

## El naufragio del Concordia

El pasado mes de marzo de 2010 era un mes tranquilo en el Océano Atlántico a la altura de Brasil. El Juan Sebastián de Elcano navegaba en la regata Velas de Sudamérica 2010 en la que participaban casi todos los grandes veleros de Sudamérica.





En la noche del 14 de febrero cambia bruscamente el tiempo y el barco es alcanzado por una tormenta que lo pone en grandes dificultades. El viento aumenta rápidamente y varias velas quedan destrozadas. El barco tiene que correr el temporal sin poder arriar el aparejo y al cabo de dos horas consigue alejarse lo suficiente para empezar a cambiar las velas y poner las más adecuadas al mal tiempo ( al final está insertada una copia literal del cuaderno de bitácora correspondiente al día 14)





El trinquete rifado.



La misma foto a la luz de un relámpago que hace de magnífico flash natural.



La maniobra



Maniobras de cambio de las velas dañadas.





Una vez más en su larga historia el Elcano demostró que suele salir con bien de estas situaciones. Como cita el Comandante en el cuaderno de bitácora:  
*“A pesar de la dureza de la situación no hemos tenido que lamentar ningún herido, ni el más mínimo rasguño; la Virgen del Carmen, nuestra Patrona, veló por toda la dotación una vez más*



No ocurrió lo mismo con su gemelo el Esmeralda (Chile), al que el temporal le dobló el bauprés y tuvo que dirigirse a puerto dando una imagen muy poco airosa.





Pero hubo un barco que no iba a sobrevivir a esa tormenta. El Concordia era un buque escuela canadiense perteneciente a una academia que da clases de navegación a jóvenes universitarios.

El día 17 lo alcanzó el temporal y en pocos segundos una racha de viento lo escoió y al llevar los portillos abiertos empezó a embarcar agua y se hundió rápidamente.

Los alumnos se encontraban en ese momento en clase y apenas tuvieron tiempo para vestir el equipo de salvamento y embarcar en las balsas.

Dada la rapidez del naufragio sólo se salvaron tres balsas donde tuvieron que refugiarse 64 náufragos. Se encontraban a 300 millas de la costa brasileña alejados de las rutas de navegación.

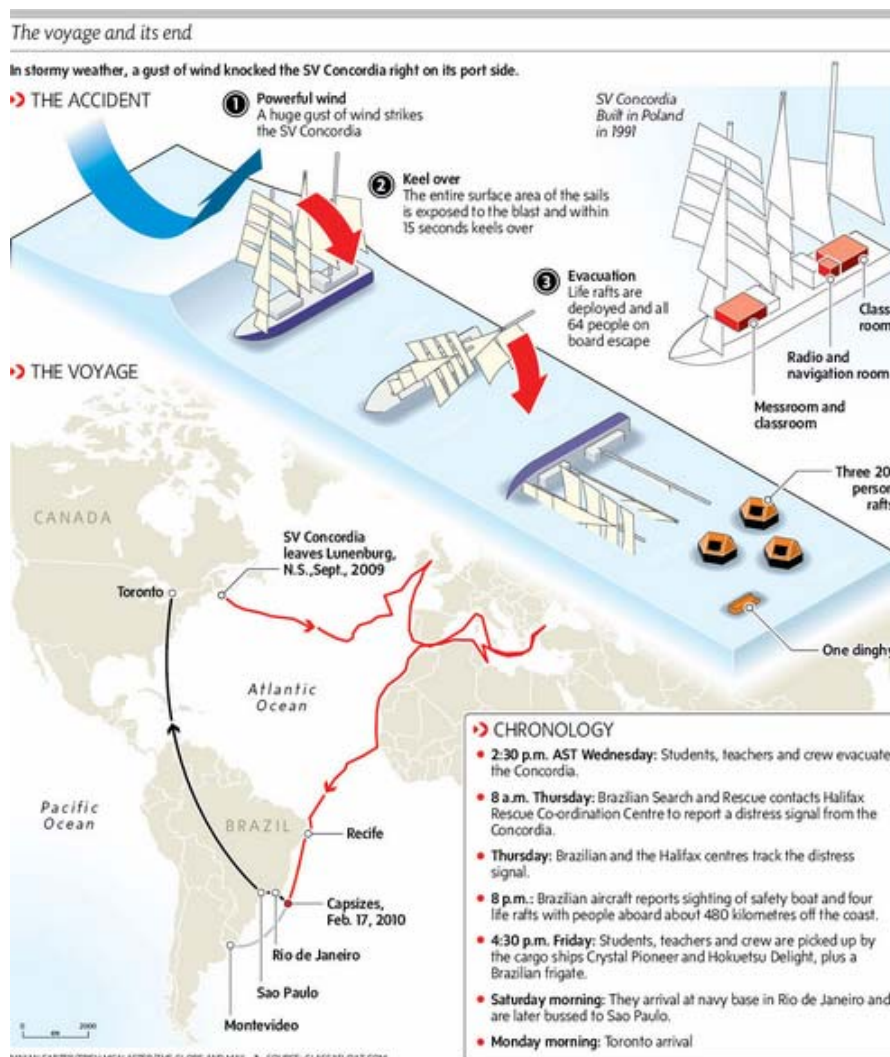
No les dio tiempo a utilizar la radio y su futuro dependía del funcionamiento de la señal de emergencia automática que debía activarse con el hundimiento.

El dispositivo funcionó pero se perdieron 18 horas en comprobar que la señal no era una falsa alarma y en intentar contactar con el barco.

Después un avión de la Armada brasileña localizó las balsas a las 27 horas en medio de una fuerte tormenta.

A las 55 horas dos mercantes y una fragata brasileña salvaron a todos los náufragos.

Los estudiantes llegaron a Brasil con un gran choque emocional y rápidamente fueron repatriados a Canadá. Tuvieron mucha, mucha suerte.







Existen pocas fotos del Concordia navegando, se retiraron todas de Internet después del naufragio.



Estas son las fotos reales del salvamento de las balsas por un mercante.



Survivors of the capsized Concordia comfort each other after arriving in Rio de Janeiro, Brazil on Feb. 20, 2010. - ANTONIO SCORZA/AFP/GETTY IMAGES

CLOSE X









### ***Extracto del cuaderno de bitácora del Juan Sebastián de Elcano***

**14 de Febrero de 2010**, a bordo del Buque Escuela "Juan Sebastián de Elcano", navegando a 470 millas al NE del final de la regata en Mar de Plata, siendo ésta la octava singladura del tránsito entre Río de Janeiro y Montevideo.

Comienza la singladura de regular cariz navegando a vela con todo el aparejo excepto trinquetilla y foque volante, los cangrejos amarrados a un largo excepto el cangrejo trinquete y la cruz que van a ocho cuartas, viento bonancible del NNW y marejadilla.

Al poco tiempo de comenzar la singladura debido a la presencia de chubascos, todavía lejanos y por la proa, se cargan los estays y el petifoque, le sigue el juanete pero ya ha comenzado a descargar lo que comprobaríamos inmediatamente como un chubasco tormentoso que trae consigo un role de viento al SW muy brusco y rachas de temporal duro. Se ha tocado Maniobra General (0250P) para cargar el aparejo de cruz y escandalosas misión que ya se da por imposible ante la dureza del viento y el intenso y repentino aguacero. Desde el primer momento me ayudo con el motor para hacer más rápida la caída de rumbo, para abrir el viento, que se resiste.

El viento cargó de golpe hasta 45 nudos y se entabló rápidamente en unos 50, con rachas de hasta 59 nudos; su intensidad y brusco cambio de dirección provocan la rotura de la vela trinquete cruz antes de que sea posible cargarlo. La misma suerte corren el foque y contrafoque, sometidos a continuos gualdrapazos al haber largado sus escotas. La escandalosa del trinquete se rifa más tarde con el roce en las patas de araña de la cofa. El resto del aparejo resiste a pesar de superarse en algunos casos sus límites.

Durante la carrera para salir del fuerte chubasco, con vientos de temporal duro, se navega a un largo muy abierto y durante más de una hora la velocidad del buque se mantiene por encima de los 15 nudos hacia el W1/4NW y se alcanza una máxima velocidad de 16 nudos (máxima desde que comenzamos el crucero de instrucción). Después de dos horas y media de carrera se consigue cargar los foques y ya con un viento relativo de 25 nudos y pasado el aguacero que acompañaba al chubasco, los gavieros pueden subir a los palos para cargar las escandalosas; se iza la trinquetilla y se randea el juanete, el velacho alto y el trinquete. En esta situación se vira por redondo para salir más rápidamente de la influencia de la tormenta que dejamos definitivamente atrás gobernando a rumbo NW1/4W, quedando con viento flojo del SW y fuerte marejada, a 0547P se toca retirada de Maniobra General. A pesar de la dureza de la situación no hemos tenido que lamentar ningún herido, ni el más mínimo rasguño; la Virgen del Carmen, nuestra Patrona, veló por toda la dotación una vez más.