

RECUERDOS DEL MIR

REGATA DE TALL SHIPS 2005

A BORDO DE LA FRAGATA "MIR"

TRES MUJERES ARGENTINAS PARTICIPARON de una experiencia inolvidable, se embarcaron en esta fragata para participar de la Regata de Tall Ships 2005 desde Waterford, Irlanda, hasta Cherbourg, Francia; entre el 9 y el 14 de julio.

"MIR" significa "Paz". La construcción de esta Fragata fue encargada por el Ministerio de comercio de la ex-Unión Soviética con la finalidad de dar adiestramiento a cadetes de diversas Academias Marítimas de ese país, pudiendo albergar un total de 200 tripulantes de servicio permanente y hasta 40 "trainees" (aprendices). ¿Cómo empezó este sueño de correr una regata de barcos antiguos, la Tall Ship's RACE, en lejanos puertos como "trainees" en un buque de tres palos ruso?

Las tres ya habían navegado en estos barcos, pero nunca habíamos corrido esta gran regata anual. Nos animamos y nos pusimos a buscar un barco para correr. Y el relato comienza... Ningún barco de los 20 clase "A" anotados para la Tall Ship's RACE podría reemplazar a nuestra Fragata Libertad, pero bueno... estaba en reparaciones y no podría participar. El único barco de Sud América que participaba era el Capitán Miranda, pero no tomaba trainees, así es que hubo que elegir entre los barcos polacos, rusos, noruegos, suecos, alemanes, austríacos, indonesio, indio, etc... Nos decidimos por el barco ruso MIR, ya que era de los más grandes (109mts) y definitivamente el más ganador, ya que ganó esta copa en 9 oportunidades, entre ellas los 5 últimos años.

El puerto de zarpada, Waterford, en Irlanda, era como un sueño: pequeña ciudad vikinga asentada en las márgenes del río Suir, iglesias y campanarios, colinas verdes onduladas, castillos y ruinas por

doquier. Las dos márgenes del río estaban abarrotadas de veleros de 3 y 4 palos, parecían esas viejas fotos de los puertos de antes, todos luciendo galas y banderas de cortesía, y tumultos que se agolpaban en las pasarelas para subir a bordo y recorrerlos.

Nosotras nos mirábamos y pensábamos "entre este medio millón de personas que deambula, somos nosotras las que vamos a correr, que suerte la nuestra" era como estar tocadas por una varita mágica ya que además el MIR atraía multitudes por ser de los más grandes y exitosos.

La tripulación rusa, hosca y cabizbaja, invitaba a pasar y apenas nos dirigía la palabra. Empezamos a enterarnos ahí de cuán difícil es entablar relación con esta gente, cuán distintos son de nosotros.

Después de desfilas las delegaciones de los 100 barcos que participarían (unas 3.000 personas y nosotras entre ellas) por las calles de Waterford, llegó el día de la zarpada.

Fuimos alejándonos de la costa en lo que ellos llaman "Parade of Sail", ("desfile de velas") que no es a vela, ya que por el río Suir salimos a motor, en parte remolcados y en parte solos. En ambas orillas nos despedían cientos de miles de personas, veíamos los clubes de barcos atiborrados, las canchas de golf llenas de gente, carpas con eventos y agasajos a lo largo de todo el estuario, hasta finalmente encontrarnos con el ancho mar, en realidad el Saint George's Channel, el estrecho que separa Irlanda de Inglaterra. Deberíamos tomar rumbo este hacia Inglaterra primero, virar la primer boya y luego rumbo sur-oeste alejándonos de la costa inglesa para virar la segunda boya en el Atlántico y encarar dirección

Características de la Fragata MIR:

Clase:	A
Bandera:	Rusa
Eslora:	110 metros
Manga:	14 metros
Número de palos:	3
Superficie Vélica:	2.771m ²
Astillero y año:	Polonia 1987
Pertenece a:	Marina Mercante Rusa (St. Petersburg)



Luisa Miguens
Maria Marta Derqui
Sara Lia Gallegos



noreste el Canal de Mancha, pasar por delante de la Bretaña y llegar a Cherbourg en Normandía.

Ahí no más se empezaron a complicar las cosas: flotamos toda la tarde con el mar hecho una mancha de aceite, cero viento, imposible de largar. Desde la Comisión de la regata fueron posponiendo de 2 a 4, de 4 a 8 y luego a las 8 de la noche decidieron pasarla para el día siguiente, pero que avanzáramos a motor hasta la boya 1 que estaba a 75 millas de Waterford.

Allí amanecemos y finalmente a las 4 de la tarde soplaron unos 4 nudos y nos empezamos a mover y largamos entre un barco de guerra y un pequeño bote, separados ambos por 1 milla. Fuimos pasando de a grupos, no se sentía esa desesperación por pasar primero, todos iban saliendo a su tiempo, en 20 minutos largaron todos.

Toda la flota quedó contra la costa inglesa, pero nuestro capitán eligió salirse hacia el Atlántico y solo nos siguieron dos barcos, el Lord Nelson (inglés), y el Eendracht (alemán) ambos de 3 palos y de unos 80 metros de largo.

Durante la noche los perdimos de vista y nunca más los vimos, ni vimos ningún otro barco. Desconozco si el resto navegaba en compañía o toda la flota se desparramó, pero debimos reconocer que nunca tuvimos la sensación de ver una enorme flota compacta como ocurría antiguamente en las batallas navales y en los grandes viajes de descubrimientos.

Ahí empezó nuestra vida cotidiana con los rusos. Hablan poco o nada de inglés, sobre todo los oficiales. Ellos están dirigiendo el barco, no dan explicaciones de nada, los trainees o aprendices (nosotros) nos enterábamos de las cosas por un "liason officer" (un oficial de enlace) llamado Oleg, que era el único que hablaba buen inglés. Nuestras comidas las tomábamos con los 180 cadetes.

Entre las 3 hicimos evaluaciones y vimos que mientras tuviéramos viento, pudiéramos timonear ese monstruo de 110 metros, subir a los palos y al bauprés, mantendríamos la moral alta, sin importarnos las condiciones en que se desarrollaba la vida social del buque. Nuestro camarote era buenísimo, los sanitarios eran excelentes a pesar de tener que compartirlos con algunos oficiales, así que fueron pasando los días, serenos, cálidos y transparentes y empezamos a gozar de la emoción de ir ganando la regata llevándole 6 horas al barco siguiente. (Todo esto se ve en una computadora, un GPS [sistema de posicionamiento satelital] que muestra las posiciones de toda la flota, los rumbos, etc... y según ellos muestran las estrategias que todos están tomando).



Durante 4 días navegamos con poco viento, braceando las vergas a veces 3 o 4 veces por día, escuchando en ruso las instrucciones por el micrófono de cubierta, siendo despertadas a cualquier hora de la noche o de la madrugada con una llamada larga y siete silbidos, con la frase "all hands wanted on deck" y hay que vestirse y subir, mientras los 180 cadetes corren por los pasillos, se chocan, gritan, es una alarma general como si se hundiera el barco.

Escuchamos "bisañ Gatóv i!!" "gross catóv i!!" etc... vela por vela van diciendo lo que hay que hacer y las argentinas meta correr, arriar, izar, amainar, aferrar o bracear, pero todo en ruso, lo cual es un buen programa cuando son las 3 de la mañana. Volvimos al camarote muertas de risa, con unos nervios tremendos contando los errores, los choques, a veces los empujones que nos pegaban los cadetes, absolutamente hartos de un molesto grupo de trainees extranjeros.

Aprendimos palabras en ruso, aprendimos algunos nombres, pero nadie, salvo nuestro querido Oleg nos dirigió la palabra, hoscos, fríos, muy cortos, casi mal educados, a pesar que la Makarov Academy de San Petersburgo (de la Marina Mercante rusa) es una escuela cara y los chicos que cursan allí sus estudios pertenecen a una clase acomodada. Nos impresiona continuamente la falta de uniforme, todos andan en shorts, descalzos, sin remeras, se pasean en ropa interior cuando se van a bañar, pero eso se debe a la mentalidad nórdica, en donde se ve al propio cuerpo desde otra perspectiva.

La gran sorpresa llega cuando, al amanecer del día 5, nos avisan los otros trainees que hicieron la guardia, que durante la noche se suspendió la regata.

Amanecemos en un mar de aceite, después de varias horas de calma chicha, primeros sobre el agua pero con las 6 horas de ventaja reduciéndose minuto a minuto, ya que el resto de la flota algo de viento recibió antes de la suspensión y se acercó vertiginosamente. Esto más el handicap que otorga el MIR hace que finalmente salgamos en posición 6. Furor ruso irreversible. Mantendrían su cara de piedra hasta el final.

El capitán decide pasar los dos últimos días navegando a motor por el canal, se acerca a la costa inglesa, hace bordes etc.. en fin, perdiendo el tiempo para que toda la flota llegue junta y entre a Cherbourg, donde nuevamente nos espera una multitud exultante, que devora los barcos, saluda, recibe, vitorea y nos hace sentir que descubrimos la América.

Valió la pena para las 3 argentinas esta aventura del MIR, a pesar que los resultados no fueron los esperados y que la forma de ser y de vivir de los rusos choca culturalmente con la nuestra. Fue durísimo convivir con ese régimen de poca educación y poca cortesía, pero lo peor fue la falta de interés en nosotros por parte de oficiales y capitán. En otros barcos habíamos sentido una cordialidad y amistad que nunca olvidaremos.

Lo que nos hizo vibrar de emoción fue timonear siguiendo el ángulo del viento, trepar, sentarnos por horas en la cofa mirando el océano, escuchando el viento y el clap-clap de las velas allá arriba, a 30 metros de la cubierta, pensando que correr con cualquiera de estos barcos vale la pena ■

