Comentaris al PRUG

**Fondeig**

Cal tenir en compte la normativa d´obligat compliment respecte de la línia de fondeig.

Pes de l´àncora mínim : depèn del desplaçament de l´embarcació i del que s´especifiqui en la seva documentació.

Longitud de cadena mínima : el mateix valor que l´eslora del vaixell.

Longitud total de la línia de fondeig : 1 eslora de cadena i quatre eslores de cap. El cap ha de tenir també una mena (diàmetre) corresponent al desplaçament de l´embarcació.

Cal saber que per a que l´àncora quedi immobilitzada ha de treballar paral·lela al fons, en horitzontal. Aquest fet no s’aconsegueix sinó hi ha, com a mínim el tros de cadena.

Cal saber que el fondeig òptim es realitza sobre els fons de sorra per la seva millor subjecció i nul risc d’enrocada.

Cal saber que per fondejar a la gira, sistema que és el més habitual, és a dir proa al vent, cal amb bon temps, i a fi de que l´àncora no llauri el fons, deixar anar una longitud de línia de fondeig igual a tres vegades la fondària existent. Si fa mal temps, el mínim és de cinc vegades.

Un cop clavada, l’àncora s´enfonsa per la forma de les ungles, el seu pes i les estrebades induïdes pel propi vaixell. Quan hi vent constant l´embarcació va enrere i la cadena s´estira no tocant el fons. Quan minva el vent l´embarcació va cap endavant i una petita part de la cadena reposa en el fons. L´afectació és mínima, però hi és. Quan l´embarcació per efecte d´un vent de direcció variable, es veu obligada a seguir el vent, si el fondeig està ben fet, l’àncora resta immòbil i la cadena segueix els passos del punt anterior.

A la proposta es parla de fer una divisió entre les embarcacions considerant unes eslores petites fins a 18 metres i unes de grans d´entre 18 a 25 metres amb l´objectiu de que aquestes últimes fondegin en fons d´almenys 25 metres.

Cal que ens fem unes reflexions. Primer : La immensa majoria d´embarcacions tenen una eslora inferior a 12 metres. Per sobre del 95 per cent! La màxima afluència d´embarcacions al Parc es dóna durant els mesos de Juliol i Agost i no amb la mateixa intensitat diària. Cal tenir en compte també el fet de que la tramuntana exerceix durant bastants dies un efecte dissuasori per a la navegació, així com que la immensa majoria d´usuaris fan una navegació molt local i en conseqüència la presiió difereix molt entre les diferents zones afectades pel PRUG.

En conseqüència la pressió sobre les fons marins és francament mínima, excepte el període àlgid entre el 15 de Juliol i 15 d´Agost.

Problemàtica que comporta aquesta regulació des del punt de vista de la navegació :

Si una embarcació de 18 metres ha de fondejar en un fons de 25 metres, per fer-ho correctament haurà de tenir una línia de fondeig d´almenys 75 metres, que per seguretat haurà de ser de cadena i si hi ha vent de 125 metres. I si hi ha 30 metres? O 40?

Si l´embarcació fa 25 metres d´eslora estarà en la mateixa situació, però la qüestió l´afectarà una mica menys, donat que el desplaçament i arqueig augmenten exponencialment.

Per quins motius afecta haver de portar tanta cadena? Només els enumero :

Alteració de l´assentament de l´embarcació. Massa pes a proa.

Canvi en el comportament dinàmic. Dificulta les maniobres i el pas de l´onada. L´hèlix treballa pitjor.

Es produeix un immersió en el vaixell, reduint el francbord.

En els velers s´incrementa l´ardència. (Capacitat del vaixell de anar contra el vent) Semblaria que aquest efecte seria favorable si no fos que el resultat final és el contrari : faria anar més de costat (abatiment) i menys endavant.

Poques embarcacions estan preparades per a emmagatzemar aquest quantitat de cadena i cap.

El resultat de lo exposat és una disminució de la Seguretat en la navegació, i malauradament un increment substantiu del consum, amb les conseqüències ecològiques que això comporta.

**Velocitat màxima.** El redactat és un contrasentit i es contradiu amb les normes del RIPA que fins a 50m de les roques i 200m de les platges no abalisades, 3 nusos. No ni ha cap estudi que demostri que es produeixin molèsties a la fauna per més o menys velocitat. La limitació de la velocitat “tant a motor com a vela “ a 15 nusos és una mesura directament antiecològica i confusa, doncs no es pot posar en el mateix sac embarcacions tant diferents.

Cal saber que existeixen bàsicament dos tipus d´embarcacions, les de desplaçament i les de planeig. A les primeres la velocitat màxima ve limitada per la seva eslora, així una barca de 10 metres de desplaçament no pot superar més o menys els 8 nusos. El seu consum òptim es troba quan navega a 6-7 nusos. Les planejadores, en canvi per obtenir el seu consum òptim necessiten aixecar el casc de l’aigua i per aconseguir-ho necessiten velocitat. L´increment de consum quan una planejadora navega a una velocitat inferior a la de planeig s´incrementa exponencialment. D´altre banda la limitació a 15 nusos de velocitat dels velers és absurda, doncs són comptadíssims els que puguin navegar a aquesta velocitat. La majoria es queden en uns modestos 8 nusos

**Navegació nocturna i pernoctació.** Em costa identificar quin impacte lumínic tenen els llums de navegació, que per cert són obligatoris durant la navegació nocturna. No comporta cap impacte sonor ni lumínic. Qui pernocta fondejat ho fa en busca de pau i silenci. I per descomptat no contamina el seu petit bocí de mar que ocupa.

**Derrota directe.** La derrota directe per travessar una RNP no té cap sentit navegant a vela. Això ens portaria a haver d’abandonar la navegació a vela, que és la no contaminant i posar en marxa el motor. Cal saber que quan el vent bé de proa cal anar fent una mena de zig zag per anar progressant.

**Subministrament de combustible al mar.** No és una pràctica habitual però en cas de necessitat no pot ser prohibit ni sancionat perquè és un tema de seguretat.

**Boies de fondeig.** Comporten un gran impacte visual. No sabria dona cap nota positiva a l´establiment de camps de boies en cales encara no humanitzades. Pensem que un vaixell fondejat s´hi estarà un temps limitat i deixarà la cala, en canvi totes les instal·lacions necessàries per a un camp de boies romandran en el temps. Cal tenir en compte que, al menys a la Mar d´Amunt el manteniment de les boies serà un tema econòmic important, doncs no és infreqüent que els mesos de Juliol i Agost hi hagin tramuntanes de força 8. Afegeixo que altres tipus de restriccions a la navegació i que comporten el seu abalisament amb boies representen molt sovint un perill per a la navegació nocturna, doncs manquen de llum i queden fondejades en punts situats directament a la derrota dels vaixells.

**Informació.** No hi ha prou amb imprimir un fulletó per a coneixement del propi organisme del parc. Les limitacions que afectin a la navegació per ser efectives i legals han de complir estrictament amb els reglaments internacionals marítims (RIPA, IALA, MARPOL, SOLAS). De no ser així podran sempre ser recorreguts i posats en qüestió. Per exemple l’abalisament de una RNP hauria de ser feta amb les balises especial grogues d’acord amb el reglament IALA, i tenen unes característiques pròpies de colors i formes i porten llum de color grog. (com les que abalisen el Parc de les Illes Medes) Una boia groga no té cap significat per a un navegant (nacional/internacional) si no es reglamentària. Així mateix s’ha de donar coneixement públic de l’existència d’aquestes limitacions de la navegació a fi de ser incorporades a les cartes de navegació, derroters i guies.

**Formació de navegants i navegació sense títol.** No son els ports ni les nàutiques els estaments indicats per donar aquesta formació, sinó les escoles nàutiques homologades. En el cas de navegació sense títol cal saber que només és per a embarcacions de fins a quatre metres i 15 cavalls i embarcacions de vela lleugera, per tant no poden allunyar-se gaire del port de sortida comportant un impacte quasi nul en el medi marí.

Així mateix cal que les autoritats competents de mantenir l´ordre al Parc, tinguin com a mínim una formació marinera adequada a les seves funcions.

Josep Valldeperas i Vidal

Director

Escola Nàutica Mar Brava