

CLUB NÁUTICO BAHÍA BLANCA



INFORMACIÓN PARA LOS ASOCIADOS 18 de mayo de 2012



Regata de Cabinados “Día de la Armada”

El sábado 12 de mayo se corrió la tradicional regata que forma parte de los festejos por el día de la Armada Argentina. Con una participación record de 25 barcos se dio largada poco después de las 12.30. Los vientos leves a moderados del sector WSW permitieron realizar una navegación con vientos francos hasta la boya 22 roja que se debía virar dejándola por babor. Todo el trayecto fue muy colorido con los spinnakers llevando a cada uno de los barcos. La flota completó el recorrido en poco más de dos horas y media.

En la largada colaboraron Gustavo Bournaud, el Cap. Navío Eduardo Malchiodi, Presidente del YCPB, Martín Ballarena y Guillermo Casciola. La llegada estuvo a cargo de Marcelo Sanseau quien recibió a toda la flota. Gracias a todos ellos. Por la noche se sirvió en las instalaciones del Cuartel Base de la BNPB una cena y se hicieron entrega de premios y reconocimientos a los clubes participantes.



La ventaja de ir último: poder disfrutar este paisaje

Imágenes en Puerto Belgrano



Halito



Jeanne D'Arc



El "Mambo" por sotavento, se adelanta al "Mambi" a metros de la llegada



Australia



El "Shanti", en solitario



Barter



Barcos en la amarra

SERIE 3		SERIE 4		SERIE 5	
1	BARTER	1	JEANNE D'ARC	1	JOTA 3
2	EMIGRANTE	2	SEA WIND	2	OLAFO II
3	BULEN	3	MAMBO	3	ROYALTY
4	RA	4	MAMBI	4	LUCERO
5	PENELOPE	5	SHANTI	5	SON BOU
6	AUSTRALIA	6	SAINT THOMAS	6	HECHIZO
7	HALITO	7	DON PEDRO	7	HEROPAMA
8	NOBLE	8	MANOLO	DSQ	RIALPA
DSQ	AZUL				

CLASIFICACION POR SERIES

CLASIFICACIÓN GENERAL

1	JOTA 3	10	SHANTI	18	DON PEDRO
2	JEANNE D'ARC	11	PENELOPE	19	MANOLO
3	BARTER	12	SAINT THOMAS	20	SON BOU
4	EMIGRANTE	13	OLAFO II	21	HECHIZO
5	SEA WIND	14	AUSTRALIA	22	HEROPAMA
6	MAMBO	15	HALITO	23	NOBLE
7	MAMBI	16	ROYALTY	DSQ	RIALPA
8	BULEN	17	LUCERO	DSQ	AZUL
9	RA				



Regatas de Pampero



**Nuestros timoneles de Optimist
recibiendo premios**

Jornada de esparcimiento del personal de Central Piedrabuena S.A.



La tripulación del "Tonina" que se hizo acreedor al trofeo en disputa

El sábado 12 de mayo el personal de la Central Termoeléctrica Luis Piedrabuena desarrolló una jornada de esparcimiento con regatas a bordo de los veleros "Tonina", "Delfín" y "Don Polo". Colaboraron instructores de la escuela de timoneles del club, así como la lancha Marina, que organizó paseos para los acompañantes. La empresa tuvo la gentileza de efectuar la donación de una vela mayor marca **HOOD** nueva para uno de los barcos, estimándose su costo en aproximadamente U\$S 600,00



El "Delfín" y su tripulación



Tripulación del velero "Don Polo"



Almuerzo en la cantina

En mi anterior nota me comprometí a detallar cómo era tener un barco “antes”. Mi intención es contarles, aunque esto no es ningún cuento, lo que se hacía cuando llegaba el invierno y con él los grandes vientos, generalmente del sud-sudoeste. Había que sacar el barco a tierra para lijar, pintar obra muerta y obra viva. Se pintaba con Sherwin Williams y fondo cobre Albamar. Contado así resulta simple, pero yo quiero relatarles la sacada a tierra.

El Club contaba con una planchada desde tierra de alrededor de 40 metros horizontales y luego con una inclinación llegaba hasta la marea baja. La distancia total desde tierra firme hasta el agua estimo unos 60 metros. Siempre tratamos de estar cerca del agua, aún en marea baja. La base de esta planchada por supuesto eran todos rieles del Ferrocarril Sur y encima tablas de buen espesor y ancho, de madera dura (pobre del que tenía que agujerear para atornillarla).

Vamos al hecho en sí. El barco había que llevarlo “enfrente”, al muelle de hierro. Esta maniobra previa se hacía para sacar el palo. Dos tripulantes en el barco, desmantelando tensores, drizas, etc. Y dos arriba del muelle para ir izándolo totalmente vertical, de lo contrario se rompería la fogonadura. Una vez retirado el palo, estos tripulantes hacían todo el recorrido dando la vuelta con el palo al hombro, por la dársena de pescadores y por fin llegaba al club. Para ese entonces ya estaba la anguilera sobre la planchada esperando recibir al barco. La anguilera tenía amarrado un aparejo de cabo de fibra textil (no existía el nylon ni el dacron). El aparejo tenía cuatro pasadas lo que implicaba que cada 15 o 20 metros había que reposicionar el punto de fijación y llevarlo más arriba. Luego de 5 ó 6 maniobras se llegaba al final de la planchada (o al inicio si lo mirábamos de tierra). Para facilitar el desplazamiento de la anguilera que no era ni más ni menos que una cama hecha con madera que se arrastraba cual trineo, sin ruedas, estaba el “aguatero”. Este era el encargado de ir mojando la planchada para mejorar el deslizamiento. Una vez llegado a tierra firme, con el empleo de rodillos se lo ubicaba en el sitio en el cual se iba a trabajar. Para la botadura había que desandar todo este camino, pero había que tener mucho cuidado de mantener el barco en el centro de la planchada y no desviarse y caer al barro. Para la colocación del mástil se hacía el mismo procedimiento que con la sacada pero a la inversa.

Un día llegó el modernismo y se simplificó bastante la maniobra.. Fue cuando Fioravanti, Tito Zuntini y el metalúrgico Pepe Zero instalaron un cabrestante con motor eléctrico.



El primer barco es el “Petrel” perfectamente estaqueado. Al fondo el “Baros” en cuya cubierta seguramente quien está es el narigón Tellarini. En el medio el “Hirondelle”, grumete de Perico Taberner hecho en su conocida mueblería. Barco de escasísimas singladuras, permaneció muchos meses en ese estado, semiacostado, hasta que un día lo cargaron en un acoplado de Sudatlántico y se lo llevaron, supongo que a Buenos Aires.

Esa nena tan seria tenía ahí 3 años. Teniendo en cuenta que la “niña” ahora tiene 53 años, esta foto tiene ni más ni menos que 50 años. Navegó siempre en grumete, snipe, pampero y ballenera. Ahora tiene su propio barco. ¿Tradición? Dicen que en la navegación a vela es bastante común que ocurra. Enhorabuena.

A veces me pregunto si todo este sacrificio no hacía que uno se “metiera” cada vez más con la navegación, con los barcos, con los amigos. Un conocido de nosotros, suboficial de Puerto Belgrano, poco cuidador de barcos pero gran asador, verseador y medio guitarrista siempre decía la misma frase, en la que incluía a algunos oficiales de su fuerza **“Antes los barcos eran de madera y los hombres eran de fierro. Ahora los barcos son de fierro y los hombres de madera”**.

O.M.