



ARCHIVO  
**"SAMOA"**. Es el caso más relevante de 2007, tanto por las dimensiones del barco como porque estuvo 15 días ante Cala Tortuga

## Una víctima mortal en Cala Tirant en junio de 1996

■ En la última década sólo se debe lamentar una víctima mortal tras la varada de un yate. Fue en junio de 2006 ante la costa de Cala Tirant. Una pareja de franceses navegaba con destino a Mallorca y su intención era fondear en la Bahía de Formentor. A medio camino se encontraron con una tormenta que les desorientó. Al llegar a Menorca confundieron el perfil costero con el de Mallorca y, atendiendo a las cartas náuticas de Formentor, accedieron al interior de la cala donde, por el fuerte oleaje, perdieron el control del velero y colisionaron contra las rocas. Confusiones de este tipo son habituales pues entre ambas islas sólo difieren 2 ó 3 grados en el rumbo.

ESTE AÑO SE HAN PRODUCIDO DOS CASOS. EL DEL "SAMOA" EN FAVÀRITX Y EL "BRENDANUS" EN FORNELLS

# Salvamento Marítimo ha socorrido 52 varadas en los últimos diez años

El tramo litoral entre Es Grau y Cala Tirant es la zona donde se producen más siniestros de este tipo debido al desconocimiento de la cantidad de escollos a poca profundidad allí localizados

O.R.P.

Maó

El hundimiento del "Don Pedro" en Eivissa ha reavivado la curiosidad sobre los casos de encalladura que se producen en las Islas. Según ha informado Salvamento Marítimo, las aguas menorquinas no presentan un alto índice de incidencias. En la última década han tenido que intervenir en 52 ocasiones con el único balance negativo de una víctima mortal, en 1996. El resto de varadas que se hayan producido no han precisado de su actuación y han podido ser solventadas por los propios patrones afectados.

Este año, los efectivos de Salvamento Marítimo han tenido que intervenir en dos casos. El primero fue a principios de julio cuando el "Samoa" colisionó contra un escollo frente a la playa de Cala Tortuga, en la costa de Favàritx. Hace diez días se produjo el segundo incidente. El "Brendanus" embarrancó cerca de Fornells. En esta ocasión una embarcación de la reserva marina pudo socorrer a la tripulación y dar aviso del accidente. La fluctuación es la caracte-

### LAS VARADAS AÑO A AÑO

<b>1996</b> ■ Salvamento Marítimo intervino en ocho ocasiones.	<b>2002</b> ■ Se repitieron las cifras de 1999.
<b>1997</b> ■ La cifra de actuaciones bajó hasta tres.	<b>2003</b> ■ Año de gran incidencia con 13 rescates.
<b>1998</b> ■ Sólo una embarcación quedó atrapada en la costa insular.	<b>2004</b> ■ Dos embarcaciones embarrancaron en la Isla.
<b>1999</b> ■ La incidencia se elevó hasta cuatro yates.	<b>2005</b> ■ Un solo barco precisó la ayuda de Salvamento Marítimo.
<b>2000</b> ■ Una única intervención.	<b>2006</b> ■ El temporal del verano pasado aumentó la cifra de varadas hasta 13.
<b>2001</b> ■ Salvamento rescató nueve barcos.	<b>2007</b> ■ Se han registrado dos casos.

rística principal del análisis anual de encalladuras. Si bien los años 2003 y 2006 se pueden considerar los peores, con 13 casos, el resto oscilan entre los ocho de 1996 y los dos de 2004. "Es im-

posible determinar un factor que nos explique este fenómeno; carecemos de una explicación lógica", apuntan desde Salvamento Marítimo. Normal, teniendo en cuenta que en los accidentes

intervienen factores tan imprevisibles como las condiciones climáticas o la preparación de los patrones.

Lo que sí puede localizarse fácilmente es la zona más conflictiva para la navegación. Ésta es la costa norte, desde Es Grau hasta Cala Tirant. Se trata de un perfil en el que se encuentran gran cantidad de islotes y escollos a poca profundidad, lo que hace imprescindible consultar las cartas de navegación. "Algunos patrones se fiaban de su instinto y eso les ha llevado a colisionar contra las rocas", comentan fuentes portuarias.

Otro punto complicado es el puerto de Maó. "Hay que respetar las balizas de La Mola y Es Castell, así como la de la Illa del Rei", recomienda Salvamento Marítimo. Éstas guían el trayecto correcto para no chocar contra el fondo. Algunos patrones, muchos por descuido, pasan por el lado equivocado de las señales asumiendo un riesgo innecesario para su integridad por lo que se recomienda máxima prudencia durante la maniobra de entrada al puerto, sobre todo en caso de yates de gran calado y mercantes.

Cerca de las playas también se

producen algunos atascos. En este caso poco tiene que ver un despiste durante la navegación sino las condiciones climatológicas. "Ante un empeoramiento repentino del estado del mar, el ancla se suelta y el barco deriva hacia las rocas", detallan desde Salvamento Marítimo.

### Tipología

Atendiendo a estas explicaciones es fácil deducir que son los barcos de recreo los más propensos a padecer algún tipo de accidente. "Normalmente son embarcaciones en tránsito, que están de paso, por lo que no conocen las aguas y es más probable que puedan tener algún problema", comentan desde Salvamento Marítimo. Como curiosidad, ver que la mayoría de incidentes los protagonizan yates procedentes de Francia, aunque "hay de todo".

Los cargueros son menos propensos a sufrir varadas y, de producirse, normalmente es "a causa de una avería en el timón". En 2006 se registró un conato de varada en la Isla del Lazareto que se pudo resolver sin gran complicación. ■