on jo seia. Tenia el braç passat voltant el *winch* de l'escota i gràcies a això no em va tirar damunt en Vicent, que estava assegut al meu darrere, amb la canya a la mà. Quan va haver passat, vaig sentir que l'aigua que havia entrat per entre la pell de la cara i la caputxa, em baixava per tot el cos avall. Era freda. Em va començar a tremolar els genolls i la barra de baix amb un trontoll gairebé incontrolable. Així passaren dues o tres ones. No podíem fer res més. Quan va venir la bona, en Tito va anar a proa jugant-se la vida per tal d'arriar el floc. Tot i ser el més petit, encara era massa gran. L'aigua que passava per damunt de la coberta l'omplia i feia arribar el vaixell fins al punt que en Vicent, amb el timó, no podia mantenir-lo de proa a la mar.

Immediatament vàrem engegar el motor. Adoptant una autoritat que no tenia, vaig manar a tots que anassin baix, tancassin totes les escotilles i aixetes de drenatge i tenguessin preparat el portó per posar-lo si feia falta. Com que no hi havia temps ni llibertat de moviments per posar-nos els arnesos dels que havien anat a baix, vaig agafar un cap dels que dúiem tirats a la banyera, me'l vaig passar per baix dels braços, vaig fer un nus que em va semblar ben assegurat, i em vaig amarrar al *winch* de l'escota. Després, vaig repetir l'operació amb en Vicent, que no podia amollar el timó ni



un moment; el vaig amarrar al balcó de popa amb un altre cap passat en doble. En Toni va decidir quedar-se fora, ben amarrat amb el seu arnès a l'anella de l'escota de la major. Així vàrem navegar una bona estona. Però no podíem estar-hi tot el temps que ens faltava per arribar al redós del Vedrà, perquè ens passàvem més temps de proa a la mar que en la direcció correcta, la qual cosa ens allunyava del nostre objectiu. Les enormes ones, d'uns cinc o sis metres, venien una rere l'altra. L'anemòmetre marcava ja quaranta nus, que sumats als vuit o nou de marxa del vaixell feien un total d'uns quaranta-vuit nus, amb algunes ràfegues de cinquanta. Algú va suggerir d'anar a Sant Antoni, però vàrem rebutjar de seguida la idea. Amb aquella mar no era possible entrar al port. No hi havia més remei que provar d'agafar les ones per l'aleta de babord, cosa que, a més de ser correcta, ens permetia seguir el rumb adequat per arribar al Vedrà. Els quaranta nus de vent feien udolar els cables de l'eixàrcia amb un soroll perllongat, com si aquesta fos viva i es queixàs. L'invent va funcionar bé. Quan les ones venien amb aquella bromera, el vaixell, agafat per l'aleta, començava a aixecar-se de popa com si alguna força misteriosa i certament gratificant el xuclàs del cel, i l'ona passava per baix sense embarcar mica d'aigua. Tot seguit, baixàvem la baldana de l'ona a enorme velocitat, com si anàssim a bord d'un ascensor que hagués perdut el control; però ni els colps de mar ni els esquixos no entraven a bord. D'aquesta manera vàrem navegar quatre o cinc hores, pujant i baixant sense parar.

Vaig pensar que aquelles ones desmesurades eren produïdes pel fet que havíem arribat a la plataforma d'Eivissa i que, en haver-hi menys fons, feia bullir l'enorme massa d'aigua que venia d'alta mar, alhora que començàvem a entrar dins l'efecte de la rebullada del corrent que, després de pegar contra les costes de ponent de l'illa, tornava enrere. Per això, quan encara érem enmig del canal, tot i haver-hi mal temps, els colps de mar no eren tan elevats i el vaixell, convenientment amarinat, navegava molt més bé.



A unes cinc milles del Vedrà, el Tropicana, que navegava a motor, ens va passar per la proa. Després vàrem saber que un colp de mar l'havia ajagut, i que els tripulants varen anar a parar a l'aigua. Com que tots havien tengut la precaució de posar-se els arnesos, quan el vaixell es va tornar a posar dret per ell mateix, varen tornar a bord arrossegats pel violent moviment d'adreçament.

El nostre objectiu era aguantar el temporal fins arribar al Vedrà. Una vegada allí, només hauríem de fer front a les restes de maror que donaven la volta pel propi Vedrà, i al vent que passava entre aquest illot, el Vedranell i la costa, com a màxim fins al cap de Cala Llentrisca. D'allí fins als Freus havia d'estar calma. Solament havíem de saber si un cop arribats als freus, trobaríem la punta de mal temps que en situacions de nord dona la volta a l'illa d'Eivissa i apareix allí, fent difícil el pas entre les dues illes.

Quan vàrem arribar al redós del Vedrà, ja caiguda la nit, la llum del seu far ens va rebre amb joia. Tots estàvem exhausts, però contents d'haver passat el pitjor sense que en cap moment no haguéssim perdut el govern del vaixell. Feia lluna plena i la seua llum donava un reflex argentat als penya-segats de l'Oliwa, del cap del Jueu i de cala Llentrisca. Les llums de les cases dels Cubells i de Porroig em

varen semblar senyals d'alegria, com si els seus propietaris, assabentats de les hores difícils que acabàvem de passar, les haguéssin encès per a nosaltres, per donar-nos la benvinguda. La llum de l'aeroport es reflectia en uns núvols i els donava una aparença irreal, com si sortís de dins ells.

En arribar als Freus poguérem comprovar, amb alegria, que els meus temors de trobar maror no s'havien complit; posàrem rumb al port d'Eivissa, confiàrem el vaixell a en Tito i a Rosselló, i vàrem baixar a canviar-nos la roba completament mullada. L'exercici de moure les cames em va activar de nou la circulació de la sang, la sentia com recorria el meu cos alhora que una agradable sensació de calor m'envaïa. El contacte amb la roba seca em va semblar una delicada carícia i em vaig ajeure a la llitera gran. En Vicent i en Toni varen desaparèixer a la cambra de popa. Quan ja érem a l'altura dels Malvins, vaig sentir per la ràdio que un tripulant del Fanfarre, el vaixell en què en Tito havia passat la nit a Dénia, donava el senyal d'home a l'aigua. Immediatament es va iniciar un intens trànsit radiofònic pel canal setze entre la Creu Roja, la comandància de Marina i el Fanfarre. Vaig mirar l'hora. Era la una de la nit.

PERE VILÀS I GIL
(Fotos: D.D.)