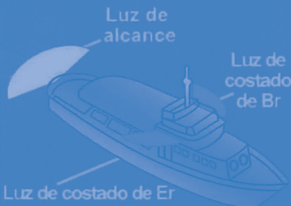


REGLA 24 APUNTES

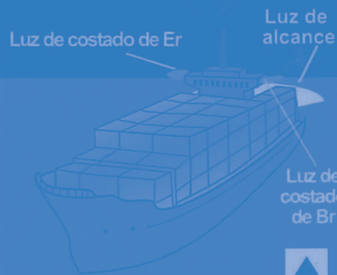
Remolcador
Longitud del remolque > 200 m.
Con capacidad de maniobra restringida del remolcador y del remolcado



Remolcado conjunto < 200 metros



Remolcado conjunto > 200 metros



Remolcador y remolcado de día > 200 mts



REMOLQUES

05

CURSOS DE PATRÓ D'EMBARCACIONS D'ESBARJO

CONJUNTO < 200 m.
REMOLCADOR < 50 m.

CONJUNTO > 200 m.
REMOLCADOR < 50 m.

EMPUJANDO POR EL COSTADO

EMPUJANDO POR EL COSTADO

REGLA 25 Buques a vela

BUQUES A VELA > y < de 50 m.



LUCE IDENTIFICATIVAS

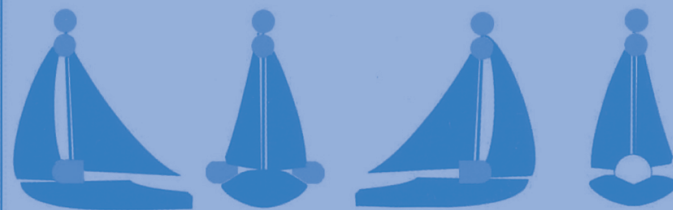


MARCAS FONDEADO DE DÍA

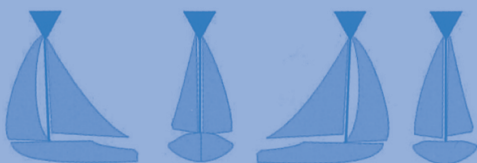


MENOR DE 7 m.
no tiene obligación

BUQUES A VELA > y < de 50 m. + luces optativas



NAVEGANDO A MOTOR Y A VELA
Señal de día



ALTERNATIVA ESLORAS < de 20 m.
Farol combinado, en el tope del palo.



A VELA Y REMO < de 7 m.
Farol o linterna de luz blanca



APUNTES

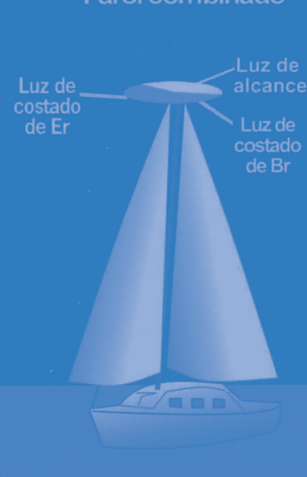
> y < de 50 m.



> y < de 50 m. + luces optativas



Alternativa esloras < de 20 m.
Farol combinado



Navegando a motor y a vela
Fondeado de día



A vela y remo < de 7 m.
Farol o linterna de luz blanca



L'escafandrisme et permet descobrir fons marins de bellesa excepcional. Per poder fer immersió en llocs bonics que presentin condicions de seguretat per al submarinista cal una embarcació i disposar del títol de navegació corresponent. Per aquest motiu el Club va decidir organitzar cursos per a l'obtenció de títols de Patró d'Embarcacions d'Esbarjo.

En reunió de Junta Directiva de **24 de febrer de 1969**, s'acordà doncs organitzar el **Primer Cursillo de Patrones de Embarcaciones Deportivas**. Per desenvolupar-lo es van contractar els serveis professionals d'una escola de nàutica de Barcelona, **El Club del Navegante** del senyor David Paredes tota una institució i de les més experimentades en la matèria.

En aquest primer Curs s'hi van inscriure 22 alumnes que evidenciaren l'encert de la decisió que fou també una bona plataforma per donar a conèixer el Club del Mar - CRIS Terrassa i a la vegada incrementar la cartera de nous socis. Els alumnes inscrits al primer curs foren: Josep Almirall, Josep Armengol, Josep Baldó, Ernest Bellés, Estel Caba, Joaquim Campà, Eusebi Cima, Francesc Colom, Francesc Colomer, Martí Colomer, Gervasi Escayol, Fermí Estragués, Isidre Galí, Joan Guitart, Jordi Pujol, Josep Oliva, Miquel Àngel Onandia, Ramon Onandia, Pere Ros, Josep Serres, Santiago Trullàs i Josep Quera. La pràctica totalitat van ser aprovats.

Degut a l'èxit de participació se'n van continuar fent un o dos anualment. S'organitzaren també cursos de patró de iot i algú per lliure es presentà als exàmens de capità de iot. Aquest títol no té cap limitació de distància ni d'eslora.

Per tal de donar màximes facilitats i flexibilitat d'horaris s'incorporà com a professor de manera desinteressada el soci **Josep Serres** assessorat i supervisat per l'escola **Club del Navegante**. A mig curs tingué un accident amb una ala delta i no

el va poder acabar. Com que l'escola de nàutica de Barcelona no tenia cap professor disponible per acabar el curs, van assumir aquesta tasca el **Fermí Estragués**, que en aquells moments ja disposava de la titulació de patró de iot, i la seva esposa la **Pilar Benito**. El Fermí va assumir les classes de teòrica i la Pilar la de llums de navegació. El resultat del curs va ser de molts aprovats ajudats també per la qualitat dels alumnes.

L'escola **El Club del Navegante** va continuar amb els cursos de titulacions nàutiques al Club del Mar - CRIS Terrassa durant molts anys, constituint un bon servei per a la ciutat, fins el moment en que es van establir altres escoles d'aquesta especialitat a Terrassa i per tant es va desestimar continuar amb aquesta activitat formativa.

Titulacions actuals:

LLICÈNCIA DE NAVEGACIÓ

Eslora màxima 6 metres, fins a dues milles de la costa amb navegació diürna.

PNB PATRÓ DE NAVEGACIÓ BÀSICA

Eslora màxima 8 metres, fins a cinc milles de la costa amb navegació diürna i nocturna.

PER PATRÓ D'EMBARCACIONS DE RECREO (ESBARJO)

Eslora màxima 15 metres, fins a 12 milles de la costa ampliable a 24 metres amb habilitació de Balears, navegació diürna i nocturna.

PDI PATRÓ DE IOT

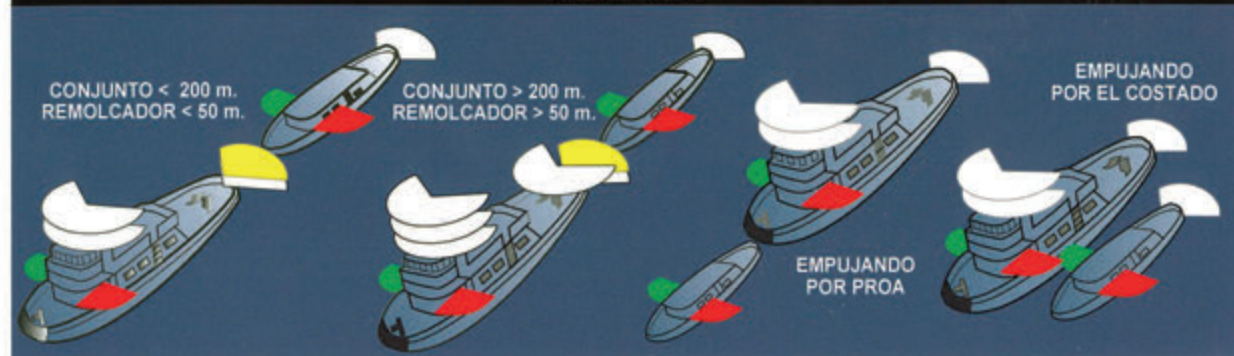
Eslora màxima de 24 metres fins a 150 milles de la costa, navegació diürna i nocturna.

CDI CAPITÀ DE IOT

Sense límit d'eslora ni de distància de la costa.



**Fermí
Estragués i Ventura**

REGLA 24 APUNTES**REMOLQUES****REGLA 25 Buques a vela**

BUQUES A VELA > y < de 50 m.



LUCE IDENTIFICATIVAS

MARCAS FONDEADO DE DIA

MENOR DE 7 m. no tiene obligación

BUQUES A VELA > y < de 50 m. + luces optativas



NAVEGANDO A MOTOR Y A VELA
Señal de día



ALTERNATIVA ESLORAS < de 20 m.
Farol combinado, en el tope del palo.



A VELA Y REMO < de 7 m.
Farol o linterna de luz blanca

**APUNTES**

Part del fulletó d'indicacions sobre la normativa dels llums de navegació en embarcacions de motor i vela.

Títol de Patrona
d'Embarcacions
d'esbarjo a motor i vela,
corresponent a
Pilar Benito.


Generalitat de Catalunya
Departament d'Agricultura,
Alimentació i Acció Rural

L'Hble Sr. Joaquim Llena i Cortina
Conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural

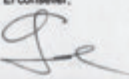
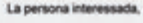
d'acord amb la normativa vigent, expedeixo a

Maria Pilar Benito Salvo

el títol, per a activitats esportives, de

Patrona d'embarcacions d'esbarjo a motor i vela

Barcelona, 8 d'agost de 2007

El conseller,  La persona interessada, 

30308662393085509



Josep Serres i Fortuny professor del Club del Mar - CRIS - Terrassa de Cursos de Patró d'Embarcacions d'Esbarjo.

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

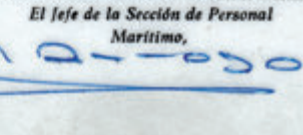
N.º 230061675/A.178

Título **PATRON DE YATE**

Expedido el 20 de Enero de 1.976.- en Madrid

Apellidos **SERRES FORTUNY**

Nombre **JOSE**

El interesado,  El jefe de la Sección de Personal Marítimo, 

Caduca el 20 de Enero de 1.981

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

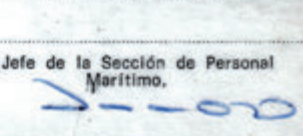
N.º 230061675/ 651

Título **CAPITAN DE YATE**

Expedido el 31 de Enero de 1.978.- en Madrid

Apellidos **SERRES FORTUNY**

Nombre **JOSE**

El interesado,  El jefe de la Sección de Personal Marítimo, 

Caduca el 31 de Enero de 1.983

Títols de Patró de lot i de Capità de lot d'en Josep Serres i Fortuny.



06
EMBARCACIONES

Recentment creat el Club del Mar - CRIS Terrassa l'any 1968, la seva finalitat principal consistia en la pràctica de l'escafandisme i d'altres com la promoció i pràctica de qualsevol activitat esportiva que es pogués desenvolupar al mar, la qual cosa va evidenciar la necessitat de disposar d'embarcació pròpia.

Inicialment fins i tot abans de la fundació del Club per poder practicar aquesta activitat, normalment per indrets de la **Costa Brava** i el **Cap de Creus**, s'havia de convèncer a alguns pescadors ja coneguts pels pioners del submarinisme per tal que ens portessin amb les seves embarcacions als indrets on els fons submarins feien atractiva la nostra pràctica esportiva tant per les fondàries entre **20 i 50 m**, com per l'**espectacularitat de la seva flora i fauna**.

Això però no ens garantia poder comptar amb embarcació, ja que sovint estaven ocupats en la seva activitat professional, en ocasions fins i tot els caps de setmana i dies festius, la qual cosa una vegada situats a la zona escollida (normalment **Cadaqués** una de les preferides per a la pràctica de la nostra activitat) ens obligava a iniciar un torn de visites per intentar convèncer a algun dels pescadors del lloc com eren en **Jaume «Met» Faixó**, en **Pere «Peret» Fortuny** i l'**Aleix «Alejo» Descamps** els quals ja tenien experiència provada en l'acompanyament d'equips de submarinistes, per tal de copsar la seva disponibilitat.

1970 COMPRA DE L'EMBARCACIÓ MATRICULADA COM A PUERTO DE GARRAF

Tractada aquesta qüestió en sessió de Junta Directiva, es va acordar la compra d'una embarcació escaient per a l'activitat, i ja que el Club no disposava de recursos econòmics per a la seva compra, es cobriria amb aportacions personals d'aquells socis que hi volguessin col·laborar. La compra doncs seria en règim de participacions, la titularitat seria del Club i l'ús obert als socis que ho demanessin de manera programada, amb prioritat per aquells que aportaren el finançament.

L'embarcació no podia ser massa cara ja que els recursos econòmics dels socis eren limitats. Després de diverses indagacions va sorgir una oferta que encaixava amb allò que interessava: l'embarcació **PUERTO DE GARRAF** matrícula **BA 2-F 3722-3^a**. En **Josep Quera Martí** va contactar amb el propietari, el senyor **Francisco Haro**, de Barcelona que la tenia en venda. Es tractava d'una embarcació de fusta d'uns deu anys d'antiguitat, amb una **eslora de 8,2 m i 2,5 m de mànega**, equipada amb un motor dièsel d'un sol pistó i arrencada manual amb manovella o maneta.

Una comissió de tres o quatre socis vam anar doncs al **Port de Barcelona** on estava fondejat el **Puerto de Garraf**, i el seu propietari ens va portar a navegar per tal de demostrar-nos el seu

bon funcionament. Efectivament va engegar el motor a la primera i tot deixant una fumarola negra endarrere i el soroll característic dels motors d'un sol pistó amb el seu «pot-pot-pot-pot...», ens vam adonar de seguida que allò ens convenia i que fins i tot «*potser li fariem la competència al Comandant Cousteau...*».

Una vegada tancat el preu de la compravenda i acordades les aportacions dels socis compradors, en **Josep Quera** contactà novament amb el senyor **Francisco Haro** amb la finalitat de precisar els detalls del lliurament i la data. La sorpresa va ser majúscula en respondre-li el senyor **Haro** que la compravenda no seria possible perquè el **Port de Garraf** havia desaparegut del seu fondeig del **port de Barcelona**, a causa d'un temporal succeït feia un parell de dies. No sabia on era i que se suposava enfonsada en algun lloc mar endins.

A conseqüència de la notícia, ens vam quedar tots corpesos i sense el «caramel». Passats uns dies, es rep una trucada del senyor **Haro** per comunicar-nos que havia aparegut el **Port de Garraf** varat i colgat de sorra a la platja d'El Prat de Llobregat i la donava per perduda doncs tenia una avaria important al casc de fusta i totalment coberta de sorra fina inclosos el motor i els mecanismes.

Tot i això en **Josep Quera** li demanà d'anar a fer-hi una inspecció conjunta per veure si es podia fer alguna cosa. L'estat era depriment i

el propietari va dir que ja no en volia saber res doncs no hi veia solució material.

La Proposta. En Josep Quera li va proposar encarregar-se de la recuperació o sigui buidat de sorra, retirada de la platja, transport, reparació del casc, desmuntatge i muntatge del motor i mecanismes, pintura i avarament. El cost total de la factura dels treballs seria restat del preu pactat, i el sobrant li seria abonat a ell, proposta que va acceptar resultant beneficiosa per a ell ja que sense tenir cap feina va cobrar un 25% del preu inicial pactat abans del sinistre. L'altre 75% es va invertir en la reparació, o sigui que ambdues parts vam quedar satisfetes, com ha de ser en tot bon negoci.

El seu trasllat, navegant des del **Port de Barcelona** fins als **Canals d'Empuriabrava** i de **Santa Margarida al Golf de Roses**, va ser tota una aventura sobretot per constatar que l'engegada del motor no era tan fàcil com semblava ja que si el motor s'engegava a dretes (endavant) no passava res, però si s'engegava a l'inrevés com passava en ocasions, el «motorista» que feia anar la maneta s'hi jugava el físic o com a mínim les dents, cosa que va succeir en certa ocasió al **Jaume Bultà**. També vam poder comprovar que a part de la bomba elèctrica i la bomba manual d'extracció d'aigua de l'interior de l'embarcació era imprescindible una «galleda» com a suport a les bombes per si alguna fallava o bé entrava més aigua de la que ambdues bombes podien treure. Sovint havíem de fer servir la galleda, sobretot quan, després d'estar la barca fondejada uns quants dies, ens disposàvem a sortir a navegar i prèviament calia buidar l'aigua acumulada a l'interior mitjançant «unes vint o trenta galledes ben curulles» mentre es feien funcionar també les dues bombes.

Aquests inconvenients no tenien importància comparant-los amb la sensació de llibertat i satisfacció que ens proporcionava poder navegar i anar als indrets que nosaltres volíem sense dependre de ningú ni límits d'horaris ni de condicionants pel possible mal temps.

Durant més de dues llargues temporades, estius i hiverns compresos, el **Port de Garraf** no va parar, sempre ens va portar i ens va tornar de les immersions i en acabar els «picnics» i arrossades a les cales amb jornades que s'allargaven fins a la

posta del sol van sovintejar, a la **Mar d'Avall**, **cala Montjoi** i **cala Jonculs**, **cala Guillola**, **cala Bona**, **cala Jugadora** a la **Mar d'Amunt**, **cala Culip**, **cala Portaló**, **cala Galladera**.

1973, 13 de juny COMPRA DE L'EMBARCACIÓ NEREIDA

Aviat ens vam adonar però de la conveniència de poder disposar d'una embarcació més moderna, amb casc de fibra de vidre i motor amb sistema d'arrencada elèctrica i sobretot que no fes aigua per estalviar-nos el seu buidatge de la sentina a cops de galleda, exercici que resultava esgotador.

De seguida es va concloure **vendre el Port de Garraf** i cercar una nova embarcació. Després de diverses visites a diferents drassanes fins i tot algunes del **País Basc** ens vam decantar per la **compra** (amb el mateix sistema de finançament que l'anterior) d'un **NORAY-30** embarcació amb casc de fibra de vidre de **8,65 m d'eslora**, **3,08 m de mànega**, **1,66 de puntal** i **8,22 tones** equipada amb un **motor dièsel marca PERKINS de sis cilindres i 80 HP**. Dissenyada per l'enginyer **Javier Visiers** i fabricada als Astilleros LEPANTO S.A. de Santa Coloma de Cervelló. La vam batejar amb el nom de **NEREIDA**, amb matrícula **5ª BA-2-5311**. Es va dotar també d'un motor dièsel Mini-Soler de 9 HP que feia funcionar un compressor d'alta marca BAUER per a la càrrega de les ampolles d'aire comprimit. Aquesta embarcació equipada amb compressor va esdevenir una autèntica joia per a la nostra activitat.

Ara ja disposàvem d'una embarcació moderna, segura i ben equipada on també podíem fer la càrrega de les ampolles. Les activitats d'immersió amb posteriors pícnic i arrossades a les cales van continuar sent una constant. Durant l'època de bon temps bàsicament els mesos d'estiu i tardor, la **NEREIDA** quedava fondejada a la **Rada de Cadaqués** per tal d'estalviar-nos cada vegada l'anada i tornada als **Canals d'Empuriabrava** o de **Santa Margarida** travessant el Golf de Roses.

Durant cinc anys del 1973 al 1978 va ser una embarcació que formava part del paisatge de **Cadaqués**, havia estat tota una icona sempre present al paisatge de la Rada, i en totes les ocasions que se'ns demanava per col·laborar en rescats, o ajuts a embarcacions en dificultats,

o per desenrocar del fons del mar xarxes de pescadors o àncores la **NEREIDA** sempre era allà on fes falta.

El **juny de 1973** es va estrenar l'embarcació amb una sortida d'immersió als **Illots Columbrets** que en aquells anys s'anomenaven «Illes Columbretes». Va ser una prova de foc a més d'aigua, ja que durant la navegació ens vam passar algunes hores resolent problemes mecànics cosa freqüent quan es tracta d'una embarcació totalment nova i sobretot si et trobes a mar obert.

El sistema de fondeig que teníem instal·lat a la **Rada de Cadaqués** va funcionar perfectament fins la **nit del 26 al 27 de novembre de 1978** que va bufar el **Mestral amb cops de vent huracanat de 130 km/hora**. Al dia següent vam rebre una trucada del Despatx de l'Ajudantia de Marina de Cadaqués anunciant-nos que la **NEREIDA** havia desaparegut. Efectivament la força del vent va ser suficient per arrencar el «mort» bloc de formigó i cadenes del fondeig que van ser arrossegats pel fons fins que van quedar sospesos per la proa de l'embarcació. Va ser impulsada pel **Mestral** fora de la **Rada de Cadaqués** a mar obert sense deixar rastre, solament el fang del fons era marcat pels forats fets pels blocs de formigó que acabaven amb un solc perfectament rectilini ben marcat amb la direcció contrària (**SE**) que l'havia impulsat el **Mestral (NO)**.

La conclusió va ser clara: el temporal de vent de **Mestral massa fort o el «mort» massa petit**, o el més probable la suma d'ambdues coses.

1979 COMPRA DE L'EMBARCACIÓ NEREIDA II

La Companyia Asseguradora Phoenix Latino, S.A. mitjançant el seu Agent Delegat senyor Jordi Tell Nohet es va fer càrrec del sinistre de la **NEREIDA** cobrint la totalitat del capital assegurat. La facilitat que ens proporcionava aquesta embarcació s'ajustava tant a les nostres necessitats que immediatament ens vam posar

en contacte amb l'Enginyer **Javier Visiers** per tal d'encarregar-li un altre **NORAY-30** amb igual casc i mides de l'anterior, equipat però amb dos motors dièsel de sis cilindres marca **MWM DITER de 102 HP** cada un, amb la qual cosa disposàvem de molta més potència i facilitat de maniobra. També igual que en l'anterior vam instal·lar un motor dièsel Mini-Soler de 9 HP que accionava un compressor d'alta marca **BAUER** per a la càrrega d'aire comprimit per a les ampolles. Aquesta nova embarcació va ser batejada amb el nom de **NEREIDA II**, amb matrícula **5ª BA-2-11111**. Avarada i amarrada al Port de Barcelona, el **15 de juliol de 1979** fou traslladada a Cadaqués en la seva primera singladura pels socis Pere Valldaura com a patró i com a tripulants en Ramon Guinjoan, Jaume Bultà i Sebastià Mas.

Amb la millora de les prestacions i facilitat de maniobra ens va permetre la continuïtat de les nostres activitats i actuacions en alguns rescats de manera immillorable durant deu anys més. A mitjans de l'**any 1989** el grup més actiu en immersions i sortides de navegació havia quedat reduït a menys de la meitat dels seus integrants i part del grup que ja no participava de les activitats d'immersió va demanar resoldre la seva coparticipació, motiu pel qual es va decidir vendre l'embarcació i liquidar les participacions. Va ser adquirida per un grup reduït d'aficionats al mar de Cadaqués que coneixien bé les seves característiques i prestacions i immediatament vàrem acordar el preu de compra-venda.

Ens congratulem i felicitem els actuals propietaris cadaquesencs ja que actualment encara es pot veure la **NEREIDA II** molt ben conservada amb el mateix nom i els mateixos motors **MWM Diter** inicials, ara però amb matrícula **7ª BA-2-49-95** navegant pel **CAP DE CREUS**, i sovint fondejada a **Port Lligat**.



**Sebastià
Mas i Plana**



1970 novembre. Embarcació «PUERTO DE GARRAF» a l'embarcador de Cala Cullaró al Cap de Creus en una sortida d'immersió i posterior arrossada. Eslora: 8,2 m; Mànega: 2,5; Motor: Dièsel d'un sol pistó i engegada manual amb manovella. Casc de fusta. Matricula BA 2-F 3722-3ª. Foto: Manel Puyalto.



1970 novembre. El «Puerto de Garraf» navegant pel Cap de Creus. A bord d'esquerra a dreta: Joaquim Camp i Pere Valldaura. Foto: Manel Puyalto.



1973 juliol. Embarcació «NEREIDA» als Canals de Santa Margarida, amb el grup de socis copropietaris i algun invitat a bord preparats per a una sortida d'immersió al Cap de Creus. Eslora: 8,65 m; Mànega: 3,08 m; Puntal 1,66 m; Motor: Dièsel de sis cilindres marca Perkins i 80 HP Casc Noray 30 de fibra de vidre. Matricula 5ª BA-2-5311. Equipada amb un motor Dièsel marca Mini-Soler de nou HP per fer funcionar un compressor d'alta marca BAUER. Foto: Un soci copropietari.



1984 octubre. Embarcació «NEREIDA II» a la Riba d'es Poal de Cadaqués, amb un grup de socis copropietaris i algun invitat a bord preparats per a una sortida d'immersió i arrossada a Cala Culip al Cap de Creus. Eslora: 8,65 m; Mànega: 3,08 m; Puntal: 1,66 m; Motors: 2 Dièsel de sis cilindres marca MWM DITER de 102 HP cada un. Casc Noray 30 de fibra de vidre. Foto: Un soci copropietari.



1985 agost. Embarcació «NEREIDA II» navegant pel Cap de Creus al Sud de l'Illa Messina, per cercar el lloc d'immersió escollit. Foto: Sebastià Mas.

6.1. VALLCARCA

A principis dels anys 80, feia poc que havia entrat a formar part del Club del Mar, però ja participava en els cursos d'escafandrista com a auxiliar dels monitors, ja que en aquella època els alumnes inscrits eren molt nombrosos i tota col·laboració era ben rebuda.

La meua prioritat era fer totes les immersions que podia. Un grup de socis i submarinistes em va proposar entrar a formar part de la seva agrupació que havia comprat un vaixell per tal de condicionar-lo per a la pràctica del submarinisme. Sense pensar-m'ho dues vegades vaig acceptar immediatament. Es tractava del **VALLCARCA**, un vaixell ja conegut al Club per certa sortida a les Illes Columbretes l'any 1972, amb no massa bon record per l'incident al col·lidir al moment d'abarloar amb el Roger de Flor, (abans «Pepito Vera») un pailebot de 33 m d'eslora noliejat al mateix temps i per la mateixa sortida, maniobra en la que en resultà malparat en Josep Quera, amb una ferida al cap de la qual sortosament se'n va recuperar de manera ràpida després d'unes hores en observació a l'Hospital de Castelló de la Plana.

El **VALLCARCA** de 15,5 m d'eslora i 4,65 m de mànega, construït amb fusta de pi de melis. Inicialment havia estat utilitzat com a remolcador per a transport de ciment des del Port de Vallcarca a Barcelona. Posteriorment els seus propietaris l'havien reformat per esdevenir un creuer d'esplai, cabines, cuina i menjador amb fusta d'un antic vagó de tren. També es comentava que els seus propietaris, la pròpia família Fradera, el va utilitzar per fugir cap a Itàlia als inicis de la guerra civil.

Per la seva antiguitat el motor Kelvin Dièsel de quatre cilindres tenia molta dificultat d'arrencada

fent necessàries diverses reformes per aconseguir que funcionés mínimament. Després de molts treballs, feines i modificacions, proves i sortides curtes dins el mateix port de Barcelona on estava amarrat, vam poder fer la singladura fins a Roses on efectuàrem algunes immersions.

El cap del grup i patró del vaixell sempre va ser en Josep Franco i Sirvent. El grup estava format per una tripulació canviant i heterogènia de socis i amics com l'Agustí Rivas, en Salvador Aragú, l'Enric Condal, en Francisco Rodríguez conegut per «Paco Plomos», en Pere Morera, el Víctor Ortiga, l'Àngel Enguita en Joan Sort i jo mateix. Tots participàrem en les tasques de la posada a punt i començàrem a fer diverses sortides amb altres socis del Club del Mar i invitats alguns d'ells veterans com van ser en Ramon Torner, en Sebastià Mas, en Pere Ros i en Manel Puyalto. El Vallcarca tenia com a base i port d'amarratge el d'Empuriabrava, posteriorment el de Santa Margarida i per últim el de Roses.

Tot es va fer amb la màxima il·lusió i ganes per poder disposar d'un mitjà per a la immersió, però de seguida ens vam adonar de l'envergadura de les despeses de manteniment d'un vaixell d'aquestes dimensions i antiguitat, per la qual cosa vam prendre la decisió de vendre'l.

El nou propietari senyor Falco el va reformar totalment i li instal·là un nou motor. Rebatejat amb el nom de FALCO va passar a donar servei a un «Diving Center» i posteriorment dedicat a treballs marítims i de rescat.



**Lluís Cloles
i Bernaldo**



1980. Embarcació «VALLCARCA» fondejada als indrets de Cala Montjoi (Roses). Eslora: 15,50 m; Mànega: 4,40; Puntal: 2,31 m; Motor: Dièsel de quatre cilindres marca KELVIN de 110 HP. Casc de fusta de pi de melis. Foto: Un soci copropietari.

6.2. VALLCARCA, PERIPÈCIES I MECÀNiques

Tot va començar amb una il·lusió: la de tenir un vaixell prou gran perquè un grup d'amics poguessin anar a fer immersió i no haver de portar les ampolles a l'esquena com fèiem sovint a qualsevol cala on creïem que hi havia un fons marí prou interessant.

Un grup inicial de quatre amics **Enric Condal, Agustí Rivas, Salvador Aragú** i jo mateix **Josep Franco** vàrem decidir comprar un vaixell vell a l'abast de la nostra butxaca per poder fer immersió.

Iniciàrem la tasca amb l'Enric Condal que coincidíem de vacances a Cambrils on fèiem immersions amb fons sorrenys plens de nacres i després de les immersions anàvem al port a veure quins vaixells hi havia en venda. Desco- brírem una petita embarcació de pesca anomenada Mar Tusquet de 7 m d'eslora equipada amb un motor semidièsel de dos temps de cap calent que engegava amb maneta a mà, però en veure les dificultats d'arrencada, doncs calia escalfar amb un bufador una bola que portava al capdamunt del seu únic cilindre (d'aquí el nom de «cap calent»), vàrem desistir de comprar-la.

Tot i seguir buscant no trobàvem el vaixell adequat, limitats sempre per l'economia doncs entre quatre tot allò que no fos una Zodiac de segona mà ens quedava fora del nostre abast.

L'Enric Condal i jo mateix ja disposàvem d'una Zòdiac antiga i atrotinada que ens deixava el Fermí Estragués amb opció de compra equipada amb un motor Evinrude que fallava més que una escopeta de fira. La portàvem juntament amb l'Enric, ell la Zòdiac a sobre d'un Seat 124, jo el motor amb un Renault 4L, i per descomptat les famílies i els equips d'immersió. Situats a la platja amb la Zòdiac carregada, sovint s'hi afegien altres companys, per anar al lloc on ens volíem submergir sempre que el motor no fallés cosa que passava sovint.

Com que vàiem que allò no podia seguir continuàrem la cerca d'un vaixell que s'ajustés a les nostres necessitats. Amb el Salvador Aragú havíem visitat tots els ports de la costa des de Palamós a Castelló de la Plana i havíem vist tota

mena d'embarcacions, des de 7 m d'eslora fins a 50 m. Finalment trobàrem el VALLCARCA propietat de una vídua que vivia a Barcelona. Estava atracat al Port Vell de Barcelona en una raconada al costat del Club Nàutic, a càrrec d'un mariner aquells moments sense feina, ja que el tenien llogat a Investigacions Pesqueres i aquests havien comprat un vaixell propi i desarrendat el Vallcarca.

Així doncs el VALLCARCA estava en venda i vàrem decidir comprar-lo. La dificultat però consistia en reunir els diners suficients entre els quatre socis inicials cosa que va fer necessari ampliar el nombre de partíceps fins a cobrir el valor de la compra.

El vaixell estava molt deixat i vàrem estar quasi dos anys fent reparacions per posar-lo a punt. La primera actuació: canviar el motor per un Soler Dièsel que a l'època costava uns tres milions de pessetes i ens resultava inviable econòmicament doncs la feina ja va ser poder reunir l'import per a la compra de l'embarcació inferior al milió de pessetes.

Segona actuació i primera anècdota: pintar el casc, era necessari posar-lo en dic sec i quan vàrem arribar per posar-lo en marxa i portar-lo al dic, estava mig inundat doncs havíem deixat un aixeta en una posició incorrecta. Podríem dir que vam estar de «sort», doncs si no hi haguéssim anat a temps hauria anat al fons.

Vàrem tenir infinitat de problemes amb la documentació doncs estava a llista 4a i l'havíem de passar a llista 7a, les revisions no s'acabaven mai i a més no complíem amb la normativa, però finalment vàrem aconseguir posar-lo al dia. Un altre problema va ser trobar un amarre adequat a la Costa Brava adient a la nostra economia.

Sortosament havia fet el curs d'escafandrisme amb el Paco Flotats i a més havia fet immersions amb ell. Propietari d'una parcel·la a Empuriabrava ens va deixar el lloc per amarrar. La paret del moll estava sense equipar però com que empenia i ganes no en faltaven el Salvador Aragú va portar pneumàtics vells de camions per fer les defenses, amb l'Enric vàrem fer els

Norais, un soci va proporcionar els caps (cordes), el Francisco Rodríguez anomenat «Paco Plomos» el ciment per collar els Norais, en fi érem molta colla, uns dotze socis més amics i col·laboradors i vàrem improvisar un amarre que va ser molt útil i fins i tot bonic.

Aquest doncs va ser l'amarratge del Vallcarca una bona temporada fins que es van anar refredant el ànims i quedàrem els quatre mateixos de sempre que hi anàvem però dedicàvem més temps a les reparacions que a les sortides. A més ja no disposàvem de l'amarre d'Empuriabrava ja que els propietaris de la parcel·la l'havien venuda, i això ens obligà a buscar amarre de lloguer als Canals de Santa Margarida, en un lloc feréstec i que en ocasions l'embarcació tocava fons amb el risc d'encallar.

Fins que un bon dia es presentà un individu que deia tenir una gran relació amb la Capitania de Marina de Roses i ens proposà llogar-nos el Vallcarca fent-se càrrec del manteniment i totes les despeses a canvi d'utilitzar-lo per fer treballs marítims, amb la condició que nosaltres el podríem utilitzar quan volguéssim.

Vàrem creure que ens havia tocat la loteria, doncs dit i fet vam acceptar el tracte.

La persona que ens va llogar el Vallcarca en un començament va complir el pacte, ens el vàrem trobar amarrat al millor lloc del port de Roses i efectivament vàrem fer alguna sortida, i tot anava bé fins que ens va trucar un tal Falco Patró Major de la Cofradia de Pescadors de Roses, que segons ens explicà, l'individu feia barbaritats amb el Vallcarca amb connivència amb el comandant del port. A més de remolcar algun que altre vaixell abusant dels contactes amb la Capitania cobrava tarifes abusives sobretot als estrangers i segons rumors havia fet algunes il·legalitats.

Coneguts els fets per l'Almirall del Sector Naval de Catalunya van destituir el Comandant del Port que segons sembla era qui cobria els abusos de l'individu a qui teníem llogat el Vallcarca. Un dia vam decidir fer una sortida amb el Vallcarca, i ens adonàrem que estava molt abandonat i sense manteniment, quan anàvem navegant direcció a Cadaqués ja vèiem que el

motor no anava fi i sortia molta més aigua de refrigeració de la normal i crec recordar que una mica més amunt de Cala Joncols el motor es va parar, cosa no habitual doncs el problema era engegar-lo però un cop engegat no s'aturava mentre tingués gasoil. En aquesta ocasió el motor s'havia TRENCAT ja que es podia fer girar el volant amb la maneta fàcilment sense cap mena de resistència per compressió.

La forma normal d'engegar era amb un motor d'arrencada de camió alimentat per dues bateries enormes i un gran volant d'inèrcia i quan agafava revolucions tancàvem un cilindre, quan aquest cilindre ja engegava tot seguit anàvem tancant progressivament els altres cilindres fins tenir-los tots quatre en funcionament, cosa que ens suposava gran satisfacció.

Es tractava d'uns cilindres de 150 mm de diàmetre i quatre-cents o cinc-cents de carrera, al ralenti girava a 100 revolucions per minut i al màxim a 750 rpm. El motor principal era un KELVIN DIÈSEL que a l'inici s'engegava a mà i al cap del cilindre hi portava un carburador com de benzina que li proporcionava uns gasos més inflamables per facilitar l'arrencada. Nosaltres mai els vàrem utilitzar ni sabíem com anava, en definitiva arrencar el motor era tot un poema, el 90% de les vegades per una cosa o altra no arrencava.

Per carregar les bateries i altres feines auxiliars es disposava d'un motor FITA de quatre cilindres també per connectar a l'eix de l'hèlix i no quedar-nos tirats en cas de fallar el motor principal.

Com he dit en parar-se i fer girar a mà el motor amb les vàlvules fent compressió i poder fer girar la maneta a mà sense dificultat ens vam adonar que el motor estava fos.

Vàrem quedar a la deriva demanant ajuda per ràdio però ningú volia venir a rescatar-nos, no hi havia massa mala mar però estàvem acostant-nos a la costa i res podríem fer i així durant 5 o 6 hores no recordo amb exactitud fins que finalment va venir a buscar-nos la patrullera de Roses doncs els pescadors de Roses es negaren a venir.

Arribats a port, ens esperava la Guàrdia Civil i altres militars. L'hi vaig dir a l'individu al que teníem llogat el Vallcarca que arreglés l'avaria i posés el vaixell en condicions de navegació en compliment del pacte.

Al cap de quinze dies o un mes ens varen trucar de la Guàrdia Civil i de la Comandància de Marina ordenant-nos de retirar el vaixell de l'amarre perquè allà no hi podia estar i els vaig contestar que sense motor ni lloc on anar no podíem fer res. Em van dir que m'espavilés.

Ho dic tot en primera persona doncs jo era el Patró de l'embarcació i per tant el responsable. Vàrem anar a Capitania per exposar la situació i els fets i els vaig dir clarament que vam re-fiar-nos de llogar-li el vaixell a algú que tenia la màxima confiança del Comandant de Port. Hi va haver sintonia perquè segurament coneixien la història i s'adonaren que actuàvem de bona fe.

Ens van dir que ens donaven un temps però que havíem de treure el vaixell d'allà, nosaltres ens vàrem posar fermes en que ho havien de fer ells i com que no teníem on portar-lo si no hi havia solució els vam dir que l'enfonsàriem per anar-hi a fer immersions com a derelictes.

Tot això va arribar a oïdes d'en Falco que ens proposà la compra, li vàrem vendre i aquesta va ser per a nosaltres la fi del VALLCARCA i dels seus problemes.

El comprador el va reformar i li va instal·lar un motor nou. Actualment està amarrat al Port de Roses fent treballs de rescat i altres, amb el nom de FALCO matrícula 5ª BA-2-2498.



Josep Franco i Sirvent



1980. Embarcació «VALLCARCA» amb un grup de socis copropietaris i invitats celebrant la seva inauguració prop de Cala Montjoi (Roses). Foto: Un soci copropietari.



1980. Embarcació «VALLCARCA» el dia de la seva inauguració prop de Cala Montjoi (Roses). A bord d'esquerra a dreta: Francisco Rodríguez «Paco Plomos», Josep Franco el Patró de l'embarcació i l'Enric Condal. Foto: Manel Puyalto.



1990. Josep Franco expatró del «VALLCARCA» davant l'embarcació un cop venuda i totalment restaurada pel seu nou propietari senyor Falcó i rebatejada amb el nom DE «FALCO» al Port de Roses. Foto: Arxiu Josep Franco.



Compàs original del «VALLCARCA» que el seu expatró Josep Franco va regalar al Josep Quera com a record de l'accident a les Illes Columbretes on al Josep Quera li va caure al cap part del màstil del Vallcarca, que li provocà una ferida que va precisar d'uns punts de sutura i un temps en observació a l'Hospital de Castelló de la Plana abans de retornar a les Columbretes.

6.3. ALTRES EMBARCACIONS



1975. Embarcació «LADY PECAS» del grup de Cala Canyelles de Lloret de Mar. A bord l'Antoni Herrerías, Pere Valldaura, Agustí Rivas, Josep Verdaguer i Antonio Luque «Papi». Foto: Manel Puyalto.



Roda de Timó de l'embarcació «LADY PECAS» que es conserva al local del Club del Mar, després que un temporal de llevant destruís l'embarcació al Port Esportiu de Cala Canyelles a Lloret de Mar. Foto: Sebastià Mas.

1975. Grup al port esportiu de Cala Canyelles de Lloret de Mar, preparats per embarcar, en primer terme Josep Font, i d'esquerra a dreta: Ramon Torner, Antonio Luque «Papi», Jordi Martí, Josep Verdaguer, Pere Valldaura, Marcos Piulacs, Antoni Herrerías, Josep Barris, una acompanyant i Glòria Barris. Foto: Sara Fontanet.





1975. El veler «MESTRAL» del Fermí Estragués al port esportiu de Cala Canyelles, a bord d'esquerra a dreta: Martí Mallofré, Marcos Piulacs, Carme Claret, Miquel Carretero, Josep Font, Frederic Cos, Fermí Estragués, Ramon Torner i Josep Maria Aguilar. Foto: Sara Fontanet.



1986. Els germans Lluís i Anna Valldaura Claret a Cala Canyelles de Lloret de Mar. Foto: Sebastià Mas.



1975. El veler «MESTRAL» del Fermí Estragués a Cala Canyelles, a bord d'esquerra a dreta: Antoni Herreras, Pilar Benito, Agustí Montal i Costa, President del FC Barcelona del 1969 al 1977, Antonio Luque (Papi), Pere Valldaura i Fermí Estragués.



2004 agost. Anna Valldaura en una immersió a Tamariu.
Foto: Lluís Valldaura.



2004 agost. D'esquerra a dreta: Anna Valldaura, la Marie i Núria Verdager en una immersió a Tamariu. Foto: Lluís Valldaura.



1982 agost. Motoveler de l'Isidre Galí al Cap de Creus en una sortida de navegació juntament amb les famílies Galí, Torres i Mas.



1985 juliol. Embarcació «SA NINA» d'en Pompeu Peremateu a la Riba d'es Poal, de Cadaqués, utilitzada en ocasions com embarcació de suport per a immersions i pesca esportiva amb canya. A bord d'esquerra a dreta: Josep Torres, Joan Quera i Jaume Bultà. Foto: Arxiu del Club.



1986 agost. Embarcació «MONISAN» d'en Josep Soler utilitzada també en ocasions per a immersions amb socis del Club i com a suport de la Nereida II. A bord a proa Pompeu Peremateu i a popa Josep Soler, al Cap de Creus. Foto: Sebastià Mas.

07
RECERQUES
I RECUPERACIONS

Als inicis de l'activitat del Club l'any 1968 i gairebé fins a finals dels anys 70 les institucions civils i militars disposaven de poques unitats especialitzades per a la pràctica de l'escafandisme, fins el punt en que el propi Club facilitava beques als cossos de Bombers, Creu Roja i Guàrdia Civil per formar-los en aquesta especialitat. Com a conseqüència en casos d'accidents amb víctimes o persones desaparegudes en medis aquàtics –llacs, pantans, rius i mar–, molt sovint aquestes institucions o els propis familiars de les víctimes demanaven la col·laboració al **Centre de Recuperació i Investigacions Submarines CRIS Barcelona** i per extensió al **Club del Mar - CRIS Terrassa** com a Club filial que va ser durant molts anys.

Les actuacions de cerca i recuperació es feien exclusivament per raons de col·laboració i humanitàries. CRIS i Club del Mar sempre van respondre positivament de manera immediata i altruista o sigui que tothom assumia particularment les seves pròpies despeses de desplaçaments, manutenció i materials. Tot i que en ocasions els familiars de les víctimes manifestaven la voluntat d'atendre les despeses generades, l'oferiment era defugit per la nostra part.

Per tal de preservar informació i dades de caràcter personal no es detallaran noms de les víctimes ni de familiars afectats, excepte aquells casos que al seu moment van ser publicats per la premsa o altres mitjans de comunicació, d'aquells que no van ser divulgats només se'n farà una menció a títol anunciatiu.

Per ordre cronològic a mesura que es van anar produint:

1969 - Riu Llobregat. Localització i recuperació d'un jove desaparegut al riu.

Es tractà d'en José Manuel Villanueva Delgado de dinou anys d'edat. El dilluns dia **4 d'agost de 1969** la fàbrica de la Colònia Borràs de Castellbell i el Vilar va sol·licitar l'assistència dels **bombers de Manresa** per la desaparició del jove. Els intents dels bombers no van donar resultats. Posteriorment ho intentà l'UNISUB de Sabadell i malgrat els esforços tampoc van aconseguir la seva localització. A les sis de la tarda del mateix dia el **CRIS de Barcelona** contactà amb el **Club**

del Mar - CRIS Terrassa i acordaren que per major proximitat a Castellbell i el Vilar, assistirien al rescat des de Terrassa. Es preparà un equip format pels submarinistes egarencs dirigits per **Joaquim Campà** juntament amb **Pere Ros**, i l'equip d'aigua en **Pere Valldaura** i **Gervasi Escayol**, els quals es van dirigir a Castellbell per iniciar la cerca, ja avançada la tarda, de manera immediata. En fer-se fosc i per tal de poder continuar el rastreig pel fons del riu, la fàbrica de la Colònia Borràs va instal·lar uns potents focus per il·luminar la zona d'actuació. A dos quarts de dotze de la nit, fou localitzat el cos sense vida del malaurat jove, a quatre metres de fondària.

1969 - Pantà de Sau. Cerca d'una persona desapareguda al pantà. Mai va ser localitzada.

1971 - Cadaqués. Recuperació de l'embarcació d'esbarjo a motor de 7 m d'eslora propietat d'en Benet Carbonell un dels socis del Club del Mar. Fondejada dins la Rada, s'enfonsà a causa d'un fort temporal de mar amb pluja i vent. Va ser reflatada mitjançant globus i bidons d'oli buits i varada a la platja d'es Poal. En l'operació de reflatament hi intervingueren **Josep Quera, Pere Valldaura, Josep Verdager, Antonio Herreras, Jaume Bultà, Sebastià Mas**, i el pescador de Cadaqués **Jaume (Met) Faixó** amb la seva barca.

1971 - Cap de Creus. Recuperació de la xarxa d'un pescador a 35 m de fondària, enganxada en unes roques al fons.

1972 - Riu Ebre. Saragossa. Recerca de nou desapareguts d'un autocar que es va precipitar al riu des del **Puente de Piedra**, la nit del dia **19 de desembre de 1971**. L'autocar feia la ruta Barcelona-Badajoz i portava emigrants procedents d'Alemanya i Suïssa que anaven a passar les festes de Nadal amb les seves famílies. Dels 50 ocupants, 40 es van salvar, un va morir i nou van desaparèixer. En caure va quedar tombat lateralment i submergit només parcialment la qual cosa va permetre que gran part s'enfilessin sobre la carrosseria fins ser rescatats pels Bombers de Saragossa amb dues llanxes pneumàtiques, operació que va acabar a quarts de quatre de la matinada. Al dia següent intentaren hissar l'autocar amb una grua per assegurar-se que no hi hagués algun dels desapareguts, però la sirga que el subjectava es trencà caient al fons del riu

al lloc on hi ha un pou amb una profunditat d'uns 15 metres conegut amb el nom del **Pozo de San Lázaro** envoltat de mala fama i supersticions a causa de la seva fondària i els forts corrents del riu en aquest lloc.

Passats uns dies el pare del conductor de l'autocar es presentà a la seu del **CRIS Barcelona** demanant la col·laboració als respectius presidents senyors **Jordi Massana** i **Josep Quera** del **Club del Mar - CRIS Terrassa** per intentar la cerca dels desapareguts. El dia **1 de gener de 1972**, un equip nombrós de submarinistes de Barcelona i Terrassa es va desplaçar a Saragossa per procedir a la cerca amb la important col·laboració d'unitats dels **Bombers de Saragossa**. Mitjançant una sonda es constatà l'existència del pou. Rastrear els fons del riu comportava les dificultats del fort corrent, manca de visibilitat i l'aigua a uns **12°C**. Es va muntar un cable guia d'acer subjectat a una de les columnes del pont fins uns arbres del marge prop de la paret del *Cuartel de San Lázaro*. En aquest cable s'hi va connectar un mosquetó com a passador lliscant i aquest a una corda marcada amb nusos cada metre i mig on s'hi subjectarien els submarinistes de tal manera que els permetés rastrear el fons sense ser arrossegats pel fort corrent del riu.

Es van fer diverses passades pel fons. Primer un equip de dos submarinistes dels Bombers de Saragossa, després dos del CRIS, sense cap resultat. El tercer intent va ser dels Bombers i un d'ells va partir un col·lapse. La cerca es donà per acabada després de constatar que no hi havia cap de les víctimes ni l'autocar que fou rescatat uns anys més tard pels bombers de Saragossa en disminuir el cabdal del riu i aparèixer unes desenes de metres riu avall fora de la zona on va caure.

1972 - Riu Ebre. Ascó. Recuperació d'un cotxe **SEAT 850**, amb quatre ocupants –dos matrimonis– que el dia **10 de febrer de 1972** es va precipitar al riu des d'una alçada d'uns 50 metres a la carretera comarcal 230, quilòmetre 10,5. Un dels ocupants va ser trobat sense vida al riu el dia següent, els altres tres desapareguts, se suposava que podien estar dins el cotxe. Vint-i-tres dies després els familiars s'adreçaren al CRIS per demanar la col·laboració de cerca del cotxe.

Els presidents respectius **Joan Turró** i **Josep Quera** organitzaren els equips de Barcelona i Terrassa per a la recerca que es va fer el dia **11 de març de 1972**. Aquí les dificultats eren també les pròpies d'un riu amb considerable cabal i fort corrent. Per tal de facilitar la tasca als submarinistes es demanà tancar l'embassament de Flix per reduir el cabal del riu. Cal destacar la col·laboració de la Creu Roja del sector amb personal i llanxa pneumàtica de suport. El primer equip format per **Pere Valldaura** i **Antoni Herrerías** després de mitja hora va localitzar el cotxe però sense cap ocupant. Una grua de grans dimensions va hissar el cotxe fins a dalt de la carretera uns 50 m per sobre del riu després d'haver-lo subjectat amb un cable. També hi van participar com equips de relleu, **Josep Verdager**, **Jaume Bultá**, **Sebastià Mas**, i com a suport de superfície **Joan Quera**.

1974 - Golf de Roses. Cerca d'una embarcació d'esbarjo marca **RIVA** enfonsada mentre travessava el Golf. No va ser localitzada malgrat es van fer diversos intents en un parell de caps de setmana, ja que els propietaris no van poder facilitar dades ni referències precises del lloc on es produí el naufragi. Tot i això es van fer rastrejos mitjançant remolc subaquàtic amb timons de profunditat sense cap resultat positiu.

1974 - Cadaqués. Últims dies d'agost. Intent de rescat d'una llanxa de 10 m d'eslora matrícula francesa desamarrada d'una boia a la Rada de Cadaqués en un dia de tramuntana (vent d'uns 90 km/h) la llanxa ja era fora de la Badia, els propietaris juntament amb uns pescadors van demanar a en **Sebastià Mas** i **Josep Soler** intentar la recuperació i remolc amb la Nereida II. Accediren d'immediat, no obstant en arribar on estava la llanxa, a dues milles al S de la punta de Cala Nans les onades eren d'uns tres metres d'alçada que juntament amb el fort vent van fer del tot impossible escometre (abordar) la llanxa per amarrar-la. Uns dies després vam conèixer que la llanxa havia estat recuperada per un iot que anava de Barcelona a Menorca.

1974 - Delta del Llobregat. Recerca i rescat dels ocupants d'un avió jet bimotor **Cessna Citation C-500** matrícula **EC-CGG** precipitat al mar en enlairar-se de l'Aeroport del Prat de Llobregat.

El dia **22 de novembre de 1974** en el decurs del Sopar Social del Club del Mar - CRIS Terrassa, vam rebre una sol·licitud de cooperació per part del cap del Sector Naval Militar de Catalunya adreçada als presidents de **CRIS Barcelona** en **Joan Turró** i **Josep Quera** del **Club del Mar - CRIS Terrassa** per tal d'intentar la localització de l'avió Aerotaxi de la **Companyia Alpa** precipitat al mar el dia anterior el **21 de novembre a les 23:37 h.** Durant tot el dia següent, 22 de novembre, el cos de Bombers de Barcelona amb el suport d'unitats de la Comandància de Marina de Guerra i avions del SAR, havien estat rastrejant la zona on suposaven podia haver desaparegut l'aparell ocupat per quatre persones entre tripulació i passatge sense que trobessin cap rastre de l'accident. En el decurs del sopar es va definir l'equip de submarinistes i membres de superfície que donarien suport a l'operació de recerca i rescat.

Tot i que el Sopar Social acabà passades les dues de la matinada, el dia **23 de novembre a les 7 h** des del **Moll de la Fusta** del Port de Barcelona embarcàrem amb el **Dragamines EO**, submarinistes, membres de suport i material del CRIS Barcelona i del Club del Mar - CRIS Terrassa.

Mentre l'EO navegava cap a la zona s'acordà que cada equip format per diferents submarinistes del CRIS Barcelona i del Club del Mar - CRIS Terrassa establirien la seva pròpia estratègia per a la recerca. Els equips de Barcelona farien un rastreig simultani per zones marcades amb balisses.

El Club del Mar optaria per l'equip d'un sol submarinista a l'aigua equipat amb un propulsor elèctric (scooter) i una brúixola, seguit des de la superfície per una embarcació pneumàtica de suport amb altres submarinistes equipats per rellevar-se en cas necessari.

Les úniques dades que es coneixien eren les que va facilitar un mercant alemany que en el moment de l'accident mentre navegava direcció al Port de Barcelona va informar de la seva posició i també que a **unes dues milles** aproximades direcció **Nord 0°** havia vist caure en espiral unes llums verdes i vermelles que en impactar a l'aigua aixecaren una columna d'aigua. Amb aquesta informació es demanà al

Comandant de l'EO que fongés a les coordenades donades pel mercant alemany com a base de partida des d'on s'iniciarien les diferents estratègies de localització.

La nostra estratègia es va basar només en les dades facilitades pel mercant alemany. Amb els submarinistes equipats i a bord de l'embarcació de suport posàrem rumb **N 0°** navegant una milla aproximadament. A partir d'aquest punt s'inicià la immersió que per decisió del cap d'equip en **Josep Quera** el primer relleu correspongué a en **Sebastià Mas** que descriu:

*«-el fons gairebé pla i sense referències de cap tipus, la fondària era de **18 metres** i poc a poc anava disminuint, el dia era gris totalment cobert i sense sol, amb una visibilitat d'uns dos o tres metres ja que a la manca de llum s'hi afegia la poca transparència de l'aigua degut als sediments provinents del riu Llobregat. La temperatura de l'aigua d'uns **16°**, nedava a dos metres del fons amb la vista posada permanentment a la brúixola per no perdre el rumb fixat. Al cap d'una hora de navegar sempre en la mateixa direcció i arribat a un fons de **16 m** vaig veure una petita cosa d'uns 3x7 cm que brillava, i en agafar-la pogué comprovar que es tractava d'un trosset de xapa d'alumini pintada de color blanc per una sola cara i amb un reblló cobert de neoprè, tot feia pensar que allò només podia ser de l'avió. Per tal d'assegurar-me'n sortí a superfície i en mostrar-ho a l'equip vam coincidir que efectivament havia de ser un tros de xapa de l'avió. En continuar navegant en la mateixa direcció no es veien signes de l'aparell, per la qual cosa decidí tornar al lloc on hi havia el tros de xapa i a partir d'allà fer cercles de 360° cada vegada amb un radi més gran. Al tercer cercle es van fer evidents trossos de xapa més grossos per tant, prescindint ja de la brúixola, seguí la direcció que marcaven els trossos més grossos que em van portar directament a una gran ombra (amb aparença d'una roca com sovint es troben al fons marí). En apropar-m'hi era efectivament l'avió sinistrat. Una massa irregular de xapes retorçades i amuntegades d'uns tres metres d'alçada i uns vuit de llargada amb algun tros d'ala, rodes, finestres, tot recargolat. Per un forat situat arran del fons s'entreveia allò que podia haver estat la cabina, m'hi vaig introduir fins a la cintura per constatar que era la cabina i saber si hi havia els ocupants. Efectivament hi havia la tripulació o més*

ben dit, restes ja que cap cos estava sencer però eren clarament reconeixibles pels uniformes. Tot seguit em vaig limitar a lligar el cordill d'un globus de senyalització de 25 kg i emplenar-lo d'aire per abalisar l'aparell sinistrat.

*Tenia fred i vaig donar per acabada la meua immersió després d'**1 h i 15 min.** Amb l'embarcació de suport ens dirigírem a l'**EO**, on vam ser felicitats pel Comandant. Amb tot això ja eren les 15,30 h, mentre em vestia, el Comandant va ordenar al seu assistent que em portessin quelcom de menjar (aquella nit poc havíem dormit, i fins aleshores tampoc menjat). Tot seguit es va presentar davant meu un cambrer vestit de blanc amb una safata plena de carn estofada, mentre encara tenia les imatges ben presents de les víctimes dins la cabina, per la qual cosa els vaig agrair el seu gest tot dient-los-hi que no m'ho menjaria perquè no tenia pas gens de gana...*

*Després d'un ràpid canvi d'impressions, els equips es van reorganitzar per tal d'efectuar el rescat dels cadàvers que fent un cor esforç es van haver d'introduir en l'estat en què es trobaven dins de quatre sacs i portar-los a bord de l'**EO**. Finalitzat el rescat, el Comandant de l'**EO** va donar ordres d'intentar hissar també la ferralla de l'avió mitjançant la grua del Dragamines cosa que no fou possible, pel propi pes de l'aparell (d'unes cinc tones) a més d'estar ancorat al fang del fons. En arribar al Port de Barcelona estaven esperant autoritats judicials, el cap del Sector Naval, el cap del Sector Aeri i un familiar d'una de les víctimes. De nou felicitacions per l'encert en la cerca i posteriors escrits d'agraïment també del familiar que era un conegut advocat d'Alacant. Personal de la funerària va pujar a bord quatre taüts i es va fer càrrec dels cossos de les víctimes».*

Com sol passar en aquests tipus de rescats hi va haver situacions de singular cruesa afrontades per alguns dels submarinistes com en **Sebastià Mas**, i en **Pere Valldaura**, del Club del Mar i en **Lluís Torroja** del CRIS de Barcelona, detalls que s'han obviat per respecte a las víctimes i als seus familiars.

S'adjunta foto d'una carta nàutica moderna de la zona de l'accident que com es pot comprovar ara queda situat dins el Port una vegada ampliat, en color groc s'ha senyalat l'antiga llera del riu

Llobregat i groc amb creu vermella lloc de l'impacte al mar i situació del mercant alemany, la foto del Cessna Citation C-500 posteriorment accidentat, i un llibre de navegació «Jeppesen» recuperat de dins la cabina.

Dades complementàries:

- Dia de l'accident: 21 de novembre de 1974.
- Hora d'inici de l'enlairament des de l'Aeroport del Prat: 23:35 h.
- Procedència de l'Aerotaxi: Munic. Amb escala a Barcelona, desembarca un passatger i n'embarca un altre.
- Destí: Madrid.
- Tripulació: Pilot i copilot.
- Passatge: Dos pilots de la mateixa Companyia Alpa.

En motiu d'aquesta recuperació el CRIS Barcelona va rebre un escrit de reconeixement i felicitació de la Comandància de Marina i a la vegada el CRIS atorgà a Sebastià Mas del Club del Mar la distinció del Corall de Plata Llorejat.

1976 - Ametlla de Mar. CAVOUR «El Correu».

El dia **19 de setembre de 1976** dos submarinistes que pertanyien al CADAS de Saragossa, van submergir-se al derelict del CAVOUR a **54 m** de fondària, eren Carlos Díaz Fernández i Antonio Casas Silva. En emergir a la superfície eren sabedors que havien de fer la corresponent descompressió. Havien deixat a 6 m una ampolla d'aire comprimit preparada preventivament en aquest sentit. Mentre ascendien es van adonar que l'ampolla per a la descompressió s'havia deslligat i queia cap al fons. L'Antonio Casas inicià el descens darrera l'ampolla i la va poder recuperar, iniciant tot seguit l'ascens cap a la superfície amb l'ampolla recuperada. En arribar a la cota on havia deixat el company Carlos Díaz, observà que no hi era i suposà que hauria continuat cap a la superfície i fins i tot que potser estaria a bord de la barca. En emergir i comprovar que el seu company no era ni a la superfície ni a la barca, immediatament el van intentar localitzar, però malgrat els esforços per la fondària de 54 m i l'aigua sense transparència els resultà del tot impossible la seva localització.

Sol·licitada la col·laboració del CRIS Barcelona, s'organitzà un grup de rescat compost per

escafandristes del **CRIS Barcelona**, del **Club del Mar - CRIS Terrassa**, **CADAS de Saragossa**, i **Creu Roja de Tarragona**, que durant els dies **20 i 21 de setembre**, sota les ordres del Cap de Rescat **Carlos Oller** del **CRIS Barcelona**, intentaren la localització sense resultats positius.

Tot seguit es preparà un altre rescat, pels dies **25 i 26 de setembre** aquesta vegada format per **10 submarinistes del CRIS** més **8 bombers submarinistes de Barcelona** que sota el comandament dels caps dels bombers **Olabegoya i Bartra** i del Cap de Rescat **Carlos Oller** del **CRIS Barcelona**, van sortir des de l'Ametlla amb una embarcació de pescadors «bou» cap al lloc de l'accident. D'acord amb les indicacions dels pescadors es rastrejà la zona en direcció **SO** pròxima al derellicte o sigui en la direcció que normalment va el corrent del mar en aquella zona. Tot i haver senyalitzat la zona amb balises i també haver fet per part d'en Pitu Casals diferents passades amb timó de profunditat o planador, degut a la manca de transparència de l'aigua no va ser possible la localització de l'infortunat Carlos Díaz.

Per part del **CRIS Barcelona**, participaren en la cerca els submarinistes **Juan Bové, Augusto Cantero, Alfons Ferrer, Carles Oller, Salvador Pineda, Juli Lázaro, Josep Maria de Rialp, Josep (Pitu) Casals**. Per part del **Club del Mar - CRIS Terrassa**, **Josep Quera, Pere Valldaura, Gervasi Escayol i Antonio Herreras**. En el conjunt de tots el dies es van efectuar un total de **79 immersions**.

1977 - Port de Barcelona 17 de gener. Participació en la recuperació de **quaranta-nou mariners de la VI Flota dels EEUU Destructor Trenton i el porta-helicòpters Guam**. La pitjor tragèdia al port de Barcelona i també de la marina dels Estats Units en temps de pau. 2.500 mariners dels esmentats vaixells havien desembarcat a terra de permís per un dia d'esbarjo, turisme, bars, restaurants, night clubs, etc. La tornada als vaixells es convertí en una operació complexa a la vegada que eren molts els ressegats que no en tenien mai prou de gresca i era la seva pròpia Policia Militar que en diferents batudes els havien d'anar retirant dels locals i dels carrers per portar-los cap el Port Vell o Moll

de les Golondrines i d'allà amb llanxes cap els seus respectius llocs.

Ben entrada la matinada la darrera d'aquestes llanxes que tenia 30 m d'eslora va embarcar uns 150 mariners alguns anaven beguts, i altres en males condicions després d'un dia de disbauxa, tot això segons testimonis d'aquell moment. En la foscor de la nit la llanxa va sortir navegant molt ràpid pel port. En arribar al seu extrem on actualment hi ha el World Trade Center va virar a estribord (dreta) i veient que anaven a col·lisionar amb la motonau basca Urlea, la majoria de mariners es van abalancar cap el costat de babord (esquerra) fent inclinar de manera molt acusada la llanxa que a més col·lisionà amb l'Urlea que la va bolcar caient tots els mariners a l'aigua.

La major part de mariners van poder sortir nedant, altres van ser rescatats per petites embarcacions de pesca «bolitxaires» que estaven prop del lloc de l'accident. Al dia següent la Comandància de Marina va demanar el suport del CRIS Barcelona també extensiu al Club del Mar - CRIS Terrassa i a l'UNISUB Sabadell per tal de col·laborar amb l'equip de bussejadors de la Marina dels Estats Units (que com a bons militars van fer una exhibició de disciplina i ordres a tocs de xiulet, però amb menys eficàcia dins l'aigua). Els rescats dins el port comportaren la dificultat d'un fons ple de brutícia de tot tipus, fang, olis, deixalles etc. Uns dels submarinistes més actius per part de Barcelona foren en **Roberto Díaz, Lluís Torroja i Josep Casals** (Pitu). El Club del Mar - CRIS Terrassa va actuar de suport en superfície. En aquells moments el president era en **Ramon Torner i Requesens**.

En total es recuperaren 48 cadàvers dels 49 mariners desapareguts, l'altre va aparèixer dos dies després surant a la superfície del port. Tots ells van ser transportats a la base Americana de Torrejón de Ardoz. Els 50 ferits que hi va haver es van recuperar en Hospitals de Barcelona. Un any després el Consolat Americà va fer col·locar un monòlit memorial en homenatge a les víctimes al Moll de les Golondrines, al costat de l'Edifici de Duanes.

1984 - Port Lligat. Cadaqués. Rescat d'una embarcació de 8 m d'eslora matrícula francesa

PV, embarrancada a la llosa d'entrada de Port Lligat. El Comandant de l'Ajudantia de Marina de Cadaqués Don Pedro ens demanà la col·laboració de la Nereida II per retirar de sobre la llosa l'esmentada embarcació. En compliment a les seves ordres, en arribar enfront de la llosa, es va amarrar amb un cap l'embarcació per la seva popa i a la vegada a la proa de la Nereida. En donar l'ordre de «atrás media máquina» l'embarcació no es bellugà, i tot seguit ordenà «atrás toda» i llavors va sortir de sobre la llosa, però l'avaria del casc era prou important perquè en pocs minuts anés a parar a 35 m de fondària davant la cara d'espant del seu propietari enfilat sobre la cabina mentre l'embarcació s'enfonsava i ell quedava flotant a l'aigua i Don Pedro donava l'ordre: «*cortad el cabo!!!*». Al propietari decebut (que era l'enterramorts de Port-Vendres) li vam dir que no es preocupés que li reflatàrem l'embarcació.

Efectivament uns dies després aprofitant la bonança del mar, amb tres globus de 500 l cada un i bidons d'oli omplerts amb aire comprimit vam treure a superfície l'embarcació que remolcàrem fins la Platja de ses Oliveres de Cadaqués. Les tasques submarines van ser realitzades per **Lluís Clols, Joaquim Garrido i Sebastià Mas**, les de remolc i superfície van anar a càrrec d'en **Pompeu Peremateu, Isidre Grau, Rafael Ávila i Joan Sort**.

La maniobra es convertí en un espectacle que acumulà persones de Cadaqués i diversos turistes a la Platja de ses Oliveres. Un cop l'embarcació varada i situada sobre una bancada, molts dels espectadors es posaren a aplaudir i el propietari enfilat altra vegada sobre la coberta corresponia als aplaudiments tot donant-nos les gràcies, però de sobte es va sentir un fort «catacrac!!!» i l'embarcació ja malmesa pel cop amb la llosa es va partir per la meitat.

Cal dir que es tractava d'una embarcació construïda per la navegació fluvial modificada pel seu propietari que la utilitzava al mar i li funcionava molt bé fins que va topat amb la llosa.

1992 - Pantà de Boadella. Municipi de Darnius. Recerca de la noia de 14 anys Lourdes Méndez Puertas desapareguda al Pantà. Després que unitats d'especialistes dels Bombers de la Gene-

ralitat i de la Guàrdia Civil donessin per acabades les tasques de rastreig per a la localització de la jove sense resultats positius, els pares s'adreçaren al CRIS Barcelona, per demanar-los col·laboració, que a la vegada van traslladar al Club del Mar - CRIS Terrassa que com sempre va atendre la petició per raons humanitàries, rastrejant novament la zona que indicaren els coneixedors de l'indret. Les immersions als pantans sempre solen ser complicades per la manca de visibilitat, llots, sediments i objectes acumulats, però aquí hi havia una dificultat afegida ja que el fons de la zona que es va rastrejar havia estat una zona boscosa posteriorment inundada pel pantà, per a la qual cosa resultà impossible fer la cerca amb un mínim de garanties, però si més no la família de la víctima va fer tot el possible per trobar la seva filla i els membres del Club del Mar - CRIS Terrassa (10 entre submarinistes i equip de suport a terra) que hi van col·laborar també.

Entre els membres més destacats que participaren en una o altra del conjunt d'aquestes recerques i recuperacions que hem detallat, com a escafandristes foren:

Joaquim Campà, Pere Ros, Josep Verdaguer, Gervasi Escayol, Antoni Herrerías, Isidre Galí, Josep Quera, Sebastià Mas, Ramon Torner, Pere Valldaura, Fermí Estragués, Josep Torres, Ramon Guinjoan, Isidre Grau, Josep Soler, Lluís Clols, Francesc Batalla, Jaume Bultà i Joaquim Garrido.

Com a suport de superfície:

Andreu Balasch, Pompeu Peremateu, Joan Quera, Manuel Puyalto i Ramon Rambla.

Per part dels submarinistes del CRIS Barcelona, més destacats en aquestes intervencions:

Roberto Diaz, Joan Turró, Alfons Ferrer, Eduard Admetlla, Albert Galopa, Miquel Bravo, José María Lafarga, Carlos Oller, Josep Casals (Pitu), Juli Miró i Carlos Gómez.

Assistència Mèdica:

Ricard Bargués i Jordi Desola.



**Sebastià
Mas i Plana**

MIEMBROS DEL CLUB DE MAR DE TARRASA RESCATAN UN CADAVER EN AGUAS DEL RIO LLOBREGAT

FUERON REQUERIDOS SUS SERVICIOS AL RESULTAR AHOGADO
EL JOVEN JOSE MANUEL VILLANUEVA DELGADO

—Página 26 — Viernes, 8 de agosto de 1969 —



EL CRIS Y SU HUMANITARIA LABOR

El lunes día 4, los bomberos de Manresa fueron requeridos en una fábrica de la colonia Borrás de Castellvell y Vilar, pues había desaparecido un muchacho de 19 años, que salió a las dos de la tarde para bañarse en el río, los compañeros de trabajo al ver que no regresaba por la tarde, se temieron lo peor. Los hombres de Manresa trabajaron intensamente para localizarlo, pero sus esfuerzos no tuvieron el éxito apetecido. Más tarde unos escafandristas de UNISUB de Sabadell, también lo intentaron y tampoco les acompañó el éxito a pesar de un gran rastreo por la zona.

A las 6 de la tarde el CRIS de Barcelona, autorizó a su delegación en Tarrasa, dada la proximidad de la población, y salió una expedición al lugar del suceso.

Los componentes del CRIS de Tarrasa perfectamente organizados después de rastrear la zona con toda minuciosidad, y después de un agotador trabajo a las 11'30 de la noche localizaron a 4 metros de profundidad, el cadáver del infortunado muchacho, del que sólo sabemos se llama José Manuel.



Es de esperar que la Excm. Diputación de Barcelona, conceda a dicha entidad la Cruz de San Jorge; galardón que se ha concedido a otras entidades por similar servicio.

Felicitemos a los componentes de la expedición que como demostración de su bien hacer, han preferido que sus nombres quedaran en el anonimato.

Debemos resaltar también la colaboración de la empresa Colonia Borrás, la cual emplazó unos focos para poder continuar por la noche los trabajos, dando toda clase de facilidades.

1969 agost, 8.
Nota de premsa.

1969 agost, 4. Riu Llobregat. Cerca i recuperació del malaurat jove de dinou anys José Manuel Villanueva Delgado que morí ofegat el dia 4 d'agost de 1969. L'equip de rescat el formaren Pere Valldaura i Gervasi Escayol com escafandristes, Joaquim Campà com a Cap i Fermí Estragués com suport a terra.

Foto: Equip de suport.





1971. Cadaqués. Reflotament de l'embarcació d'en Benet Carbonell, enfonsada dins la rada de Cadaqués a conseqüència d'un temporal de mar i pluja. Sobre l'embarcació Josep Quera amb els bidons utilitzats com a globus pel refloatament. Foto: Josep Verdaguer.



1971. Cadaqués Riba d'es Poal. Recuperació de l'embarcació d'en Benet Carbonell amb la col·laboració d'en Jaume (Met) Faixó amb la seva barca. A bord d'esquerra a dreta: Josep Quera, Sebastià Mas, Jaume (Met) Faixó, Jaume Bultá, Pere Valldaura i Antoni Herreras, tots ells participants en els treballs de recuperació. Foto: Josep Verdaguer.



1971. Cadaqués. Barca d'en Benet Carbonell varada a la Platja d'es Poal després del seu refloatament. Foto: Josep Verdaguer.

TARRASA INFORMACIÓN | 27 Enero 1972

PARA COLABORAR EN EL RESCATE DE LAS
VICTIMAS DE UN ACCIDENTE DE TRAFICO

El C. R. I. S. Tarrasa, en Zaragoza

LOS ESFUERZOS DE LOS SUBMARINISTAS RESULTARON INUTILES

Los miembros de la Agrupación C.R.I.S. en Tarrasa se desplazaron a Zaragoza para colaborar en una tarea humanitaria y de gran envergadura: el rescate de las víctimas del autocar procedente de Alemania que se precipitó en el Ebro poco antes de Navidad. Los pasajeros, como el lector sabe, eran en su totalidad emigrantes españoles que venían a pasar las navidades en España.

Los submarinistas tarrasenses, que iban equipados con todos los aparatos necesarios para inmersiones y exploraciones subacuáticas, colaboraron activamente con los bomberos de Zaragoza en un último y desesperado esfuerzo por rescatar los cadáveres de las víctimas, una de las cuales era el propietario del autocar. La búsqueda había sido solicitada precisamente por el padre de este último.

Los trabajos de preparación fueron laboriosos y la operación duró 12 horas. Las incidencias de las inmersiones fueron seguidas atentamente por el numeroso público que se congregó tanto en el puente como en ambas orillas del río.

Con todo, los esfuerzos realizados resultaron totalmente infructuosos, toda vez que habían transcurrido veintifamos días desde la fecha del accidente, por lo que se deduce que los cuerpos habían sido arrastrados al mar. La turbulencia de las aguas en aquellas zonas dificultó en gran manera las exploraciones y los submarinistas, al

no ser de ninguna utilidad las lámparas de que iban provistos, tuvieron que valerse únicamente del tacto.

Esta es la primera vez que se realizan inmersiones en aquella parte del Ebro y como dato curioso cabe destacar la desmitificación del llamado «Pozo de San Lázaro», cuya profundidad estaba fijada en 30 metros, y resultó que sólo alcanzaba los 11 metros en su punto más hondo.



1972 gener, 27. Nota de premsa del diari Tarrasa Informació sobre l'actuació del CRIS Terrassa en el rescat al Riu Ebre a Saragossa a l'indret del Puente de Piedra d'un autocar que es precipità al riu el dia 19 de desembre de 1971. La cerca es va efectuar el primer de gener 1972.



1972 gener 01. Treballs de cerca de l'autocar accidentat i dels nou desapareguts al riu Ebre, al Puente de Piedra de Saragossa.
Foto: Manel Puyalto.



1972 gener, 01. Cerca de l'autocar i nou desapareguts al riu Ebre al Puente de Piedra de Saragossa.
Foto: Manel Puyalto.



1972 gener, 01. Cerca de l'autocar i nou desapareguts al riu Ebre al Puente de Piedra de Saragossa. Seients i material recuperat de l'autocar. D'esquerra a dreta: dos membres dels bombers de Saragossa, amb Antoni Herrerías i Josep Verdaguer del Club del Mar - CRIS Terrassa.
Foto: Manel Puyalto.



1972 març, 11. Recerca i recuperació al riu Ebre terme municipal d'Ascó, d'un cotxe Seat 850 precipitat al riu amb quatre ocupants des de la carretera amb una caiguda vertical d'uns 50 m. Embarcació de suport amb membres de la Creu Roja de Tarragona i membres del Club del Mar - CRIS Terrassa. A l'aigua com escafandristes Antoni Herrerías i Pere Valldaura. Foto: Manel Puyalto.

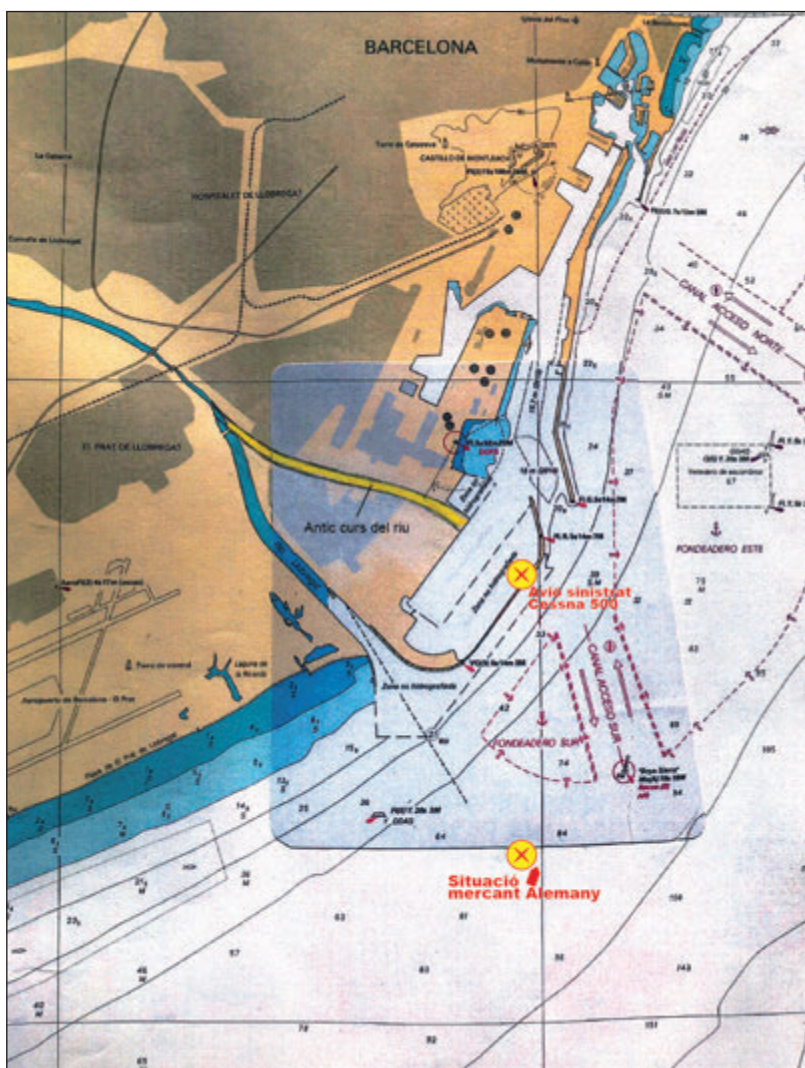


1972 març, 11. Recerca i recuperació al riu Ebre terme municipal d'Ascó d'un cotxe Seat 850 amb els seus quatre ocupants. El vehicle recuperat ja situat a la llera del riu. Sebastià Mas i Jaume Bultá amb un membre de la Creu Roja de Tarragona participants en la recuperació del vehicle. Al seu interior no s'hi trobà cap dels ocupants.
Foto: Manel Puyalto.

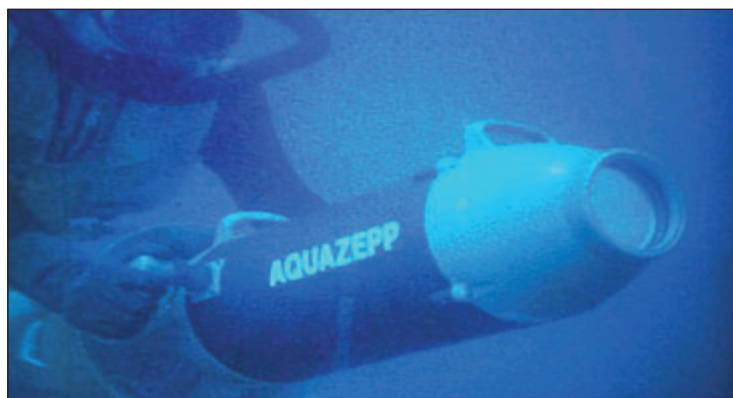


1974 novembre, 21. El Cessna 500 Citation sinistrat al delta del Riu Llobregat en enlairar-se de l'aeroport del Prat de Llobregat, fotografat a A Coruña el juny de 1974. Foto: Copyright Francisco Andreu Gironès.

1972 març, 11. Recuperació del vehicle Seat 850 precipitat al riu Ebre terme municipal d'Ascó. Moment en que fou hissat el vehicle per una grua a dalt la carretera pel lloc on es precipità. Foto: Manel Puyalto.



1974. Carta nàutica actualitzada de la zona del sinistre de l'avió bimotor Cessna 500 Citation matrícula EC-CGG de la companyia Alpa, precipitat al delta del Llobregat el dia 21 de novembre de 1974 amb quatre ocupants, pilot, copilot i dos passatgers tots ells de la mateixa companyia Alpa. El senyals amb creu color vermell indiquen el lloc aproximat on va caure l'avió i la situació del mercant alemany que navegant de nit per entrar al port de Barcelona el va veure precipitar-se al mar a les 23,37 h i que va donar la posició del vaixell al moment de l'accident.



1974 novembre 23. Propulsor elèctric (scooter) equipat amb brúixola, utilitzat per a la recerca del reactor bimotor Cessna 500 Citation de la companyia Alpa precipitat al delta del Riu Llobregat el 21 de novembre de 1974.
Foto: Arxiu Fermí Estragués.

1974 novembre, 23. Llibre manual de cartes aeronàutiques per vol instrumental, recuperat per Sebastià Mas de dins la cabina de comandament de l'avió bimotor Cessna 500 Citation sinistrat al delta del riu Llobregat el dia 21 de novembre de 1974. La ferralla de l'avió queda amuntegada en un fons de 15 m.
Foto: Sebastià Mas.

LUNES, 22 ENERO 2007

VIVIR | 3

LA VANGUARDIA

El día más trágico del puerto

49 MARINES ESTADOUNIDENSES MURIERON EN BARCELONA EL 17 DE ENERO DE 1977

SERGI SAGUÉS | BARCELONA

Cuarenta y nueve marines norteamericanos se ahogaron en Barcelona en la peor tragedia ocurrida en toda la historia de su puerto. Era la fría noche de invierno del domingo 17 de enero de 1977, y 2.500 miembros de la Marina de EE.UU. estaban de permiso en la ciudad. Se trataba de la tripulación del barco *Trenton* y el porta-helicópteros *Guam*. Las visitas de los marines a Barcelona eran muy frecuentes en esos tiempos. El alcohol, las mujeres y las peleas eran los entretenimientos de esos yanquis.

Desembarcaban espíndidos, con dinero y exhibiendo sus impecables uniformes. Pero regresaban a sus buques borrachos y muchas veces detenidos por su propia Policía Militar. Varias lanchas del modelo LCM-6, más conocidas como lanchas de la libertad, los devolvían a sus barcos en grupos de cien.

La última lancha de esa madrugada zarpó a las dos desde la plataforma que la VI Flota de EE.UU. tenía instalada a la derecha del muelle de las golondrinas. Como era la embarcación que recogía a los más rezagados, la llamaban la *barcaza de los golfes*. La prensa de la época no logró averiguar el número exacto de pasajeros porque los marines se contaban al llegar al buque y esa lancha se quedó a medio camino. Aun así, se calculó que llevaba a unos 150: demasiados para esa embarcación, que tan sólo media 30 metros de eslora. Además, el *Diario de Barcelona* reveló que, según algunos testigos, varios de esos marines estaban peleándose en estado de embriaguez a bordo de la barcaza, y que, incluso, llegaron a sacarse navajas. La lancha se tambaleaba mucho a causa de ese barullo, que era como una carga sin estibar. La revista *Interviú* publicó que al menos dos de los estadounidenses estaban esposados. No se pudo comprobar.

Con sus indisciplinados pasajeros esposados o no, la potente lancha salió disparada. Pese a su soberanía, excedió con creces el límite de velocidad del puerto. La lancha giró a la derecha al llegar al extremo del muelle de Barcelona (donde ahora está el World Trade Center). De repente, los marines vieron horrorizados cómo una motonave, el doble de grande que su barcaza, se abalanzaba sobre ellos. Era el *Urlei*, un mercante vasco

que cubría una línea comercial entre Barcelona y las Baleares. Los diarios *La Vanguardia*, *Diario de Barcelona* y *Avui* publicaron que había dos causas posibles para explicar el naufragio de la barcaza estadounidense: o que el *Urlei* colisionó con ella, o que el mercante la hundió levantando una ola. Su capitán, Angel Vidal Fernández, desveló, en el diario de a bordo, que la hipótesis verdadera era la del impacto: "El choque fue frontal, formando la lancha y el buque un ángulo de 90 grados. El barco la levantó y la arrastró hasta que volcó". El viejo lobo de mar lamentó la rapidez con que navegaba la barcaza. "Siempre con su orgullo y sus lanchas a toda velocidad, con su afán de superioridad, van por todas partes sin fijarse en los demás", se quejó Angel Vidal.

Los pescadores holizures fueron los primeros en auxiliar a los norteamericanos. Los holizures pescaban peces pequeños y navegaban en botes minúsculos. El patrón mayor de la Confraternidad de Pescadores de Barcelona, Pere Jorquera, recuerda la conversación que mantuvo su amigo holizure Pedro Jerez Bermejo, fallecido en el 2002, con el capitán del puerto: "Cuando don Antonio Lladó le

pidió explicaciones, Pedro le respondió que la había cogido 'por patas'. El capitán se asustó mucho. Eras 15 holizures que si todavía estuvieran vivos no querían hablar del asunto para no meterse en líos. Los marines iban con ropa de invierno. 'Nadaron hacia las luces, cada uno hasta donde pudo'. Jorquera explica que su amigo lo vio todo y

De repente, los marines vieron cómo una motonave, el doble de grande que su barcaza, se abalanzaba sobre ellos

confirma que hubo impacto: "Al ver el barco, los marines se apartaron asustados al lado babor (izquierdo). Eso incluyó mucho la barcaza y el mercante la volcó".

Los holizures rescataron a más de una docena de norteamericanos. Tuvieron miedo de que tanto peso les hundiese sus barquitas. Había un marine negro que era una máquina. "Pedro me contó que no había visto nunca un tío como ese: jacaba a sus compañe-

ros a puñados". Jorquera participó en las labores de rescate del día siguiente de la tragedia: "Yo tiraba la cuenta a los submarinistas del club CRIS".

Lluís Torroja, de 49 años, era uno de ellos. El CRIS es el club de buceo más antiguo del país. "Como las aguas del puerto son fangosas, se hunde todo el bruto. No había visibilidad. Los buscábamos dando círculos a unas boyas", explica Torroja. Pero, cuando ya habían sacado varios cadáveres, el ejército les ordenó que pararan porque venía un equipo estadounidense de buceadores de elite. "Eran unos veinte. Se alinearon en fila. Se vistieron a golpe de silbato. Se sumergieron a la vez, pero pasó el rato y no salían. No se esperaban la mala visibilidad. Nos pidieron que volviéramos. Nos hizo gracia, porque tanto silbato no servía de nada".

A su lado sentí, recordando la escena, José Casals, uno de los buceadores del CRIS que participó en el rescate de los cuerpos. "Los buceadores americanos se agarraron de la mano para hacer una botada. No encontraron a ningún marino. Nos pidieron que, por favor, no nos tirásemos más al agua porque, moralmente, debían rescatar a alguno de los suyos. Pero se desperdigaron sin dar con ningún cadáver".

Casals recuerda otra anécdota: "Un tío que se salvó se puso a nadar y regresó a los prohibidos. 'Desapareció tres días'. Casals confiesa que "se dijo que había algunos esposados", aunque él no los vio. "Llevaban cartones con mucho dinero y algunas desapariciones", recuerda. Torroja, que recuperó cinco cuerpos, dice que "los encontraba sumergidos de pie con los brazos estirados hacia delante. Los buscaba tanteando el fondo. Encontré a uno de ellos cogido a otro. No lo entendía porque tocaba una cosa extraña".

En total, los buceadores encontraron 48 cadáveres, que fueron transportados a la base de Torrejón de Ardoz. El fallecido número 49 apareció flotando al cabo de pocos días. Los más de 50 heridos se recuperaron en hospitales de Barcelona. Un año después, se levantó un monolito en homenaje a las víctimas. Robert C. Lewis, Gary L. Dunlap, Willie S. Crismon, David Chapman y Pablo González fueron algunos de los ahogados. El monolito está en el muelle de las golondrinas, justo detrás de donde zarpó esa lancha de la libertad.

Momento en que la lancha de los marines americanos fue recuperada en el puerto de Barcelona

FUENTE: DE RECORDA / ARXIU

1977 gener, 17. Port de Barcelona. Nota de premsa sobre la tragèdia de la VI Flota dels EEUU. Quaranta-nou mariners que pertanyien al destructor *Trenton* i al porta-helicòpters *Guam* van morir ofegats quan els retornaven a altes hores de la nit als seus respectius vaixells amb una llanxa de desembarcament model LCM-6 que col·lisionà amb el mercant *Urlei* bolcant amb tots els mariners. A les tasques de recuperació dels cadàvers i va tenir una destacada intervenció el CRIS Barcelona i també alguns membres del Club del Mar - CRIS Terrassa, a més de submarinistes de la VI Flota, i de Bombers i Creu Roja de Barcelona. Aquesta llanxa de desembarcament tenia 30 m d'eslora i portava en total uns 150 mariners, la majoria dels quals es van salvar nedant.

1984 gener, 17. Port de Barcelona accident de la llanxa de desembarcament LCM-6 de la VI Flota dels EEUU. A bord de la Zòdiac en Roberto Díaz i un altre membre del CRIS Barcelona al moment d'hissar a bord una de les víctimes.

Foto: Arxiu del CRIS Barcelona.



1984 agost. Portlligat, Cadaqués. Reflotament de l'embarcació a motor de 8 m d'eslora matrícula francesa de Portvendres enfonsada a una profunditat de 35 m al ser retirada de sobre la llosa d'entrada a Portlligat pels escafandristes Lluís Clols, Joaquim Garrido i Sebastià Mas. Foto: Sebastià Mas.



1984 agost. Portlligat, Cadaqués. Reflotament de l'embarcació a motor de 8 m d'eslora matrícula francesa de Portvendres. Joaquim Garrido dins el compartiment de proa col·locant els globus per ser hissada a superfície. Foto: Sebastià Mas.





1984 agost. Platja del Ros, Cadaqués.
L'embarcació de 8 m d'eslora matrícula francesa de Portvendres un cop reflatada de -35 m. A la popa de la Nereida II amb camiseta de color gris Pompeu Peremateu, dret sobre la borda l'Isidre Grau, assegut en Joan Sort i dret amb el pantaló blau el propietari de l'embarcació reflatada.
Foto: Sebastià Mas.



1984 agost. Platja del Ros, Cadaqués.
L'embarcació de 8 m d'eslora reflatada d'un fons de 35 m al moment de ser varada.



1978 octubre 12. Port de Fornells, Menorca. Recuperació d'una àncora de dos braços sense cep que portaven els grans vaixells el segle XIX, de 3,5 m d'alçada i uns 500 kg de pes. Fou localitzada al NE de l'entrada natural del port a l'indret de N'Oliver a 20 metres de fondària per l'embarcació Hargar i els escafandristes Josep Quera, Sebastià Mas i Pere Valldaura. Lliurada al Contramestre de l'Ajudantia de Marina de Fornells, fou col·locada com element ornamental davant mateix de l'Ajudantia a tocar de l'església de Sant Antoni. Moment de ser hissada per un camió grua. Foto: Tripulació de l'Hargar.



1978 octubre, 12. Port de Fornells, Menorca. Àncora recuperada al NE de l'entrada natural del port de Fornells a l'indret de N'Oliver a 20 metres de fondària amb l'embarcació Hargar. D'esquerra a dreta: Ramon Rambla, Josep Quera, Pere Valldaura i Sebastià Mas. Foto: Tripulació de l'Hargar.



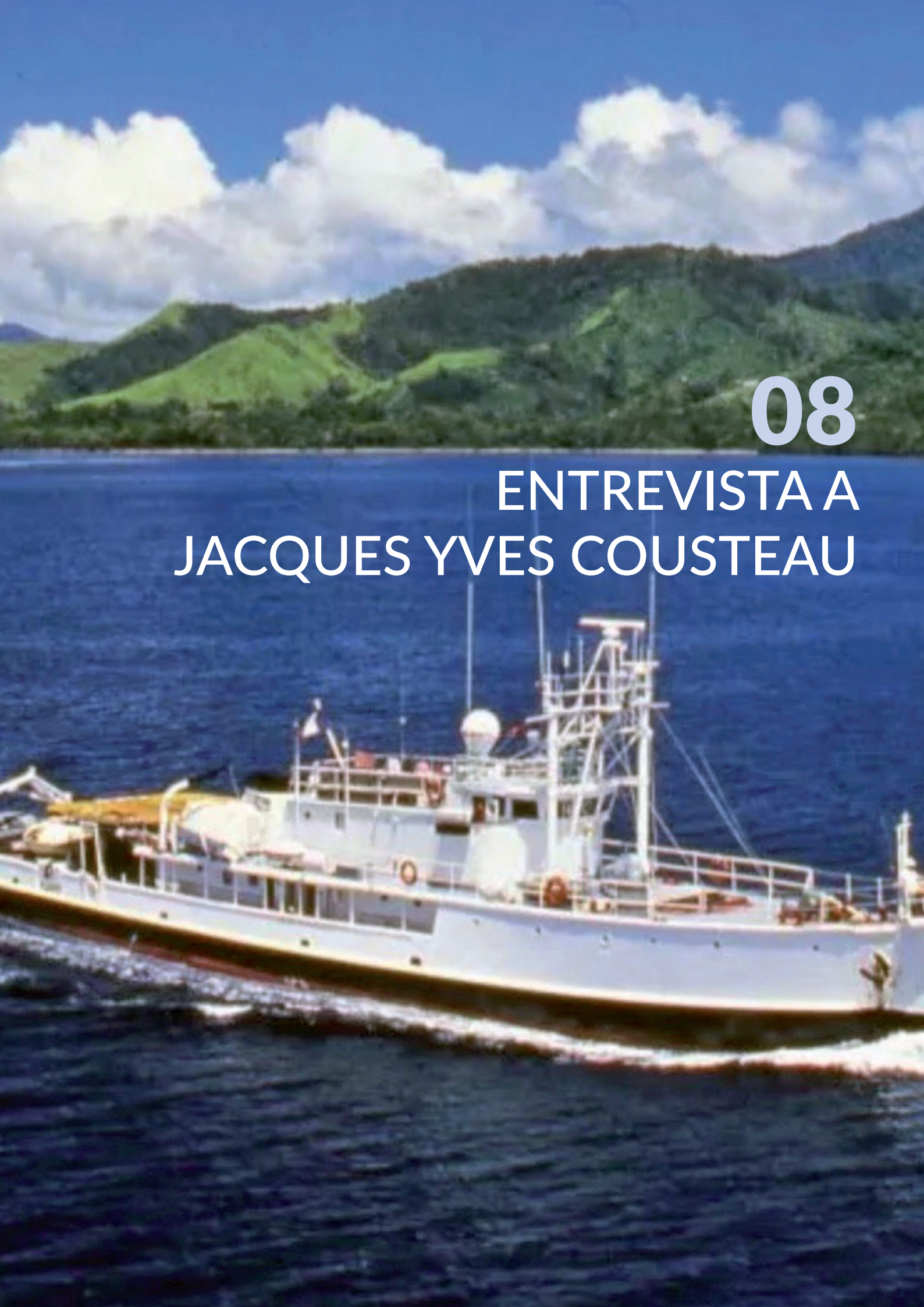
1978. Àncora nova similar a la recuperada a l'entrada del port de Fornells l'any 1978.



1989 agost. lot embarrancat a l'Illa de sa Farnera a l'entrada de Portlligat. Tipus d'accident que sovintegen en aquesta zona del Cap de Creus especialment pels que no la coneixen prou bé, pels canvis sobtats de vent o per avaries mecàniques. Foto: Sebastià Mas.



1981 agost. SE dels Caials prop de La Carolina. Pierre Guzmán fent treballs de recuperació d'una àncora moderna d'un iot enrocada en un fons de 45 m. Foto: Sebastià Mas.

A white research ship with a yellow hull is sailing on a deep blue sea. The ship has a complex superstructure with various antennas, a radar dome, and lifebuoys. In the background, there are green, hilly islands under a blue sky with white clouds.

08

ENTREVISTA A JACQUES YVES COUSTEAU

La fama i els coneixements del **Comandant Cousteau** són prou coneguts per no fer aquí un extens glossari dels seus invents, exploracions, filmacions i literatura submarina que van meravellar durant les dècades dels anys 40 als 90 els aficionats al mar, científics submarinistes, ecologistes i biòlegs, aconseguit amb la col·laboració del seu equip humà i mitjans materials com el Calypso.

El dia **2 d'agost de 1972** el Calypso, de pas en un dels seus periples, atracà al moll Bosch i Alsina de Barcelona on va mantenir un intercanvi d'impressions amb submarinistes coneixedors dels fons de la Mediterrània del CRIS Barcelona i del Club del Mar - CRIS Terrassa. Assistiren a la reunió, que va tenir lloc al mateix Calypso, en **Frederic Malagelaga Benaprés** en representació del **CRIS Barcelona** i en **Joan Baca i Pericot** per part del **Club del Mar - CRIS Terrassa**.

Uns anys més tard en motiu del llançament a *Espanya* de la seva obra **Mundo Submarino** de **Ediciones Urbión S.A. 1977** que va significar un èxit sensacional en diversos països com Estats Units, Anglaterra, França, Itàlia, Japó, etc. doncs tots els amants del mar i del submarinisme estaven esperant impacients l'aparició d'aquesta obra. A principis de setembre de 1977, Cousteau i el Calypso van tornar a Barcelona de nou amb el seu vaixell que atracà al Moll Bosch i Alsina per iniciar un altre seguit de contactes i exploracions sobre la situació mediambiental per les costes de disset països de la Mediterrània.

En aquesta ocasió durant la seva estada a Barcelona, el **Comandant Cousteau** va considerar oportú contactar també amb alguns submarinistes per copsar la seva opinió pràctica sobre la contaminació dels rius del litoral català i els seus efectes als fons marins, motiu pel qual es va reunir conjuntament amb els senyors **Antoni Ribera i Jordà** del **CRIS Barcelona** i **Ramon Torner i Requesens** del **Club del Mar - CRIS Terrassa**, al seu despatx del Calypso.

Després d'aquesta entrevista es traslladaren a **Montserrat** amb persones del seu equip com en **Bernard Delemotte** i altres per visitar la muntanya, el monestir i donar-los-hi a conèixer el procés de la formació geològica de conglome-

merat del massís de Montserrat que durà milions d'anys molts dels quals cobert totalment pel mar.

Uns dies més tard el **Comandant Cousteau** va assistir a Madrid a la presentació de la seva obra **Mundo Submarino**, aquí acompanyat per **Félix Rodríguez de la Fuente**, l'**Antoni Ribera i Jordà**, i **Alfons Ferrer i Molina**, i fou entrevistat per l'Antoni Ribera. Entrevista publicada posteriorment al butlletí núm. 158 del CRIS Barcelona, 4t trimestre, que resultà força interessant però en transcrivim només la primera pregunta amb la corresponent resposta ja que reflecteix la situació de part del submarinisme l'any 1977.

–**Antoni Ribera.** «...deseo formularle algunas preguntas. La primera es la siguiente: ¿como ve usted el futuro de la inmersión, sobre todo teniendo en cuenta la creciente contaminación de los mares?»

–**Comandante Cousteau.** «Bien, es seguro que la inmersión seguirá aun desarrollándose: hay actualmente en todo el mundo (1977) alrededor de cuatro millones de buceadores; es mucho. Desde luego, no bucean todos a la vez, pero sin embargo esto representa un ejército de hombres que en principio quieren llevarse consigo recuerdos, es decir, una parte considerable de ellos son pescadores submarinos, o bien hacen fotografía, actividad totalmente inofensiva, o bien arrancan una gorgonia, se llevan una rama de coral, recogen una concha viva, o sea que hacen algo que contribuye al deterioro del medio ambiente marino, que es mucho más frágil de lo que se cree. Por consiguiente el desarrollo del buceo anárquico, es decir, del buceo sin educación y sin compromiso del escafandrista a respetar cierto número de reglas, este desarrollo de la inmersión acabará por perjudicar al medio ambiente. Por un lado esto es bueno, porque los que bucean aprenden, o sea que en el plano educativo el desarrollo de la inmersión es una buena cosa, pero dentro del marco actual, en que los clubs de buceo en su conjunto –no todos desde luego, pero en su gran mayoría– fomentan la pesca submarina y no respetan ciertas reglas importantísimas, entonces esto sí que es verdaderamente malo para el medio ambiente...»

És evident que des de l'any 1977, al qual es referia el **Comandant Cousteau**, fins al dia d'avui, la consciència dels practicants del submarinisme sobre la necessitat de cuidar el mediambient, juntament amb noves normatives i lleis que han anat regulant l'activitat fan que actualment la problemàtica exposada sobre les actituds perjudicials incontrolades hagin minvat de manera considerable.

La divulgació de les seves opinions i el seu continuat proselitisme van influir sens dubte a anar canviant la mentalitat de molts submarinistes. El Club del Mar - CRIS Terrassa, també volgué col·laborar amb aquest esperit de canvi de mentalitat i decidí organitzar a partir de l'any 1980 les **Biennals internacionals de fotografia submarina** i el **World Photosub Championship** celebrat a Cadaqués, per tal d'estimular activitats respectuoses amb els fons marins i donar a conèixer la seva riqueses de fauna i flora.

Tot i això també cal recordar que aquestes activitats de cine-foto submarines ja eren

practicades al Club des de finals dels anys 60 pel nostre soci fundador **Jan Baca i Pericot**, que a l'any 1968 el soci del Club **Fermí Estragués i Ventura** va obtenir el **Primer premi de fotografia submarina** del **Primer concurs del Club del Mar**, la també sòcia fundadora **Maria Teresa Fonollosa i Cercós** el 1971 va obtenir el **Primer premi** al **Primer concurs internacional de fotografia submarina del CRIS Barcelona**, que a la **III Biennal internacional de fotografia submarina** del 1985 el nostre associat **Guillermo Torres i Pastor** va resultar guanyador del **Premi al millor participant local**, i que a la **IV Biennal** fou guanyador del trofeu **FECDAS** l'**Antonio Cruz Suárez**, **Premi a la millor fotografia local** amb la seva obra macro titulada «Estrella».



**Sebastià
Mas i Plana**



Vaixell Calypso d'exploracions submarines d'en Jacques Yves Cousteau. Foto: Fundació Cousteau.



1972 agost, 02. El Calypso al moll Bosch i Alsina de Barcelona. A bord d'esquerra a dreta: Jacques Yves Cousteau, Jan Baca del Club del Mar - CRIS Terrassa i Frederic Malagelada de CRIS Barcelona en una entrevista i canvi d'impressions amb el Comandant Cousteau. Foto: Tripulació Calypso.



1972 agost, 02. El Calypso al moll Bosch i Alsina de Barcelona. A bord d'esquerra a dreta: Bernard Delamotte i Jan Baca. Foto: Tripulació Calypso.



1977 setembre. El Calypso al moll Bosch i Alsina de Barcelona. Entrevista amb Jacques Yves Cousteau. D'esquerra a dreta: Antoni Ribera del CRIS Barcelona, Jacques Yves Cousteau i Ramon Torner del Club del Mar - CRIS Terrassa. Foto: Tripulació Calypso.



1977 setembre. El Calypso al moll Bosch i Alsina de Barcelona. A bord Jacques Yves Cousteau i Ramon Torner del Club del Mar - CRIS Terrassa. Foto: Tripulació Calypso.



1977 setembre. El Calypso al moll Bosch i Alsina de Barcelona. Ramon Torner al costat del submergi del Calypso. Foto: Tripulació Calypso.



1977 setembre. El Calypso a Barcelona. Visita a Montserrat on Jacques Yves Cousteau va voler conèixer també el procés de formació geològica de conglomerat del massís de Montserrat, cobert totalment pel mar durant milions d'anys. D'esquerra a dreta: Bernard Delamotte, Ramon Torner, Jaques Yves Cousteau, atenen a un grup de persones. Foto: Tripulació Calypso.

1977 setembre. Madrid, presentació de l'obra de Jacques Yves Cousteau «Mundo Submarino» de Ediciones Urbión S.A. D'esquerra a dreta: Félix Rodríguez de la Fuente, Antoni Ribera i Jordà, Alfons Ferrer i Molina del CRIS Barcelona i Jacques Yves Cousteau.
Foto: Arxiu CRIS.



1980 abril. Cadaqués, Bar Boia. Presentació de la I BIENNIAL INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA SUBMARINA. D'esquerra a dreta: Christian Petrón, considerat un dels millors submarinistes de cine-foto del món; Josep Quera, Ramon Torner, Jaume Bultà, Franco Capodarte Director de la revista italiana especialitzada Mondo Sommerso i Bernard Delamotte Cap d'equip del Calypso. Foto: Arxiu Club.



1980 abril. Matadepera. Trobada per a la presentació de la I BIENNIAL INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA SUBMARINA. Reunió a casa d'en Josep Quera. D'esquerra a dreta: Ramon Torner, Marga Llauredó, Jan Baca, parella del Bernard, Bernard Delamotte, Mariona Comas i Josep Quera.
Foto: Christian Petron.



A POR EL CLUB DE MAR-CRIS DE TERRASSA

NAL DE FOTOGRAFIA



09

BIENNALS INTERNACIONALS
DE FOTOGRAFIA SUBMARINA
I CAMPIONAT DEL MÓN
(*World Photosub Championship*)

DEFINICIÓ DE LA IMATGE SUBMARINA SEGONS L'ENCICLOPÈDIA DE L'ESPORT CATALÀ

Activitat subaquàtica que inclou les modalitats de fotografia i vídeo submarí.

La fotografia submarina (o fotosub) consisteix a fotografiar el desenvolupament complet o parcial d'una immersió.

El pioner de la fotografia subaquàtica fou el naturalista francès Louis Boutan al final del segle XIX, tot i que el 1856 l'anglès William Thompson ja havia realitzat la primera fotografia sota l'aigua. El 1926 William Harding i Charles Martín obtingueren les primeres fotografies submarines en color, publicades al **National Geographic**.

El 1955 l'equip de **Jacques-Yves Cousteau** dissenyà la Calypso-Phot amfíbia, que es comercialitzà els anys seixanta i que fou un gran pas en l'evolució de la fotografia submarina. El 1959 es fundà la **CMAS Confederació Mundial d'Activitats Subaquàtiques**, reguladora de les competicions internacionals d'imatge submarina. La popularització de

la fotografia submarina durant la dècada de 1980 feu que s'organitzessin nombrosos concursos.

A Catalunya, un dels primers contactes amb la fotografia submarina es produí en l'exposició realitzada al **Congrés Mundial d'Activitats Subaquàtiques de Barcelona el 1960**. **Eduard Admetlla** fou el pioner català de la fotografia i filmació submarina, als anys seixanta ja rodà els seus primers films. El 1971 el **CRIS Centre de Recuperació i Investigacions Submarines de Barcelona** organitzà el Primer Concurs Internacional de fotografia submarina d'Espanya denominat **Trofeu CRIS Estrella d'Or**. Posteriorment s'organitzaren altres concursos, com el del Saló Nàutic Internacional de Barcelona, el del **SES de Tarragona**, el de l'**UNISUB de Sabadell** o el **CAS Costa Brava**, popularitzats durant la dècada de 1980.

La primera **Biennal Internacional de Fotografia Submarina - Bifosub**, a càrrec del **Club del Mar - Cris Terrassa**, s'organitzà el 1980. **Francisco Fraile** fou un dels fotògrafs més destacats de l'època.

EL CLUB DEL MAR - CRIS TERRASSA, les BIFOSUB i la FOTOSUB (World Photosub Championship)

Des dels inicis de la fundació del Club es van anar desenvolupant tot un conjunt d'activitats com la pràctica esportiva de l'escafandisme amb cursos per a l'obtenció de títols CMAS-FEDAS per a aquesta pràctica, cursos per a títols d'embarcacions esportives d'esbarjo a motor i de vela a més de totes les activitats que es poguessin desenvolupar al mar i d'altres com la participació en recerques i recuperacions en accidents que si bé no formaven part de la pràctica esportiva, el Club del Mar - CRIS Terrassa i el CRIS Barcelona hi col·laboraven per raons humanitàries.

A mitjans dels anys 1970 un grup de socis plantejà la creació d'un departament de fotografia i cine subaquàtic ja que cada vegada s'anava creant més consciència sobre la necessitat de respectar els fons marins i el mediambient en general, i aquesta especialitat es va veure com a

modalitat esportiva i artística que a més contribuïa a divulgar la riquesa de fauna i flora dels fons marins.

Aquesta sensibilitat fou influenciada en bona mesura per la divulgació dels treballs i reportatges de cine i foto de l'investigador i oceanògraf comandant **Jacques-Yves Cousteau** i el seu fill **Philippe** juntament amb tot l'equip del **Calypso**, i també per les campanyes dels activistes i ecologistes de **Green Peace** en la seva lluita aferrissada en la defensa del mediambient en general i dels mars i oceans en particular com a font de vida, posant de manifest la fragilitat dels seus ecosistemes davant la pressió industrial i humana.

Ja en anterioritat a la fundació del Club hi havia entre els pioners de l'escafandisme a Terrassa – finals dels anys 1950 – qui practicava

amb sensibilitat artística el cine i foto submarí com era el polifacètic **Jan Baca Pericot** arquitecte reconegut, dibuixant, escriptor, cineasta i escafandrista, premiat arreu especialment pels seus curt-metratges que actualment encara produeix i dirigeix. També van influenciar com a pioners de l'escafandrisme i socis fundadors **Josep Verdaguer Nicolau** fotògraf professional, **Joaquim Campà Viñas**, **Pere Ros Gasset**, **Antoni Herrerías**, **Josep Almirall**, **Isidre Galí**, **Gervasi Escayol** **Joan Guitart** i **Víctor Colomer**, qui juntament amb els també socis fundadors com **Josep Quera Martí**, **Fermí Estragués Ventura** i **Sebastià Mas Plana**, foren clau per tal que uns anys més tard la Junta Directiva presidida per **Ramon Torner Requesens** i el departament de fotografia submarina del Club en **Reunió Extraordinària el 27/09/1979** aprovés el desenvolupament d'un concurs de fotografia submarina de caràcter internacional i amb periodicitat bianual que es denominaria **1a Biennial Internacional de Fotografia Submarina (BIFOSUB)**.

Amb anterioritat ja s'havien establert els contactes per tal d'informar el president del **CRIS de Barcelona** **senyor Alfons Ferrer**, el president de la **Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques** **senyor Josep Larena**, i el president de la **Federació Espanyola d'Activitats Subaquàtiques (FEDAS)** **senyor Lluís Maria Puyó**, i tanmateix en **Ramon Torner** havia aconseguit acords de col·laboració amb el president de la Comissió Audiovisul de la **Confederació Mundial d'Activitats Subaquàtiques (CMAS)** **senyor Roberto Dei** i el president de la Comissió de Fotografia i Cinema de la revista italiana **Mondo Sommerso** **senyor Franco Capodarte**. Es comptava també amb la col·laboració de la **Caixa de Terrassa** presidida pel **senyor Ricard Camí** per a l'esponsorització i per a la cessió de les instal·lacions del **Centre Cultural** tot just acabat de construir i pendent d'inauguració oficial. També teníem el vist i plau i d'acord de col·laboració econòmica de l'**Ajuntament de Terrassa** l'alcalde del qual era l'**Il·lm. Senyor Manuel Royes**.

Des dels anys 1980 al 1987 es van celebrar quatre BIENNALS i a proposta de la **CMAS** i la **FEDAS** s'organitzà també el **CAMPIONAT DEL MÓN**. Les BIENNALS en tractar-se de concursos de fotografia es celebrarien al **Centre Cultural de la Caixa de Terrassa**, les exposicions fotogràfiques de les obres presentades a les sales d'exposició, i els altres actes, inauguració, conferències, projeccions cinematogràfiques i cloenda a la Sala de Conferències i l'Auditori Sala Alfons Vallhonrat.

Pel **Campionat del Món - World Photosub Championship** tot just el **segon** que es celebrà al món donades les dificultats organitzatives i logístiques (per exemple es van utilitzar 35 embarcacions Zodiac cedides pel representant de la marca juntament amb 35 motors Evinrude, 150 botelles d'aire comprimit i 433 quilos de plom per llast) a més de l'elevat pressupost econòmic que comportà. El primer Campionat del Món va tenir lloc el **1979 a Calampiso, Sicília**. Com que els concursants han de realitzar les fotografies *in situ* i al mateix moment, es va comptar amb el suport de l'**Ajuntament de Cadaqués** que va donar totes les facilitats per desenvolupar el concurs en aigües del **Cap de Creus**, i establir la base a sa Platja Gran a més de col·laborar també econòmicament en el pressupost dels actes. Les negociacions les va portar el president del Club l'any **1987 Sebastià Mas** i el president del comitè executiu del **FOTOSUB Ramon Torner** amb l'alcalde de Cadaqués l'**Il·lm. Senyor Miquel Figueras**. Es va comptar també amb la valuosa participació i col·laboració del **senyor Pere Vehí i Contos** del **Bar Boia**, expert escafandrista soci del Club del Mar - **CRIS Terrassa** i descendent de la nissaga de bussejadors grecs **Kontos**, coneixedor dels fons marins del Cap de Creus.



**Sebastià
Mas i Plana**

Les BIENNALS comptaren amb un gran èxit de participació i excel·lent qualitat de les obres presentades tal com segueix:

- I BIENNAL 1980 1-20 abril països participants: 8 obres presentades: 450
- II BIENNAL 1982 17-23 maig països participants: 9 obres presentades: 600
- III BIENNAL 1985 12-16 juny països participants: 14 obres presentades: 850
- IV BIENNAL 1987 15-21 juny països participants: 15 obres presentades: 720

L'última BIENNAL va comptar amb menor nombre d'obres presentades que l'anterior ja que alguns dels concursants participaven també al Campionat del Món.

Guanyadors de les diferents categories de cada BIENNAL:

I BIENNAL 1980

Guanyador absolut:	Mario ZUCCHI	Itàlia
Diapositiva:	Dietmar REIMER	Alemanya
Macro:	Paolo DONNINI	Itàlia
Blanc i negre:	Lucio COCCIA	Itàlia
Color:	Francisco CANDELA	Espanya

II BIENNAL 1982. Premi Ciutat de Terrassa

Guanyador absolut:	Enrico GARGIULO	Itàlia Premi Stella Maris de Mondo Sommerso
Diapositiva:	Ennio DE SANTIS	Itàlia
Macro:	Hugo GEIGER	Espanya
Millor foto espanyola:	Hugo GEIGER	Espanya
Creativa:	Sergio MONTONARI	Itàlia
Blanc i negre:	Dietmar REIMER	Alemanya
Color:	Massimo CLEMENTI	Itàlia

III BIENNAL 1985

Guanyador absolut:	Mario ZUCCHI	Itàlia
Macro:	Steven WEINBERG	Luxemburg
Millor foto espanyola:	Paco FRAILE	Espanya
Creativa:	Enrico GARGIULO	Itàlia
Blanc i negre:	H. FRITSCHI	Suïssa
Color:	Egidio ISOTTA	Itàlia
Millor foto local:	Guillermo TORRES	Espanya

IV BIENNAL 1987

Guanyador absolut:	Hugo GEIGER	Espanya Premi Josep Verdaguer
Creativa:	Dario SMANIO	Itàlia
Biologia:	Kurt AMSLER	Suïssa Premi especial revista SUB
Blanc i negre:	Dietmar REIMER	Alemanya
Color:	Pier Franco DILENGE	Itàlia
Millor foto local:	Antonio CRUZ	Espanya

CAMPIONAT DEL MÓN - WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP hi van participar un total de **15 països amb 27 concursants** entre els quals hi havia els millors especialistes nacionals i internacionals tal com segueixen:

Kurt Amsler	Suïssa	Willem Kolvoort	Holanda
Pierfranco Dilenge	Itàlia	Peter Vermoog	Holanda
Peter Scoones	Anglaterra	Olivier Puthon	França
Enrico Gargiulo	Itàlia	Paul Trainer	França
Antonio Miró	Espanya	Steve Fisher	Estats Units
Xavier Safont	Espanya	Jozè Hanc	Iugoslàvia
Peter Rowlands	Anglaterra	Ciril Mlinar	Iugoslàvia
Dietmar Reimer	Alemanya	Erik Karlsen	Noruega
Norbert Probst	Alemanya	Karlivan Bjornsen	Noruega
Ernst Völlm	Xile	Marcel Bernard	Bèlgica
Tony Balfe	Irlanda	Jean Debremacker	Bèlgica
Pat Mac Cole	Irlanda	David Hsiung	Hong Kong
Jorge Castro	Portugal	Thomas Liu Yuen	Hong Kong
Antonio Guerra	Portugal		

Guanyadors per equips:

1r classificat:	ITÀLIA	amb Pierfranco Dilenge i Enrico Gargiulo
2n classificat:	ESPANYA	amb Xavier Safont i Antonio Miró
3r classificat:	ANGLATERRA	amb Peter Scoones i Peter Rowlands

Guanyadors individuals:

1r classificat:	KURT AMSLER	Suïssa
2n classificat:	PIER FRANCO DILENGE	Itàlia
3r classificat:	PETER SCOONES	Anglaterra

Tots aquests esdeveniments van tenir un ampli ressò internacional tant pel que van fer els propis concursants i assistents, com per la divulgació professional que va tenir en les revistes especialitzades **MONDO SOMMERSO**, **BLU** i **SUB**, totes elles italianes, així com la premsa amb **Mundo Deportivo**, **Sport**, **La Vanguardia**, **PUNT Diari** i molt especialment **Diari de Terrassa**, que hi dedicà amplis reportatges del periodista esportiu **Josep Maria Riera** i del periodista gràfic **Cristóbal Castro**.

Cal destacar que per a un Club de la nostra dimensió (260 socis) organitzar aquests esdeveniments va significar un esforç considerable tant per la recepció i preparació de les obres presentades a les BIFOSUB's, com en la logística de tot el moviment de material fins a Cadaqués per la FOTOSUB, cosa que no hagués estat possible sense la col·laboració extraordinària i desinteressada dels nostres membres més actius i també del CRIS Barcelona, del Grup Empordanès d'Activitats Subaquàtiques de Figueres, Grup Submarinista Pegaso, UNISUB Sabadell, UNISUB Granollers i KRAKEN de Barcelona.

Els col·laboradors més destacats van ser:

Paquita Aguilar Plana
 Rafael Àvila Reig
 Ricard Alegre Morillo
 Salvador Aragú Salazar
 Jan Baca Pericot
 Andreu Balasch Morillo
 Pilar Benito Salvó
 Rosa Maria Ballester Calderer
 Ricard Bargués (CRIS Barcelona)
 Jaume Bultà Serra
 Núria Cabezas
 Rosa Maria Campà Arch
 Josep Casanovas (CRIS Barcelona)
 Joan Cerdà Mendiola
 Lluís Clois Bernaldo
 Francesc Colom Surrallés
 Mariona Comas Cuní
 Enric Condal Remolà
 Paco Cortés Abellán
 Antoni Costa Tubau
 Maria Rosa Duaso
 Francesc Elías Matas
 Fermí Estragués Ventura
 Francesc Flotats Crispi
 Joan Flotats Crispi
 Josep Font de Grau
 Sara Fontanet
 Josep Franco Sirvent
 Isidre Galí Llobet
 Josep Lluís García Cañadas
 Joaquim Garrido Diaz
 Joaquim Garrido Pallarés
 Núria Garrido Pallarés
 Josep Gonzalez Puigdel·lívol
 Roger González Relats
 Isidre Grau Corominas
 Esteve Grau Creus
 Pierre Guzmán (Cadaqués)
 Ramon Guinjoan Barons
 Joan Ramon Guinjoan Esteban
 Antonio Herrerías Fernández

Olga Herrerías Aguilar
 Pepin Jaén (Cadaqués)
 Antonio Luque Palomino
 Agueda Martín
 Toni Mas Ballester
 Sebastià Mas Plana
 Maria Carme Mallofré Gomez
 Pere Morera Martínez
 Maria Rosa Pallarés
 Pompeyo Peremateu Badrinas
 Llorenç Pla Julià
 Joan Manel Portillo Aragay
 Nicolás Porras López
 Enric Puig Surrallés
 Manel Puyalto García
 Joan Quera Degieux
 Josep Quera Martí
 Ramon Rambla Gil
 Ramon Rambla Duaso
 Agustí Rivas Agusí
 Miquel Rodó Trullàs
 Martí Rosique Gil
 Marisol Rúa Llorit
 Josep Soler Carreras
 Joan Sort Fontanet
 Frederic Tena Rigol
 Àgata Torner Martín
 Albert Torner Martín
 Ramon Torner Requesens
 Guillem Torres Pastor
 Josep Torres Cereza
 Leandre Torres Moreno
 Lluís Torroja Agell (CRIS Barcelona)
 Pere Valldaura Bosch
 Anna Valldaura Claret
 Lluís Valldaura Claret
 Josep Verdaguer Nicolau
 Núria Verdaguer Fontanet
 Pere Vehí Contos (Cadaqués - Bar Boia)
 Encarnació Vidal Aguirre

Malgrat la voluntat del Club de donar continuïtat a les **BIENNALS**, canvis produïts en les Junes Directives, obligacions professionals d'alguns dels seus membres i divergències de criteri d'altres sobre la conveniència de suportar l'esforç que requerien aquests esdeveniments ho van impedir.

Podem dir però que les principals finalitats es van assolir:

Primer. Donar a conèixer de manera més àmplia les riqueses dels fons marins i la necessitat de protegir els seus ecosistemes.

Segon. Promoure entre els socis del Club l'afició a l'activitat de foto i vídeo submarins, cosa que es va fer palès amb els escafandristes que posteriorment s'hi dedicaren, tot i que alguns d'ells ja ho practicaven amb anterioritat a aquests esdeveniments. Socis que s'hi dediquen o s'hi han dedicat abans o després:

Neus Abad	Manuel González	Josep Quera
Joan Baca	Joan Ramon Guinjoan	Jaume Solé
Andreu Cebrián	Maria Carme Mallofré	Guillermo Torres
Joan Cerdà	Sebastià Mas	Pep Turull
Feliu Daví	Joan Matas	Lluís Valldaura
Fermí Estragués	Francesc Pajuelo	
Maite Fonollosa	Enric Puig	

Amb anterioritat el soci del Club del Mar **Manuel González** es va especialitzar en foto-vídeo professional, fundador de l'Empresa **BIOIMATGE** dedicada a reportatges submarins per a cadenes de TV, editorials i revistes.



Sebastià
Mas i Plana

ORGANIZADA POR EL CLUB DE MAR-CRIS DE TERRASSA

DIARIO TERRASSA 31/03/1980

BIENAL DE FOTOGRAFIA SUBMARINA

El Club del Mar - CRIS Terrassa está ultimando los detalles organizativos de la I Bienal Internacional de Fotografía Submarina que esta entidad promueve y que tendrá efecto del 14 al 27 de este mes en los nuevos locales del Centre Cultural de la Caixa d'Estalvis de Terrassa. Va a tratarse de un importante acontecimiento al que asistirán los más destacados especialistas mundiales en esta materia. Simultáneamente a la exposición de fotografías, cuya inscripción llega hasta las casi cuatrocientas obras presentadas, se han organizado diversos actos entre los que destacan varios pases de películas relacionadas con actividades subacuáticas.

Amplia informació en pàgines centrals

1980 març 31. Presentació al «Diario Terrassa» de la I BIENNIAL INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA SUBMARINA (BIFOSUB) organitzada pel Club del Mar - CRIS Terrassa. D'esquerra a dreta: Joan Quera, Ramon Torner i Sebastià Mas. Foto: Diario Terrassa.



1980 abril, 01. Cadaqués, Restaurant Es Baluard. Presentació de la I BIENNIAL INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA SUBMARINA (BIFOSUB) d'esquerra a dreta: Rosa Causa, corallera; Jordi Bosch, coraller, propietari i patró de l'embarcació Horitzó; Pere Vehí Contos, Bar Boia de Cadaqués i soci del Club del Mar - CRIS Terrassa; Bernard Delamotte, Cap de l'equip Cousteau; Arnald Plujà, Mestre i coraller; i Sebastià Mas. Foto: Manel Puyalto.



1985 juny, 16. III BIFOSUB, Cadaqués, Cala Joncols. Dinar de cloenda, preparació de paelles. Daniel Mercier, President del Comitè Organitzador del Festival de Cine Submarí d'Antibes (França), bromejant amb l'Àngela Bandini de posar-la dins les paelles. Foto: Sebastià Mas.



1980 abril, 20. Cadaqués, Mas Sa Perafita. Preparació de paelles pel dinar de cloenda de la I BIFOSUB. D'esquerra a dreta: Ramon Guinjoan, Isidre Galí i Josep Soler. Foto: Sebastià Mas.



1980 abril, 20. Cadaqués, Mas Sa Perafita. Dinar de cloenda de la I BIFOSUB. D'esquerra a dreta: Jacques Mayol i l'Àngela Bandini recordman i recordwomen mundials de profunditat amb apnea, dialogant amb en Francesc Colom i dues de les seves filles la Núria i la Pilar Colom. Foto: Sebastià Mas.



1980 abril, 20. I BIFOSUB, Cadaqués, Mas Sa Perafita. Dinar de cloenda i cantada d'havaneres i cançons populars de Cadaqués pel Grup Cap de Creus, Director Sebastià Cabrisas, Pere Fortuny baix, Jordi Ferrer baríton entre d'altres. Foto: Sebastià Mas.



1985 juny, 16. III BIFOSUB, Cadaqués, Cala Joncols. Les parelles dels organitzadors participant en l'elaboració i en servir el dinar de cloenda. D'esquerra a dreta: Marisol Rúa, Agueda Martín, Maria Rosa Pallarés, Rosa Maria Ballester, Mariona Comas, Encarna Vidal i Maria Rosa Duaso. Foto: Sebastià Mas.



1985 juny, 16. III BIFOSUB, Cadaqués, Cala Joncols. Grup de participants, organitzadors i amics de Cadaqués, en l'acte del dinar de cloenda. Foto: Manel Puyalto.



1985 juny. III BIENNIAL. Terrassa, Centre Cultural, Stand de GREENPEACE. Foto: Manel Puyalto.



1985 juny, 13. III BIFOSUB. Terrassa, Centre Cultural. Taula i urna de la votació popular pel Concurs Escolar de Dibuix Infantil per tal d'escollir la portada de la IV Bifosub. D'esquerra a dreta: l'Olga Herreras i la Núria Garrido. Foto: Manel Puyalto.

1985 juny. III BIENNIAL. Terrassa, Centre Cultural. Lliurament de premis del Concurs Escolar de Dibuix Infantil per tal d'escollir la portada de la IV Biennial. D'esquerra a dreta: el guanyador del Concurs David Picazo de 10 anys del Col·legi Ramon i Cajal. Lliura el premi Núria Cebezas membre del Jurat del Concurs de Dibuix. Foto: Manel Puyalto.



1985 juny. III BIENNIAL. Terrassa, Centre Cultural, Stand de NEMROD. Foto: Manel Puyalto.

1987. Local Social del Club del Mar - CRIS Terrassa. Acte de presentació del programa i de la logística del WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP (FOTOSUB '87) a celebrar en aigües de Cadaqués i del Cap de Creus del 15 al 20 de juny de 1987. Comitè Organitzador d'esquerra a dreta: Enric Redondo, President de la FEDAS; Ramon Torner, President Comitè Executiu; Enric Ballesteros, President FEDAS; Sebastià Mas, President Club del Mar - CRIS Terrassa; Lluís Maria Puyó, Membre del Buró Executiu de la CMAS i Paco Fraile, Director Cine-Foto de la FEDAS. Foto: Manel Puyalto.





1987 juny, 15. Barcelona, Saló del Consell de Cent de l'Ajuntament de Barcelona. Acte de benvinguda dels participants al **WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP (FOTOSUB '87)**. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 15. Barcelona, Drassanes rèplica de la Nau de Joan d'Àustria. Acte de recepció i lunch ofert per l'Ajuntament de Barcelona als participants i organitzadors del **FOTOSUB '87**. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 15. Barcelona, Drassanes. Acte de recepció i lunch ofert per l'Ajuntament de Barcelona als participants i organitzadors del **FOTOSUB '87**. D'esquerra a dreta: Enric Ballesteros, President de la FEDAS; Josep Casajoana, Regidor de Cultura i Esports de l'Ajuntament de Terrassa i Representant de la Diputació de Barcelona; Enric Truño, Regidor d'Esports i Joventut de l'Ajuntament de Barcelona; Enric Redondo, President de la FEDAS; Miquel Figueras, Alcalde de Cadaqués al moment de la seva locució adreçada als assistents; Ramon Torner, President del Comitè; Sebastià Mas, President del Club del Mar - CRIS Terrassa i President del Comitè Organitzador; Paco Fraile, Director de Cine-Foto de la FEDAS i membre del Comitè Executiu i Agata Torner, membre del Comitè Executiu. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny. Terrassa, Centre Cultural, lloc de celebració de l'Exposició de fotografies de la **IV BIENNIAL INTERNACIONAL**, i de diversos actes del **FOTOSUB '87**. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 16. Cadaqués. Grup d'Organitzadors i alguns participants entre els quals els de Hong Kong. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 16. Cadaqués, Platja Gran. Preparació del material d'immersió per lliurar als participants del **FOTOSUB '87**. Ramon Torner i Martí Rosique, responsable del material. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 17. Cadaqués, Platja Gran. Primera jornada de campionat del FOTOSUB '87. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 17. Cadaqués, Platja Gran. Ricard Bargués, del CRIS Barcelona i metge del FOTOSUB '87, amb un altre membre de l'organització. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 17. Cadaqués, Platja Gran. Josep Soler, Josep Quera i Josep Franco presenciant els preparatius per a l'inici de la primera jornada del FOTOSUB '87. Foto: Sebastià Mas.



1987. Mapa indicatiu de la zona d'actuació del FOTOSUB '87.



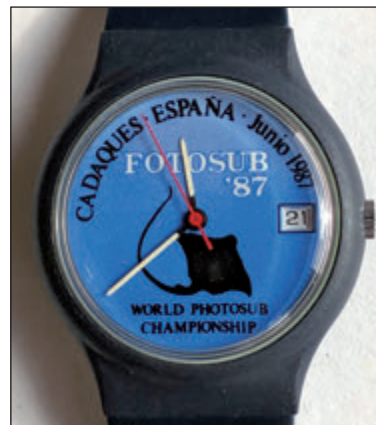
1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. Segona jornada de campionat del FOTOSUB '87, d'esquerra a dreta: Isidre Galí, Antoni Herrerías de l'organització i els fotògrafs participants, l'anglès Peter Scoones, la model de l'equip noruec amb Karl Ivar Borjons i el també noruec Eric Karlsen. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. Els germans Francesc i Joan Flotats, col·laboradors de l'organització del FOTOSUB '87. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. Merchandising o sigui venda d'articles amb la finalitat de recaptar fons per al finançament del FOTOSUB '87. D'esquerra a dreta: Maria Rosa Pallarés, Agueda Martín, Paquita Aguilar, Sara Fontanet i Rosa Maria Ballester. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 18. Relotge de polsera commemoratiu de la BIFOSUB '87, per merchandising.



1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. D'esquerra a dreta: Albert Torner, Toni Mas i Ramon Rambla Jr., col·laboradors de l'organització del FOTOSUB '87. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. D'esquerra a dreta: Karl Ivar Borjons de l'equip noruec, Isidre Galí del Club del Mar CRIS - Terrassa i la model noruega, preparats per iniciar el concurs. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. D'esquerra a dreta: l'anglès Peter Scoones, l'Antoni Herrerías del Club del Mar - CRIS Terrassa amb el noruec Eric Karlsen. Foto: Sebastià Mas



1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. D'esquerra a dreta: la model alemanya, Miquel Rodó del Club del Mar - CRIS Terrassa i el fotògraf alemany Norbert Probst, preparats per iniciar el concurs. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Platja Gran. Al centre dempeus: Lluís Torroja, del CRIS Barcelona col·laborador de l'organització, amb dos concursants preparats per a la sortida. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Cap de Creus. A bord de la Nereida II, col·laboradors de l'organització del FOTOSUB '87, d'esquerra a dreta: Andreu Balasch del Club del Mar - CRIS Terrassa i Lluís Maria Puyó, Membre del Buró Executiu de la CMAS, amb una acompanyant, amb tasques de control. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Cap de Creus, sa Fredosa. FOTOSUB '87. Roberto Dei, President de la Comissió de Cine-Foto de la CMAS, Josep Maria Riera, Periodista d'Esports del Diari Terrassa i Jorge Albuquerque, President de la Comissió d'Audiovisuals de la CMAS, supervisant el concurs. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Cap de Creus. D'esquerra a dreta: a bord de l'embarcació Malgre Tout el Pierre Guzmán, Lluís Clois i Pere Vehí, a l'embarcació pneumàtica l'equip de Hong Kong amb el fotògraf Thomas Liu Yen i un membre de la Federació Asiàtica, a la FOTOFOSUB '87. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Cap de Creus. FOTOSUB '87. Josep Casanovas Lleixà del Departament de Foto Cine del CRIS Barcelona i acompanyant, col·laborant en les tasques d'organització. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Cap de Creus, freu de sa Claveguera. FOTOSUB '87. A bord de l'embarcació Zodiac, dempeus Pere Vehí amb els fotògrafs concursants d'Hong Kong Thomas Liu Yen de color blau i David Hsiung de negre. A dalt a la dreta: part del conegut popularment com a «far vell», fals far que fou construït expressament l'any 1970 per a la filmació el 1971 de la pel·lícula «El far de la fi del món» o «La luz del fin del mundo» protagonitzada per Kirk Douglas, Yul Brynner, Samantha Eggar i Fernando Rey. El fals far fou enderrocat el novembre de 1998. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 18. Cadaqués, Cap de Creus. FOTOFOSUB '87. A bord de l'embarcació Zodiac, d'esquerra a dreta: els fotògrafs concursants d'Hong Kong Thomas Liu Yen, David Hsiung i el membre de l'organització Pere Vehí. Foto: Sebastià Mas.



1987 juny, 19. Cadaqués, Hotel Portlligat. Acte de proclamació de guanyadors de la FOTOSUB '87. D'esquerra a dreta: Juanita Pomés de Figueras, Miquel Figueras, Alcalde de Cadaqués, adreçant unes paraules als assistents i als guanyadors de la FOTOSUB '87, un representant de la CMAS, Enric Redondo, President de la FEDAS i component del Comitè Organitzador, i Rosa Maria Ballester. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 19. Terrassa, Centre Cultural. Exposició dels premis preparats per ser lliurats als guanyadors de la IV BIENNIAL INTERNACIONAL i pel WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP (FOTOSUB '87). Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 20. Terrassa, Centre Cultural. Acte de lliurament de premis als guanyadors de la IV BIENNIAL i de la FOTOSUB '87. Foto: Manel Puyalto.



1987 juny, 20. Terrassa, Centre Cultural. Grup de guanyadors en les diferents categories del WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP (FOTOSUB '87). D'esquerra a dreta: Xavier Safont i Antoni Miró (Espanya), Kurt Amsler (Suïssa), Pierfranco Dilenge (Itàlia), Enrico Gargiulo (Itàlia), Peter Rowlands i Peter Scoones (Anglaterra). Foto: Manel Puyalto.



1980. I BIENNAL.

COMITE D'HONOR

EXCM. Sr. DON SEVERO MARTIN ALLEGUE

Almirall en cap del Sector Naval de Catalunya.

SR. DON ROBERTO DEI

President de la Confederació Mundial d'Activitats Subaquàtiques.

SR. DON LUIS M^o PUYO

President de la Federació Espanyola d'activitats Subaquàtiques

ILM. SR. DON MANUEL ROYES

Alcalde-President de l'Excm. i molt Il.lustre Ajuntament de Terrassa.

SR. DON JOSE LARENA

President de la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques.

SR. DON RICARD CAMI

President de la Caixa d'Estalvis de Terrassa

SR. DON ALFONS FERRER

President del C.R.I.S.

SR. DON SANTIAGO TRULLAS

President de l'Honorari del Club del Mar.

SR. DON RAMON TORNER

President del Club del Mar

1980. I BIENNAL.

COL.LABORADORS ESPECIALS

Caixa d'Estalvis de Terrassa

Castoldi Jet

Nemrod

Mondo Sommerso

Bicchiarelli

1980. I BIENNAL.

ENTITATS COL.LABORADORES

Caixa d'Estalvis de Terrassa

Deportes y Nautica

Artcolor

Pitu Casals

Llibreria Gorina

Can Guim

Marbres Ros

Paloma Centre Comercial

1980. I BIENNAL.



1982. II BIENNAL.



1982. II BIENNAL.



1982. II BIENNAL.



1982. II BIENNAL. Guanyador absolut I BIENNAL, Mario ZUCCHI, Itàlia.

LA BIENNAL I ELS MITJANS DE DIFUSIÓ



FRANCO CAPODARTE

Franco Capodarte és el director de la revista «Mondo Sommerso». «És difícil reunir a tan bons fotògrafs en una mateixa mostra i aquí s'ha assolit, això significa que el concurs ha estat ben tancat i preparat. Qualitativament pot considerar-se que està a un nivell mundial, participant hi fotògrafs destacats com Hamster, Sawyer, Reimer i altres autèntics campions del món, així com nombrosos italians».



DANIEL MERCIER

Daniel Mercier és una de les màximes autoritats gal·les en submarinisme. «Ja de per sí, en tenir aquesta exposició un caràcter internacional és important. I a més, està ben realitzada. Quant a les fotografies que s'exposen, tant en color com en blanc i negre no es pot dir que hi hagi millor o pitjor ja que imposa per sobre els favoritismes la igualtat. La Qualitat, per tant, és molt uniforme. Així doncs podem qualificar la Biennal de positiva».



LUIGI BICCHIARELLI

Apassionat com el que més, Luigi Bicchiarelli, constructor de material submari per a filmacions i fotografies, ens comenta: «Sóc un col·laborador, doncs els organitzadors em van demanar que els ajudés i així ho he fet. Admiro el coratge que ha tingut el Club de Mar-Cos Terrassa en promoure aquesta Biennal justament en una ciutat que no hi ha mar i també és una gran metròpoli com Barcelona o Madrid. I el que cal dir més és que l'organització ha volgut ja en aquesta primera edició passar les fronteres i no promoure un concurs nacional sinó internacional, cosa que ha enriquit aquesta manifestació».



BERNARD DELAMOTTE

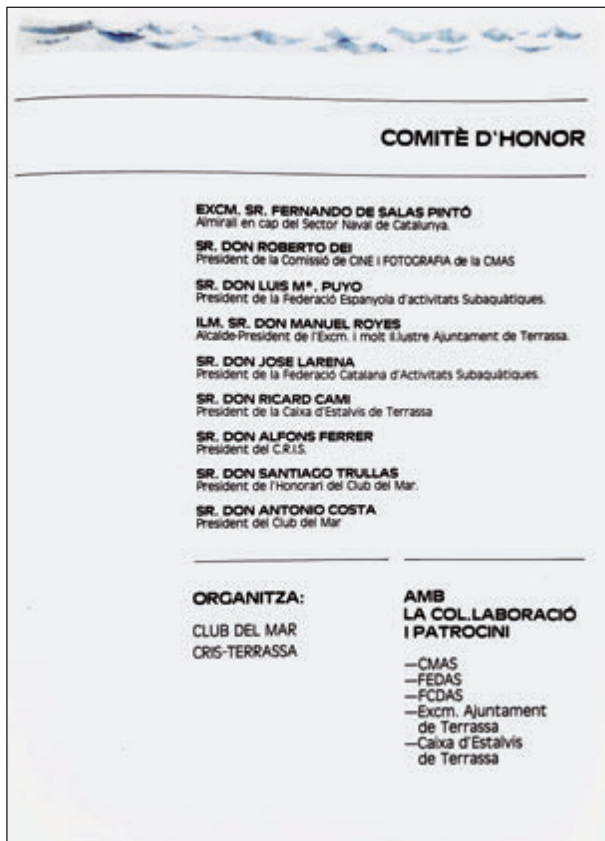
Bernard Delamotte és cap de l'equip de l'investigador Jacques Cousteau. «Altra vegada he tornat a trobar-me amb els meus amics del Club de la Mar, entretant aquesta que independentment de la seva antiguitat és jove d'esperit com ho demostra en l'organització i l'efort que suposa aquesta Biennal, una veritable manifestació artística relativa a l'immersió».



CHRISTIAN PETRON

Gran fotògraf de submarinisme. Les seves fotografies il·lustren la majoria d'enciclopedies sobre aquest tema. «És un treball molt important. Aquesta Biennal m'és un exemple i puc citar també el Saló Nàutic, el Festival de Cinema de Sant Sebastià on es projecten films sobre submarinisme. Espanya té, a més, l'avantatge de disposar de molta zona costera i la seva vocació marítima és tradicional».

1982. II BIENNAL.



1982. II BIENNAL.



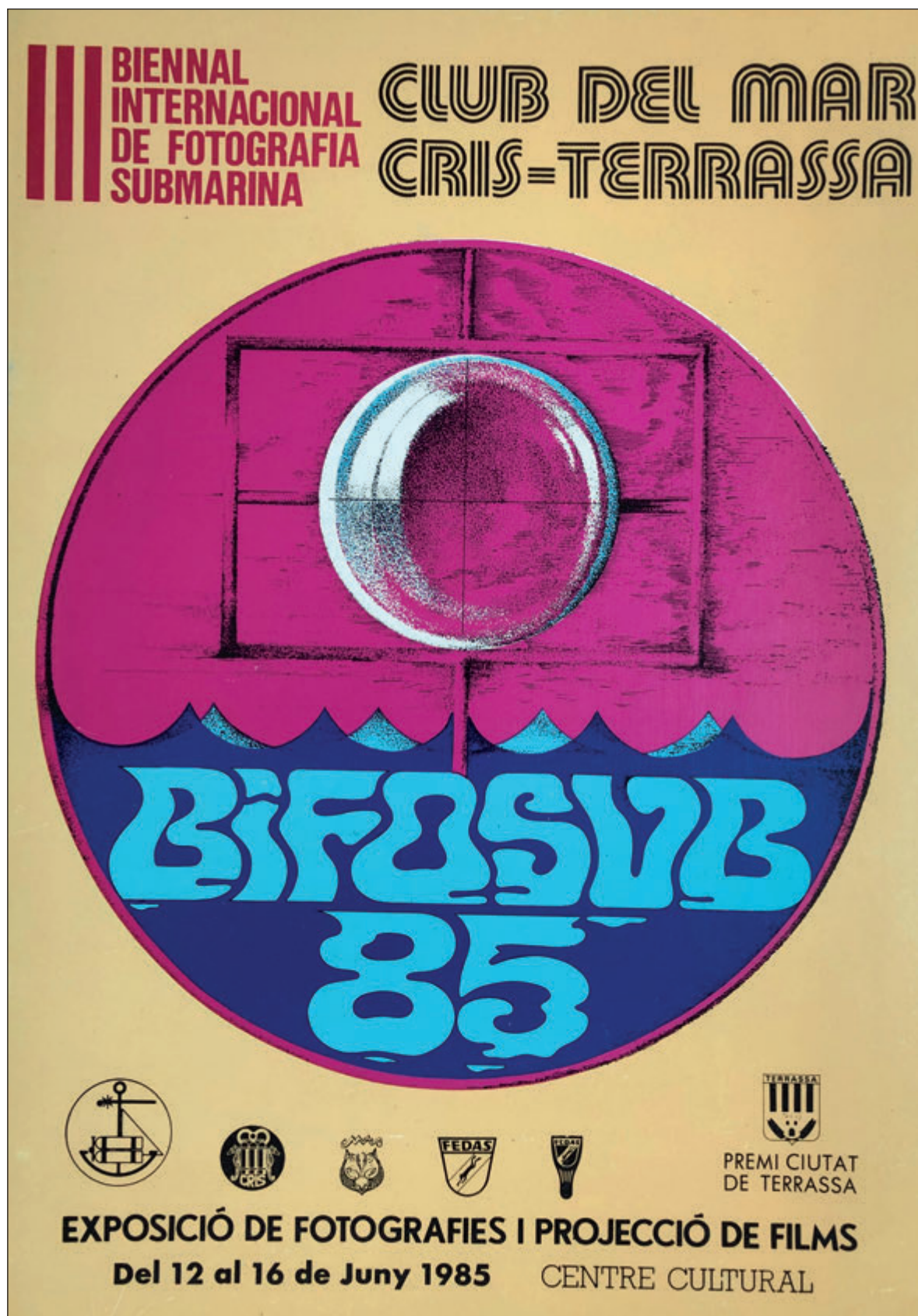
1982. II BIENNAL. Guanyador foto color I BIENNAL, Francisco CANDELA, Espanya.



1982. II BIENNAL Autògrafs d'en Jacques Mayol i l'Àngela Bandini sobre el programa on s'anuncia el passi del film «Un delfino chiamato Mayol». Tenien els rècords mundials d'immersió en apnea en les seves respectives categories, l'Àngela era a més entrenadora de dofins.



1982. II BIENNAL. Guanyador foto blanc i negre I BIENNAL, Lucio COCCIA, Itàlia.



1985. III BIENNAL.



COMITÈ D'HONOR

Excm. Sr. D. JOSEP LLUÍS VILASECA
Director General de l'Esport de la Generalitat de Catalunya
 Sr. D. ROBERTO DEI
President de la Comissió de Cise i Fotografia de la CMAS
 Sr. D. ENRIC REDONDO
President de la Federació Espanyola d'Activitats Subaquàtiques
 Il·lm. Sr. D. MANUEL ROYES
Alcalde President del l'Exec. i Mob i Inter Apartment de Terrassa
 Sr. D. JOSEP LARENA
President de la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques
 Sr. D. RICARD CAMI
President de la Casa d'Estudis de Terrassa
 Sr. D. SANTIAGO TRULLAS
President Honorari del Club del Mar
 Sr. D. ANTONI COSTA
President del Club del Mar

ORGANITZA
 CLUB DEL MAR
 CRIS - TERRASSA

PATROCINA
 CMAS
 FEDAS
 FCDAS
 CAIXA D'ESTALVIS DE TERRASSA

AMB EL SUPORT DE:

GENERALITAT DE CATALUNYA Diputació de Barcelona AJUNTAMENT DE TERRASSA

1985. III BIENNIAL.

COMITÈ ORGANITZADOR

President: Sr. D. RAMON TORNER
 Sr. D. SEBASTIÀ MAS
 Sr. D. MANUEL PUYALTO
 Sr. D. LLUÍS CLOLS
 Sr. D. JOSEP TORRES
 Sr. D. JOAN SORT
 Sr. D. RAFAEL AVILA
 Sr. D. JUAN MANUEL PORTILLO
 Sr. D. ENRIC CONDAL
 Sr. D. FERMÍ ESTRAGUÉS
 Sr. D. JOSEP PEDROLA
 Sr. D. RAMON GUINJOAN
 Sr. D. ANDREU BALASCH
 Sr. D. MIQUEL RODÓ
 Sr. D. ISIDRE GRAU
 Sr. D. JOSEP QUERA
 Sra. D^a MARISOL RUA
 Sr. D. JOSEP FRANCO



Ramon Torner, iniciador de la BIFOSUB

COL·LABOREN

SUB
 NEMROD
 CAIXA D'ESTALVIS DE TERRASSA
 ZODIAC
 EVINRUDE
 BOCCHIARELLI
 ESPORTS I NAUTICA



Josep Quera amb Eduard Anselles a la II BIFOSUB

1985. III BIENNIAL.

JURAT DE FOTOGRAFIA

President:
 Sr. D. ROBERTO DEI
President de la Comissió de Cise i Foto CMAS
 Sr. D. DANIEL MERCIER
President del Comitè d'Organització del Festival de Cine Submarí d'Arribes (França)
 Sr. D. GUIDO PFEIFFER
Director de la Revista SUB
 Sr. D. JOAN BACA
Realitzador cine submarí
 Sr. D. JOSEP VERDAGUER
Fotògraf professional
 Sr. D. JOSEP OLIVARES
President Foto Club Terrassa
 Sr. D. EDUARD SEGARRA
Membre Foto Club Terrassa
 Sr. D. DANIEL ESCRIG
Director de la revista Mundo Acuà



Members del Jurat de la II BIFOSUB deliverant

Foto: Sr. PUYALTO

1985. III BIENNIAL.



Terrassa, imatges, BIFOSUB i sobretot... amics.

La Biennial de Fotografia Submarina que organitza el Club del Mar, entra ja a la seva pubertat amb aquesta tercera edició.

Poder admirar aquí a casa nostra la tasca personal dels millors fotògrafs especialitzats en el tema submarí d'arreu del món, justifica ja de per sí l'esforç que representa la seva organització. Però la BIFOSUB vol ésser quelcom més: les noves tècniques que dia a dia perfeccionen els aparells, les vivències personals de tots els que practiquem aquesta activitat es comenten aquí entre tots els que amb il·lusió esperen la crida que la nostra ciutat ja els hi fa habitualment.

Aquesta vegada i dintre del marc de la BIFOSUB, s'ha volgut tenir en compte un aspecte que a tots ens preocupa i que està molt lligat amb el mitjà on es practica el nostre esport: parlem de l'equilibri ecològic a la mar. L'agrupació GREENPEACE, ha volgut estar present des de la plataforma que els hi podem oferir per a apropar aquest tema a tots els terrassencs.

Esperem doncs, que una vegada més, Tòix de visitants i participants superi les manifestacions anteriors i que al voltant de la III BIENNIAL creixin les esperances de que els nostres fills disfrutin d'un entorn millor que el nostre.

1985. III BIENNIAL.

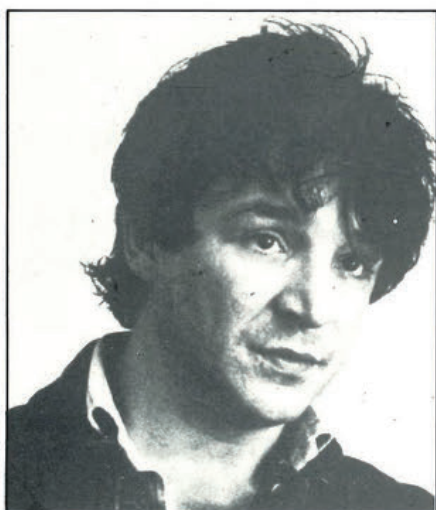


RÉMI PARMENTIER

27 anys, membre fundador de Greenpeace Europa. Des de fa deu anys es dedica a l'ecologia, per a un millor aprofitament, conservació y distribució dels recursos naturals, en contra de la contaminació de l'entorn i de la proliferació nuclear.

Actualment és delegat de Greenpeace Internacional, s'ha dedicat a la protecció del medi ambient marí i molt especialment a la campanya a favor de la protecció de les balenes al món, dintre d'aquesta organització independent que conta amb més d'un milió de socis repartits per 15 països.

A Espanya va coordinar el 1982 la campanya de Greenpeace en contra dels abocaments de residus nuclears al mar, enfront de les costes gallegues.



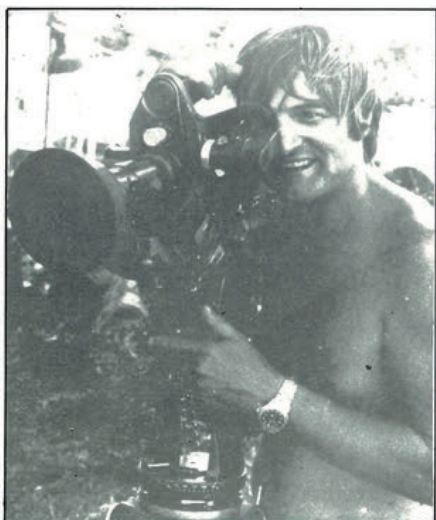
MIKE PORTELLY

Londinenc de 33 anys, dentista de professió, el seu hobby s'orienta cap el mar i el món submarí, fa nou anys que es dedica a la fotografia submarina.

Ha estat guanyador de les manifestacions i premis més importants celebrades arreu del món, com són, per exemple, els Campionats Mundials de Foto-Sub d'Austràlia i el d'Itàlia, organitzat per Mondo Sommerso.

Amb un gran coneixement i domini en la tècnica de la fotosub, realitza el seu primer film basat en la descripció d'una fantasia submarina «OCEAN'S DAUGHTER», que presenta als EE.UU. amb un resultat ben espectacular. Tècnics, premsa i revistes especialitzades com Ocean Realm, coincideixen plenament en la crítica:

«OCEAN'S DAUGHTER» ha estat un esdeveniment inesperat; el film amb més imaginació i creativitat realitzat fins el moment present, que constitueix en realitat l'inici d'una nova forma de fer cine submarí.



CRISTIAN PETRON

Es va iniciar com a submarinista a la Marina de Guerra francesa, com desactivador de mines. Després passa a col·laborar amb l'empresa COMEX. El 1974 crea la societat PHOTAMARINE, que és una de les primeres especialitzades en la indústria de cinema i televisió sobre temes submarins. EN 10 anys ha participat en la realització de més de cinquanta films. Ha produït diferents sèries per les televisions francesa, alemanya, anglesa i USA.

Els francesos diuen d'ell que és el número ú, i ben segur un dels millors cameràmens del món.

1985. III BIENNAL.

IV BIENNIAL INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA SUBMARINA



DAVID PICAZO. 10 anys. Col·legi Públic Ramon i Caia. 1ª Prem Dòna Estela BIFOSUB 85



EXPOSICIÓ DE FOTOGRAFIES
Del 15 al 21 de juny 1987
CENTRE CULTURAL DE LA
CAIXA DE TERRASSA

GRAN PREMI: JOSEP VERDAGUER

ORGANITZA: CLUB DEL MAR CRIS-TERRASSA

1987. IV BIENNIAL.



COMITÈ D'HONOR

Excm. Sr. JOSEP LLUÍS VILASECA
 Director General de l'Espanya de la Generalitat de Catalunya
 Sr. ENRIC REDONDO
 President de la Federació Espanyola d'Activitats Subaquàtiques
 Sr. ENRIC BALLESTEROS
 President de la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques
 Il·lm. Sr. MANUEL ROYES
 Alcalde de l'Ajuntament de Terrassa
 Sr. ROBERTO DEI
 President de la Comissió de Cine i Fotografia de la CMAS
 Sr. LLUÍS IRIBARREN
 President de la Caixa d'Estalvis de Terrassa
 Sr. SANTIAGO TRULLAS
 President Honorari del Club del Mar
 Sr. SEBASTIÀ MAS
 President del Club del Mar

ORGANITZA
 CLUB DEL MAR
 CRIS - TERRASSA

PATROCINA
 CMAS
 FEDAS
 FCDAS
 CAIXA D'ESTALVIS DE TERRASSA

1987. IV BIENNAL.



TROFEUS I PREMIS

El concurs està reservat a les fotografies efectuades sota la superfície del mar o en aigües internes, amb absoluta exclusió de fotografies d'aquaris.

Hi haurà quatre grups de fotografies: BLANC i NEGRE, COLOR, BIOLÒGICA i CREATIVA.

S'estableix un primer premi per a cada grup, consistent en un TROFEU CLUB DEL MAR - CIUTAT DE TERRASSA. Premi JOSEP VERDAGUER dotat amb 100.000 ptes. i TROFEU CLUB DEL MAR al guanyador absolut, el qual pot ser el guanyador d'un dels quatre grups o l'autor de la millor producció de conjunt. TROFEU FEDAS A LA MILLOR OBRA NACIONAL. TROFEU A LA MILLOR OBRA LOCAL O SOCIAL.

1987. IV BIENNAL.



COMITÈ ORGANITZADOR

President: Sr. RAMON TORNER
 Sr. SEBASTIÀ MAS
 Sr. MANUEL PUVALTO
 Sr. LLUÍS CLOLS
 Sr. GUILLEM TORRES
 Sr. RAMON RAMBLA
 Sr. RAFAEL AVILA
 Sr. JOAN MANUEL PORTILLO
 Sr. ENRIC CONDAL
 Sr. FERMÍ ESTRAGUÉS
 Sr. RAMON GUINJOAN
 Sr. JOSEP QUERA
 Sr. ENRIC PUIG
 Sra. MARISOL RUA
 Sr. JOSEP FRANCO

COL·LABOREN
 SUB
 CAIXA D'ESTALVIS DE TERRASSA
 ZODIAC
 EVINRUDE
 BICCHIARELLI
 ESPORTS I NAUTICA

1987. IV BIENNAL.



JURAT DE FOTOGRAFIA

President:
 Sr. ROBERTO DEI
 President de la Comissió de Cine i Foto CMAS
 Sr. DANIEL MERCIER
 President del Comitè d'Organització del Festival de Cine Submarí d'Arles (França)
 Sr. GUIDO PFEIFFER
 Director de la Revista SUB
 Sr. JOAN BACA
 Realitzador cine submergiu
 Sr. CASANOVAS
 Departament foto i cine CRIS

1987. IV BIENNAL.



Per acord de l'Assemblea General del Club del Mar, i en memòria del qui fou amic de tots, soci fundador del Club, expert escafandrista i gran amant de totes les facetes de la vida, en JOSEP VERDAGUER (d.e.p.), que ens deixà víctima d'accident de circulació la darrera tardor, en endavant, per aquesta i per a les futures edicions de la BIENNAL, ha quedat institut el PREMI JOSEP VERDAGUER, al guanyador absolut.

La present edició, no podrà ser valorada i qualificada per ell, tal com foren les anteriors, a les quals hi va contribuir amb la seva experiència, sensibilitat i qualitat humana.

Josep, hi manques tú.

CLUB DEL MAR

1987. IV BIENNAL.



LA BIENNAL I ELS ESCOLARS

SEGON CONCURS DE DIBUIX ESCOLAR BIFOSUB 87

A fi de trobar un dibuix que sigui la il·lustració del cartell anunciador de la «V Biennial Internacional de Fotografia Submarina». El Club de Mar de Terrassa convoca el seu segon Concurs de Dibuix Escolar, sota el lema del «Món Submarí» (Flora i Fauna).

Aquest concurs és adreçat a totes les escoles de Terrassa. Els concursants hauran de tenir una edat compresa entre els deu i catorze anys.

MEMBRES DEL JURAT DEL CONCURS DE DIBUIX INFANTIL

President: Sr. ENRIC PUIG
Sra. MARISOL RUA
Sra. NÚRIA CABEZAS
Sr. JOAN BACA
Sr. JOSEP MARTINEZ LOZANO

1987. IV BIENNAL.

PROGRAMA

DIES DEL 15 DE JUNY AL 7 DE JULIOL

EXPOSICIÓ DE FOTOGRAFIES
I DIBUIXOS ESCOLARS
AL CENTRE CULTURAL
DE LA CAIXA D'ESTALVIS DE TERRASSA



"LA GROTTA FIORIA" FOTO MARIO ZUCCHI

HORARI DE L'EXPOSICIÓ:

Dies feiners de 16 h. a 21 h.

Dissabtes de 16 h. a 22 h.

Diumenges de 10 h. a 13 h. i de 16 h. a 19 h.

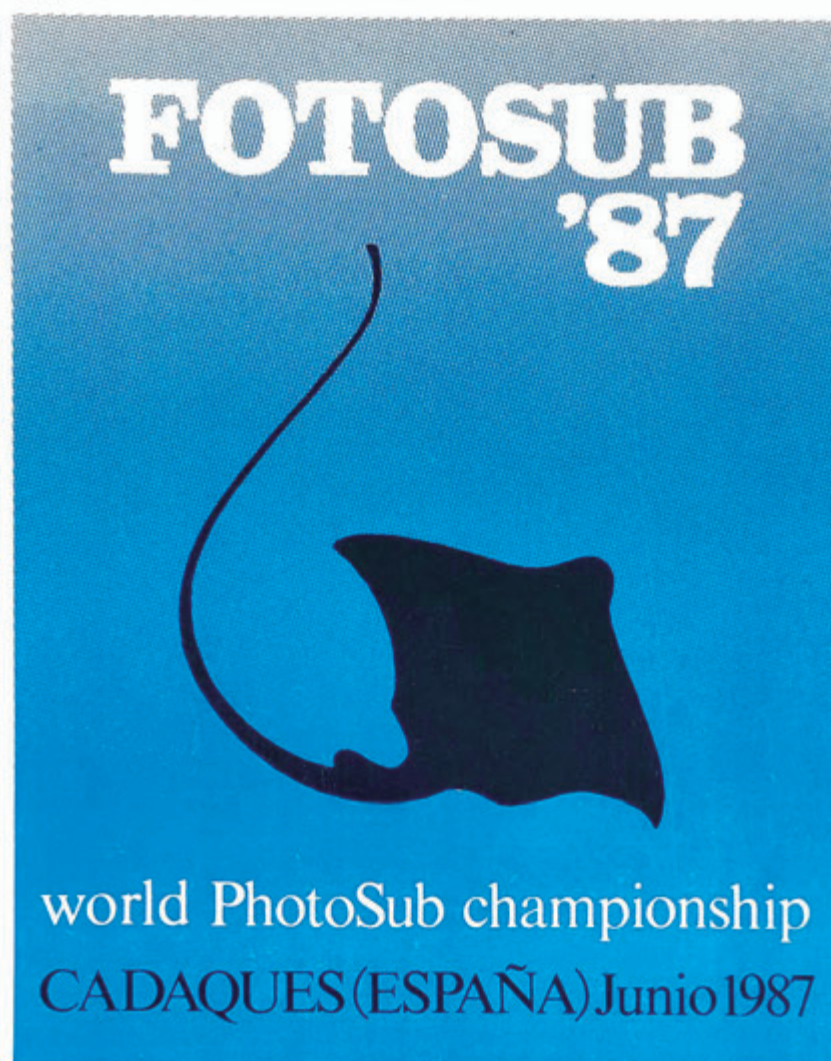
1987. IV BIENNAL. Guanyador absolut III BIENNAL, Mario ZUCCHI, Itàlia.



1987. IV BIENNAL. Guanyador millor
foto local III BIENNAL,
Guillem TORRES, Terrassa.



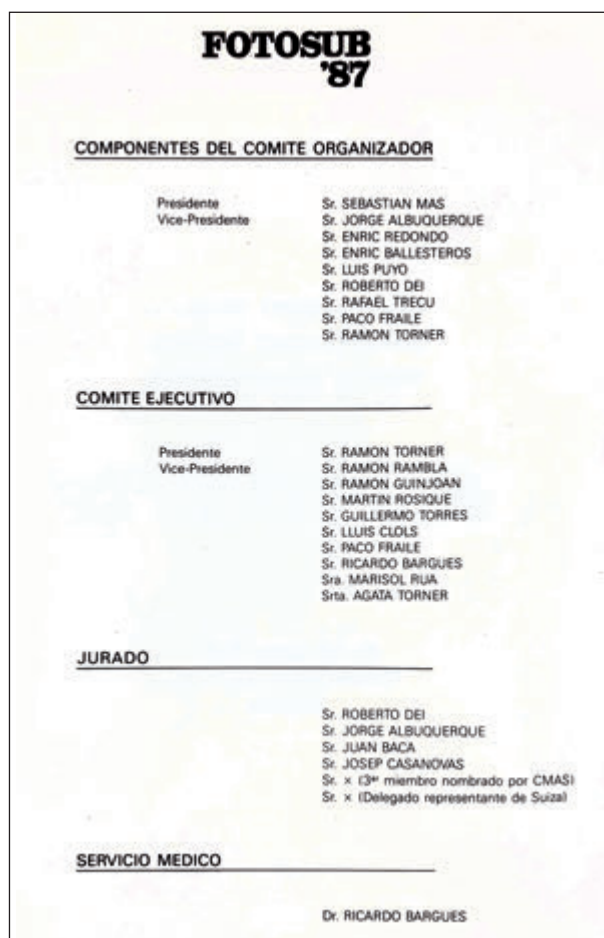
1987. IV BIENNAL. Guanyador millor foto local IV BIENNAL, Antonio CRUZ, Terrassa.



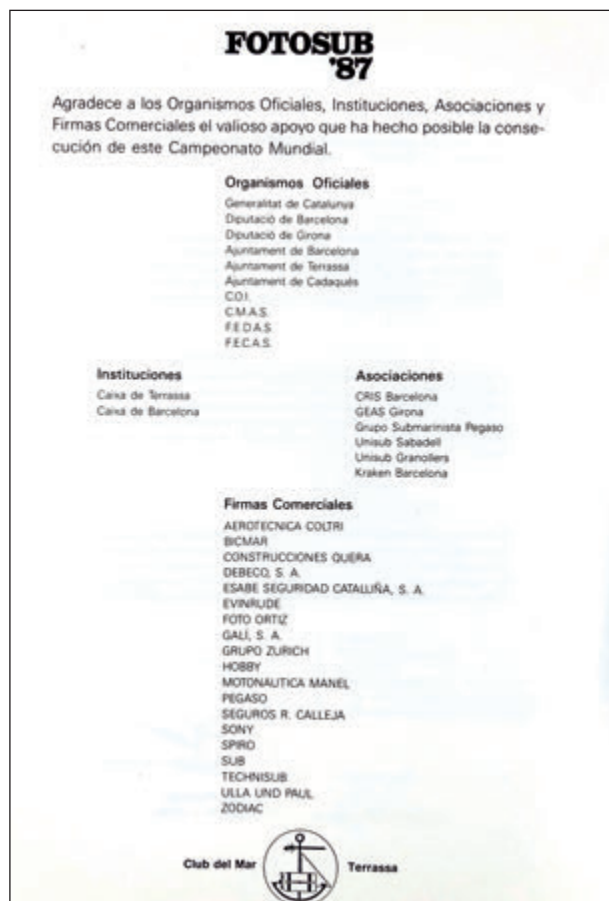
1987. FOTOSUB '87 WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP.



1987. FOTOSUB '87 WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP.



1987. FOTOSUB '87 WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP.



1987. FOTOSUB '87 WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP.



1987. FOTOSUB '87 WORLD PHOTOSUB CHAMPIONSHIP.



1992. Port d'Aiguadolç, Sitges.
Sebastià Mas a bord del Bon
Geni preparant l'equip per a una
sessió de fotografia submarina.
Foto: Jordi Mas.



1998 juny. Illots Columbrets. A bord de l'embarcació Bon Geni, preparació de càmeres per a una sessió de vídeo i foto submarina, d'esquerra a dreta: Josep Quera, Jan Baca, Toni Mas, Neus Abad i Ramon Torner.
Foto: Sebastià Mas.