

UN DESAFIO BIEN LOGRADO
La Esmeralda en la regata Cutty Sark 1990.

Eduardo Schnaidt Parker *

Cuando el Director General del Personal de la Armada me notificó que había sido designado Comandante del buque escuela Esmeralda y que me correspondería intervenir en una regata internacional con la participación de grandes veleros, me di cuenta que la responsabilidad que asumía era aún mayor que la que de por sí significa ser el Comandante del Buque Escuela, tanto por la labor formativa de guardiamarinas y grumetes, como por la trascendencia internacional que su presencia en mares y puertos extranjeros supone. En esta oportunidad, además de tener que dejar en buen pie el nombre del buque en términos de las tradiciones navales chilenas y de los valores morales que nuestra institución sustenta, debía tener una honrosa participación en una justa deportiva de gran importancia internacional.

Inicialmente no tenía claro cuales serían mis contendores, pero no tuve dudas que todos serían hombres de mar de gran estatura profesional y experiencia marinera. En realidad la perspectiva desde el punto de vista del Comandante es diferente a la de otro miembro de la tripulación. Recordaba cuando participé como guardiamarina en la regata de grandes veleros en el contexto de la Operación Vela de 1964, la preocupación general era contra qué veleros nos mediríamos. Sin embargo en esta oportunidad mi interrogante era quiénes serían los capitanes de esos veleros, por lo que me hice el propósito de tratar de conocerlos antes de la competencia.

No hay duda que mi primera resolución fue (y no podía ser de otra manera) hacer todo lo posible por ganar la regata.

Esta no era una tarea sencilla y requería un plan adecuado. Por supuesto todo se iniciaba con el entrenamiento de la dotación para lo cual se tenía el tiempo necesario ya que la competencia se iniciaría después del cruce del océano Atlántico lo que en términos

de tiempo significaba dos meses después del zarpe de Valparaíso, constituyendo la etapa del cruce del Atlántico la navegación en la que se haría el mayor esfuerzo en términos de exigencia para la tripulación. Pero también requería un plan de preparación material del buque, "un afinamiento del buque" en términos veleros.

Para la preparación material de la Esmeralda, tuve el importante aporte de antiguos comandantes del velero, de quienes recibí inestimables consejos, como también de entusiastas veleristas de la Federación Chilena de Navegación a Vela y particulares amantes de este deporte.

Al zarpe de Valparaíso el 23 de abril, nuestro grado de entrenamiento era bastante precario y las maniobras había que realizarlas con gran precaución y paciencia. Sin embargo a medida que transcurrían los días se podía apreciar cómo guardiamarinas y grumetes iban adquiriendo cada vez más destreza y los tiempos de ejecución de las maniobras se iban acercando a los estándares históricos del buque, por lo que éstas se podían ir haciendo más complejas. También era una satisfacción observar cómo la joven dotación se iba adaptando a las condiciones de mar y las caras verdes que se observaron en algunas oportunidades, daban lugar a caras alegres de entusiasmo y adhesión a las actividades que se desarrollaban.

Nuestra primera etapa de navegación entre Valparaíso y Guayaquil nos permitió cumplir la etapa de entrenamiento básico al término de la cual la dotación estaba bien preparada para desarrollar todas las maniobras que el buque requiere en zafarrancho de maniobra general. Los vientos encontrados fueron los adecuados en términos de intensidad y dirección para desarrollar el entrenamiento en buena forma y las guardias ya eran capaces de afrontar situaciones inesperadas de vientos que son tan frecuentes en las latitudes ecuatoriales con la presencia de tormentas súbitas, especialmente al ocaso.

Guayaquil constituyó nuestro primer contacto internacional del

que salimos en muy buen pie, dejando muchos jóvenes corazones nostálgicos tanto a bordo como en tierra. También significó un retroceso en nuestro entrenamiento ya que la actividad física y velera se vio disminuida por la estadía en puerto. Sin embargo al zarpe de Guayaquil tuvimos una excelente muestra de la capacidad de nuestro buque y su tripulación, ya que en una demostración velera efectuada ante una numerosa concurrencia compuesta por altas autoridades de la Armada ecuatoriana, agregados navales extranjeros y miembros del Club de Yates de Salinas, se efectuó una virada por avante exitosa, dirigida por el Segundo Comandante, con una intensidad de viento absolutamente por debajo del mínimo requerido, lo que motivó un reconocimiento de admiración de nuestros invitados.

Aunque la navegación entre Ecuador y Panamá se efectuó con vientos poco propicios para la navegación a la vela, de todas formas se mantuvo el entrenamiento velero diario navegando en condición mixta, es decir a vela y motor simultáneamente.

El cruce del canal de Panamá fue una experiencia profesional muy interesante para todos aquellos que lo efectuaban por primera vez, quedando registrado en los respectivos cuadernos de notas profesionales de guardiamarinas y grumetes.

El mar Caribe nos recibió con el acostumbrado viento por la proa fuerza 6 y marejada, lo que no permitió la navegación a la vela afectando significativamente el avance ya que aún utilizando el motor, la velocidad del buque no pasaba de los tres nudos. Así nos sorprendió la conmemoración de las Glorias de Iquique, la que no obstante las malas condiciones de mar, fue celebrada con el rigor acostumbrado, haciendo énfasis en el privilegio que resultaba para la dotación estar, en esta ocasión tan memorable, a bordo de la Esmeralda.

Después de navegar a la cuadra de Jamaica, con un posible caso de apendicitis, que de haberse confirmado nos habría conducido a Cuba para que se efectuara la intervención quirúrgica en tierra, ya que a bordo las condiciones de mar no lo permitían, nos dirigimos hacia San Salvador con el objeto de tener la oportunidad de observar con

nuestros propios ojos el lugar donde Cristóbal Colón desembarcó ese 12 de Octubre de 1492.

Una vez que salimos al Atlántico las condiciones meteorológicas mejoraron, permitiendo la continuación de nuestro entrenamiento velero.

El 29 de mayo ingresamos a la bahía de Chesapeake, iniciando nuestra visita a los Estados Unidos, la que incluiría las ciudades de Norfolk en Virginia y luego Newport en el estado de Rhode Island.

Norfolk fue una fiesta velera denominada Harbor Fest (Festividad del Puerto), en la cual nuestro buque tuvo una recepción privilegiada y donde la Esmeralda obtuvo su primer galardón por ser el buque con mejor presentación marinera de los asistentes a ese evento.

El tramo de Norfolk a Newport, que en su parte inicial navegamos a motor debido a condiciones meteorológicas desfavorables para la ruta, nos obligó a efectuar la primera maniobra general nocturna antes de lo previsto, debido a que una falla de la máquina a media noche, nos dejó al garete.

Aunque el grado de entrenamiento se había deteriorado debido a la gran cantidad de compromisos sociales a los que nos vimos enfrentados durante la estadía en Norfolk, la maniobra fue realizada con seguridad, a satisfacción del Comandante.

La navegación continuó sin mayores incidentes una vez que la falla de la máquina fue solucionada, colocando proa hacia Newport, un acogedor puerto de gran movimiento velero y estupendas marinas, en el que tiene su sede el "Naval War College" de la Armada de los Estados Unidos, el equivalente a nuestra Academia de Guerra Naval.

La estadía en Newport fue muy grata, aunque la permanencia en la base naval limitó en alguna medida el acceso del público para que visitara el buque, no obstante que la presencia de la Esmeralda fue oportunamente y profusamente difundida por los medios de comunicación social.

En Newport disfrutamos de la hospitalidad de la Armada de los Estados Unidos, que nos otorgó todas las facilidades para hacer uso

de las instalaciones navales, agasajándonos con una agradable reunión de camaradería.

El zarpe desde Newport fue bastante espectacular, ya que fuimos afectados por una depresión atmosférica que trajo vientos fuertes lo que nos permitió dar la vela inmediatamente después de salir de la dársena de atraque y pasar a la vela, bajo el imponente puente de Newport. Sin embargo después de pasar bajo el puente, el gobierno se hizo bastante difícil, ya que el viento quedó casi directamente por la popa y dada la intensidad de éste, entre 25 y 30 nudos, la vela cangreja neutralizaba el efecto del timón. Por lo anterior se cargó el aparejo con cierto grado de apremio ya que el canalizo por el que se navegaba era bastante estrecho.

Una vez que el buque hubo salido al océano, se recibió informaciones de parte de las autoridades meteorológicas de Norfolk, que en la ruta planificada se encontraban numerosos témpanos recomendándonos tomar un curso más al sur, situación que se prolongó por una semana. Durante este período hasta recalar a Gran Bretaña, se hizo un esfuerzo importante en entrenar a la dotación. Para este fin se entró en un régimen de dos guardias, modalidad que se mantendría hasta el término de las regatas y que permitía cubrir todo el aparejo para maniobrar con seguridad.

El 24 de junio, en medio del océano Atlántico, tuvimos el avistamiento de unos buques que nos parecieron muy familiares. Se trataba de una flotilla de la Armada Real compuesta por el petrolero HMS Olmeda y por la fragata HMS Glasgow. A la distancia parecían unidades de nuestra Escuadra Nacional, lo que obviamente era muy poco probable.

Una vez establecidas comunicaciones entre la flotilla británica y la Esmeralda, fieles a la tradición naval, se coordinó el intercambio de honores en la mar, para lo cual la fragata HMS Glasgow se aproximó por la banda de babor de la Esmeralda con su dotación perfectamente formada en cubierta, mientras la de nuestro buque escuela formaba su dotación y la banda instrumental para responder con "God Save the Queen". Este intercambio de honores que sólo los

hombres de mar pueden comprender en su total magnitud, fue muy emocionante para toda la dotación.

Proseguimos nuestro rumbo hacia Inglaterra ejercitándonos con mucho énfasis en las maniobras y procedimientos que posteriormente aplicaríamos en las regatas, recalando en el puerto de Fallmouth el 1 de julio. En este puerto procedimos a pintar el buque e iniciamos los preparativos necesarios para dejarlo en las mejores condiciones para enfrentar los desafíos a los que estaríamos expuestos en los próximos días. Terminados los preparativos zarpamos a Plymouth, donde recalamos el 4 de julio en medio de un fuerte temporal, que hizo la maniobra de recalada bastante complicada, ya que el rumbo de entrada dejaba el viento por la popa y la Esmeralda a palo seco, por el sólo efecto del viento, desarrollaba 6 nudos de velocidad y el área de maniobra al interior del puerto no permitía aproarse al viento. Alertado el práctico sobre esta situación, quien no pudo salir al exterior del puerto para subir a bordo, debido a las malas condiciones de mar, dispuso que dos remolcadores se abarloadan a la Esmeralda, los que una vez asegurados fuertemente, disminuyeron la viada, lo que hizo posible fondear al ancla con seguridad.

En Plymouth se tomó contacto con los organizadores de la regata y se conoció a los capitanes de los navíos contendores, de los cuales el que más me impresionó fue el capitán del Sedov, Alexei Pereschicov, que tenía 12 años de experiencia al mando del velero soviético, el más grande del mundo.

Los preparativos a bordo.

Como se mencionó en párrafos anteriores, una de las principales preocupaciones consistió en preparar adecuadamente a la Esmeralda, tanto en los aspectos materiales como de entrenamiento del personal.

En los aspectos de entrenamiento, la dotación se dividió en dos trozos, cada uno a cargo de un jefe de servicio que debía alcanzar las siguientes capacidades:

- Izar y cazar cualquier vela del aparejo.
- Cargar y aferrar cualquier vela.

- Bracear la cruz y las botavaras.
- Virar por redondo.
- Virar por avante.

Todas estas maniobras se pudieron cumplir sin contratiempos tanto de día como de noche, salvo la virada por avante, ya que se hizo evidente que para esta maniobra se requería la totalidad de la dotación en sus puestos.

Se formó además en cada equipo una partida de "Comunicaciones e Informaciones" a cargo de un Subteniente cuya responsabilidad era mantener en forma permanente la posición de todos los contactos que se obtuvieran y de los demás veleros participantes en la regata.

En el aspecto material, se hizo énfasis en aquellas áreas que pudieran mejorar las condiciones del casco y en el afinamiento de la maniobra. En efecto, en el puerto de Fallmouth se dispuso que se efectuara limpieza del casco para sacar el pelillo que se había adherido en el sector de la línea de flotación. La tarea no fue fácil ya que este pelillo después de cuatro meses en la mar, era bastante abundante, lo que hizo muy difícil su extracción.

Para compensar la escora producida por el velamen, se diseñó un sistema para adrizar el buque, en base a la transferencia de agua dulce, utilizando una bomba "Barness" para trasegar agua de bebida desde los estanques de una a otra banda, tendiendo a lograr así el adrizamiento del buque en un mínimo de tiempo. Se pretendía lograr la disminución del área del casco sumergido y consecuentemente la resistencia o arrastre hidrodinámico. Complementando lo anterior se llevaría el mínimo de agua y petróleo, para alivianar lo más posible el buque.

En lo que a maniobras se refiere, se tomaron varias medidas para mejorar la condición marinera del buque, especialmente su capacidad para ceñir.

El factor limitante para ceñir lo constituye el ángulo de braceo de la vela trinquete, cuya verga está limitada en su movimiento por el amantillo que toca con los obenquillos del mastelero.

Para corregir esto, se adaptó un sistema de amantillos volantes

que se hicieron firmes a la estructura metálica de la cofa por medio de teclas, con lo cual la verga trinquete pudo ser braceada hasta tocar los obenques.

Gracias a esta modificación el buque ciñó con el viento relativo abierto 60E por la proa, obteniéndose velocidades de hasta un 34% de la intensidad del viento.

Complementando los amantillos volantes se instaló un aparejo con dos cuadernales de dos cajeras cada uno para maniobrar las amuras de la vela trinquete, permitiendo llevarlas a proa en forma significativa cuando el buque ceñía.

Finalmente se cambió la vela contrafoque por una vela trinquete de mayores dimensiones lográndose un mayor efecto venturi, mayor empuje y disminución de la tendencia de orza que normalmente experimenta el buque.

La regata Cutty Sark.

En realidad la regata Cutty Sark, estaba compuesta por dos regatas independientes con diferentes participantes y diferentes trofeos.

En la primera regata que se corrió entre Plymouth (Inglaterra) y La Coruña (España) en la clase A de los grandes veleros, participaron las siguientes unidades:

Asgard de Irlanda, Astrid de Inglaterra, Eendracht de Holanda, Esmeralda de Chile, Henry Rutkowski de Polonia, Orp Iskra de Polonia, Kaliakra de Bulgaria, Royalist de Inglaterra y Sedov de la URSS.

El zarpe de Plymouth fue el sábado 7 de julio, con mal tiempo, en el cual se rindieron honores a Su Alteza Real la Princesa Ana, que estaba a bordo de la fragata HMS Penelope. Con posterioridad a los honores se navegó en demanda de la línea de partida, la que después de algunas dudas iniciales, referidas a su ubicación, se cruzó casi simultáneamente con el Sedov, ciñendo con vientos del SW. de 30 a 35 nudos.

Durante la competencia hubo dos hechos que en mi opinión fueron la clave del triunfo. Lo primero fue la correcta apreciación

meteorológica. Al inicio de la regata la situación meteorológica era frontal con vientos SW 30/35 nudos por lo que nuestro curso inicial fue ciñendo al rumbo 178E verdadero. Aquí pudimos apreciar las bondades de la modificación al amantillo del trinquete ya que nuestra ceñida fue similar a la del Sedov cuyas vergas se podían bracear bastante más que las nuestras. El rumbo requerido era SW para entrar al golfo de Vizcaya por lo que no estábamos en muy buenas condiciones, sin embargo todos los veleros estaban en la misma situación.

Sabiendo que cuando el frente pasara, el viento rolaría al NW, la clave era estar en una posición favorable cuando esto sucediera. Se estimó que el viento rolaría a las 18,00 horas del domingo 8, por lo que se viró al NW a las 02,00 horas muy cerca de la costa francesa y se cargó la cruz y las menores de tal forma de desarrollar una velocidad que permitiera virar al SW y pasar claro de la isla D'Ouessant (que marca el comienzo del golfo de Vizcaya) aproximadamente a las 18,00 horas.

El Sedov viró bastante antes que nosotros con la esperanza de que el viento rolara anticipadamente. Sin embargo y en una increíble coincidencia el viento roló a las 18,10 horas. En honor a la verdad esta coincidencia no lo fue tanto, ya que en la misa dominical que celebramos en cubierta a las 17,00 horas, se pidió específicamente que el viento cambiara su dirección para que fuera favorable a nuestra maniobra.

Como consecuencia de esto el Sedov no alcanzó a dejar clara la isla y debió hacer una nueva bordada, lo que le significó navegar 25 millas más que la Esmeralda, perdiendo así el primer lugar que llevaba hasta ese momento.

La alegría en el buque fue indescriptible cuando aproximadamente a las 20,00 horas nos cruzamos con el Sedov. Ellos con rumbo NW tratando de ganar barlovento y nosotros con rumbo SW con el viento a un largo, entrando al golfo de Vizcaya.

El segundo hecho fue la resistencia de la maniobra y de las velas de dracón con que está dotada la Esmeralda en la actualidad.

El martes 10 de julio, se experimentó una situación meteorológica de apriete isobárico con vientos que llegaron a 40 nudos con rachas de 50 nudos.

Aún cuando los procedimientos recomendaban cargar las menores, en atención a que el Sedov se aproximaba por nuestra estela, decidí continuar con todo el aparejo cazado controlando atentamente su comportamiento. En estas condiciones llegamos a desarrollar 16.5 nudos con escoras de 30E. El aparejo y las velas se comportaron de maravillas. El único problema experimentado fue el corte de la escota de la escandalosa del popel, la que al quedar gualdrapeando se rifó. Por su parte el Sedov rifó todas sus velas menores de lona, quedando sólo con las mayores. Aun así el Sedov continuó acortando distancia cruzando la meta prácticamente al mismo tiempo que la Esmeralda. Sin embargo debido al tiempo corregido obtuvimos el primer lugar.

El trofeo de esta regata me fue entregado por el alcalde de La Coruña en una imponente ceremonia efectuada en la Plaza Mayor, en presencia de todas las dotaciones de los veleros, de los organizadores de Cutty Sark, de las autoridades españolas y de una gran cantidad de público. Las dotaciones de los veleros marcharon por las calles de La Coruña, desde los muelles hasta la Plaza Mayor, siendo encabezado este desfile por la Esmeralda con su banda instrumental, lo que motivó la admiración de los espectadores, por la marcialidad y gallardía de la dotación de la Esmeralda, habida consideración de que las presentaciones militares en España, en la actualidad, son prácticamente inexistentes.

El capitán del Sedov expresó al término de esta regata, que la Esmeralda había tenido mucha suerte y que sólo le había ganado debido al tiempo corregido, retándome para que en la próxima regata corriéramos sin este factor de corrección.

Sabiendo que el factor de corrección era muy real, ya que el Sedov tenía una mayor superficie vélica y que la experiencia me había mostrado que a una misma intensidad de viento y rumbo, especialmente

con el viento a un largo, el Sedov desarrollaba mayor andar, decidí aceptar el reto.

Desde La Coruña en España, hasta Burdeos en Francia, la flota de veleros navegó en forma independiente, intercambiando miembros de las dotaciones, lo que sirvió para acrecentar la camaradería y el conocimiento con otras culturas y costumbres. En la Esmeralda recibimos a tripulantes de Inglaterra, Francia, Bélgica, Polonia y España, los que al término de la navegación habían sido imbuidos de nuestras costumbres, debido a la positiva influencia que nuestra tripulación ejerció sobre ellos. Así pudimos apreciar la caída de frondosas melenas y algunos aros que pendían de sus orejas.

La segunda regata.

Los participantes en la segunda regata entre Burdeos, Francia, y Zeebrugge, Bélgica, en la categoría "A", fueron los siguientes: Eendracht de Holanda, Esmeralda de Chile, Henry Rutkowski de Polonia, Kaliakra de Bulgaria, Kruzenshtern de la URSS, Orp Iskra de Polonia, Sedov de la URSS, Royalist de Inglaterra y Tovarishch de la URSS.

Zarpamos de Burdeos el día 24 de julio en la tarde, participando en una revista naval navegando los ríos Garonne y Gironde, hasta el estuario que constituye la salida fluvial de Burdeos hacia el golfo de Vizcaya, fondeando en Le Verdon en las primeras horas del día 25 de julio, en espera de la partida que tendría lugar a las 15,00 horas.

Esta regata se caracterizó por los vientos flojos, sin embargo hubo algunos hechos que contribuyeron a darle bastante emoción.

Nuevamente nuestra mayor preocupación la constituían los soviéticos ya que eran los buques más grandes en competencia. Los rusos se quedaron atrás en la partida lo que nos dio una ventaja de aproximadamente 2 millas, distancia que se fue haciendo mayor con el transcurso del día. La Esmeralda cruzó la línea de partida en segundo lugar con todo el aparejo casado, a las 15,02 horas -dos minutos después del cañonazo que indicara la largada de la regata- siguiendo

al Kaliakra de Bulgaria y que, aproximadamente a las 19,00 horas, lo adelantáramos, constituyéndonos en el buque que encabezaba la regata.

El día siguiente, 26 de julio, no hubo grandes variaciones salvo por un cambio en la dirección del viento que nos obligó a virar por redondo con una de las guardias, recibiendo información de que el buque iba primero, en su categoría.

Cerca de las 20,00 horas del 26 de julio, comenzamos a percibir un extraño ruido en el eje al mismo tiempo que constatábamos que los rusos acortaban distancia, situación que se prolongó durante toda la noche. Al día siguiente, 27, ya con luz de día, se apreció que el buque iba arrastrando una línea de nylon mientras que los rusos y todos los otros veleros en competencia, continuaban acortando distancia hasta sobrepasarnos, para asombro e impotencia nuestra.

Con la ayuda de rezones se logró sacar una línea de espinel de grandes dimensiones con trozos de cadena, pero los rusos continuaban aumentando la distancia. Nuestra velocidad era de 3.5 nudos, lo que no estaba de acuerdo con las tablas de desempeño del buque, indicándonos que aún continuábamos arrastrando algún objeto extraño. El 28 de julio, con las primeras luces, ya los rusos se habían perdido en el horizonte. Debido a las condiciones de mar y viento no había sido posible bajar los buzos para inspeccionar el casco, por lo que junto al capellán rezamos pidiendo ayuda del cielo. Tal como lo pedimos, el viento calmó a eso de las 08,00 hrs.

Aprovechando esta calma se ordenó a los buzos verificar la hélice y casco por si aún llevábamos algo a la rastra. Efectivamente así era y los buzos cortaron unas líneas de grandes dimensiones que trabajaban con mucha fuerza tirando hacia el fondo, que estaban enredadas en la hélice y en los "zinc" de protección del casco. Una vez libres de tan desagradable lastre, continuamos navegando a baja velocidad con la certeza de que no estábamos enredados.

La situación no varió fundamentalmente los días 28 y 29 de julio. La Esmeralda había pasado al cuarto lugar y en esas condiciones iniciamos nuestra navegación del canal de la Mancha. La táctica seguida para navegar el Canal, fue la de apegarnos lo más

cerca posible de la costa francesa, a fin de disminuir la influencia de la corriente, cuya intensidad es menor en ese sector que en el centro del canal, debido precisamente a la acción que la costa ejerce sobre el movimiento de las aguas. Esta determinación iba a permitir además, aunque no se planeó en esa forma, la posibilidad de fondear el ancla, al mantenernos dentro del veril de los 50 metros, como se describe a continuación. Aproximadamente a las 21,00 hrs. del 29 de julio, aprecié que la corriente era mayor que el avance que nos daba el viento (íbamos en realidad para atrás con una corriente en contra de 3.4 nudos) por lo que ordené fondear en 40 metros de agua, en las proximidades de las costas francesas.

Esperé fondeado hasta que la corriente cambiara de dirección (4 horas aproximadamente) Cuando zarpamos el viento roló más hacia el Este (hacia nuestra proa) y aumentó la intensidad lo que nos colocó en el límite de la capacidad de ceñida; no obstante, esas condiciones de viento nos permitieron ceñir desarrollando una velocidad de 4 nudos.

Sin tener conocimiento de los otros veleros en competencia, cruzamos la meta el 30 de julio a las 06,00 hrs. y con gran alegría comprobamos que éramos el primer buque en nuestra categoría.

El análisis posterior de los hechos, nos permitió apreciar que los otros veleros, habían tomado una ruta más hacia el centro del canal, los que por efectos de la corriente derivaron alejándose de la meta. Esta situación se vio agravada debido a que el viento después de las primeras horas del día 30 de julio, cambió su dirección del Sur al SE, lo que en conjunto con su posición a la que habían derivado durante la noche, los dejaron en una situación muy desfavorable, obligándolos a efectuar dos bordadas para llegar a la meta y navegar aproximadamente 10 millas más que la Esmeralda. Nuestra ceñida de 4 nudos fue suficiente para ganarles.

Es del caso hacer presente que el velero sueco Falken, de la categoría "B", que también fondeó en circunstancias parecidas a la nuestra, obtuvo el triunfo en su categoría.

Cuando cruzamos la meta y la tripulación se dio cuenta de que

nuevamente éramos los ganadores, sin recibir ninguna orden, salió a cubierta y junto a la banda instrumental, cantaron nuestro himno nacional, en medio de abrazos y llantos de alegría.

Después de este nuevo acaecimiento, nuestros amigos rusos reconocieron hidalgamente nuestra victoria y nos felicitaron cordialmente.

El día 6 de agosto, en una ceremonia en la ciudad de Brujas, recibí de manos del Primer Ministro Belga, el trofeo "Cabo de Hornos", el que tenía la particularidad de estar constituido por un trozo de roca obtenido del cabo de su nombre. En su pedestal quedó inscrito el nombre de Esmeralda como ganadora de la regata en su versión 1990. Fueron interesantes los comentarios sobre este trofeo y el significado que tenía para los competidores, al quedar en poder de Chile, en cuyo territorio se encuentra el cabo de Hornos.

Es así como en estas regatas la Esmeralda obtuvo dos primeros lugares con sus respectivos trofeos y además un premio por ser el buque que había viajado la mayor distancia para competir en ellas. A su vez el Comandante recibió una medalla otorgada por la Federación Chilena de Navegación a Vela, por el importante triunfo internacional obtenido.

Al terminar este relato, puedo asegurar con toda convicción que la tarea que se nos impuso al iniciar el viaje, gracias al extraordinario empuje, entusiasmo e iniciativa de oficiales y gente de mar, que propusieron gran parte de las mejoras y dispositivos necesarios para aumentar la eficiencia marinera del velero y de la importante ayuda de Dios obtenida por intermedio de nuestro capellán, se puede calificar como "un desafío bien logrado".

___* **Contraalmirante.**

NOTAS

Gráfico 1. El escenario de la regata Cutty Sark 1990.

Gráfico 2. Track de los buques entre el día 7 a las 15,00 y el 8 a las 18,00 hrs. de julio 1990.

Gráfico 3. Track de los buques después del cambio en la dirección del viento el 08 a las 18,00 de julio 1990.

Fotografía 1. Vista general de la ceremonia de entrega de trofeos en La Coruña, España.

Fotografía 2. Entrega del trofeo a la Esmeralda por parte del Alcalde de la ciudad de La Coruña.

Gráfico 4. Posiciones el día 29, a las 21,00 hrs. de julio de 1990.

Gráfico 5. Posiciones el día 29 a las 24,00 hrs. de julio de 1990 y track seguido por los participantes hasta la meta.

Fotografía 3. Recepción del trofeo "Cabo de Hornos" en la ciudad de Brujas, Bélgica.