

LA HISTORIA DEL PIRATA

Edición extraordinaria de la revista alemana Yacht, por los 50 años del Pirata, publicada el año 1988.

Artículo original : Helmut Loos y Kai Krüger
Traducción libre al español : Francisco Rompeltien

El Pirata ha cumplido 50 años de vida, lo que debido a su éxito nos recuerda al legendario Escarabajo de Wolfsburg.

El Pirata, al igual que el Volkswagen (auto del pueblo) de Ferdinand Porsche, fueron concebidos el año 1938 bajo conceptos muy similares.

Fue el diseñador y constructor berlinés Carl Martens, que bajo el auspicio del DSV y la colaboración de la revista Yacht dio vida a este legendario velero.

Con alrededor de 9000 unidades construídas, 4000 de ellas en Alemania, se ha constituido en una de las clases monotipo mas grandes de Europa.

Así comienza la historia :

Aun había nieve sobre los tejados de los galpones del astillero y dentro humeaba un gran caldero con agua hirviendo junto a la ya presta botella de ron.

Corría un frío día 13 de Febrero de 1938 y en el río Havel, junto al Astillero LEPP de Potsdam, navegaban dos prototipos de dinghy con cuadernas anguladas, que la Federación Alemana De Vela había mandado a construir al astillero.

Los tres navegantes a bordo, el diseñador berlinés Carl Martens junto a un carpintero del astillero como tripulante en el bote mas grande y en el mas pequeño, el propio dueño del astillero, Sr. Lepp, como único ocupante, rápidamente se entusiasmaron, ya que las dos embarcaciones se mostraban maniobrables y marineras, lo que hizo pasar el frío de ese día de invierno a segundo plano.

Para asegurar el desarrollo del deporte de la vela, la Federación Alemana de Vela (DSV) llamó a concurso junto a la revista YACHT, para desarrollar dos nuevas clases monotipos.

Se trataba de un dinghy de 10 m² de superficie vélica, para 2 tripulantes y uno mas pequeño de 5m² de superficie vélica para 1 tripulante.

Se especificó una construcción simple con cuadernas anguladas y la utilización de maderas económicas (para la época), para asegurar un precio final alcanzable para la mayoría.

Se pensaba entonces en la construcción masiva en serie, lo que reduciría aun mas el precio, al tiempo que se acababa de fundar la ciudad del Volkswagen, Wolfsburg.

No pasó mucho tiempo desde ese día cuando el diario BERLINER ZEITUNG, con motivo de la exposición nautica anual de Berlín de 1938, comenzó a hablar de las nuevas embarcaciones como Volksboote, o botes del pueblo, en alusión al ya citado Volkswagen.

El éxito de ambos dinghys, en la exposición, especialmente el mas grande fue tal, que el dueño del astillero Sr. Lepp, el constructor Martens y los directivos de la DSV quedaron absolutamente sorprendidos.

También causó gran sorpresa que entre los nuevos compradores e interesados, había muchos navegantes principiantes de edad mas adulta, que no querían invertir en otras clases de barcos de regatas mas inestables, altamente sofisticados técnicamente y de precios prohibitivos, frase que se podría utilizar en nuestros días.

¿Como deberían llamarse estas dos nuevas embarcaciones ?

Fue la pregunta que hizo la revista Yacht a sus lectores en su edición siguiente a la exposición nautica de Berlin de 1938, ofreciendo un premio de 50 Reichsmark por el mejor nombre para cada uno de los dinghys de 10m² y de 5m².

Había además 10 premios de consuelo consistentes en subcripciones gratis a la revista.

El concurso causó gran entusiasmo entre los lectores, llegando una avalancha de cartas a la redacción de la revista, en las barras de los

clubes de yates se discutían largo y tendido los posibles nombres, incluso entre las cartas recibidas llegó una de un suscriptor de Estados Unidos, la que al igual que ayer merece ser citada :

*Ciertamente es el pato pequeño,
ágil y gracioso.
El pequeño bote, liviano, ágil
y atractivo se le asemeja
El nombre debiera ser ,
por lo tanto el de Pato (Ente en alemán)*

*El cisne es por todos conocido,
estando con el pato emparentados.
Pero siendo mas grande y noble además,
la embarcación grande lo iguala.
Siendo su bella linea testigo de su pura raza,
Debiera bautizarse como Cisne (Schwan en alemán).*

No faltaron otros muchos nombres surgidos de la vida animal, como pulga, mosca, rana, cangrejo, gato, lucio, etc.

También se sugirieron otros nombres producto de la ideología de la época alusivos al nacional socialismo.

Sin embargo los nombres ganadores fueron : KÜCKEN (polluelo) para el bote pequeño y el ya sabido PIRAT o Pirata para el mayor.

Debido al gran interés demostrado en participar en este concurso, la DSV aumentó el número de premios de consuelo en la forma de planos de construcción de ambos barcos, ya que la auto construcción era parte fundamental del proyecto inicial. También se puso a la venta los planos : 10 marcos para el del Pirata y 5 marcos para el del Polluelo.

De los dos botes, hijos mellizos de Carl Martens, el KÜCKEN (Polluelo) nunca alzó correctamente el vuelo y se perdió en la historia.

Distinta fue la historia de su hijo pródigo, El PIRATA, ya en los primeros tres años de la guerra se habían construido 40 unidades y durante ésta y hasta su final en 1945, algunos mas.

Pero la guerra destruyó todos los sueños posteriores de navegación y actividad deportiva.

Los nuevos botes debieron descansar ocultos en lugares secretos, hasta el final de la guerra, siendo algunos descubiertos y destruidos por orden de las tropas de ocupación Aliadas, ya que estaba prohibida toda actividad nautica deportiva privada.

No fue sino hasta el año 1948 que las tropas de ocupación permitieron la navegación deportiva recreacional, con botes de una eslora restringida, dentro de la cual se encontraba justamente el Pirata.

Además estaba la ventaja de su fácil y relativamente económica construcción para los días de la post guerra.

Por lo tanto fue la elección de muchos astilleros y constructores amateur como la opción más viable para volver a desarrollar el deporte de la vela.

Comienza el boom del pirata :

Desde 1948 hasta 1965 se construyeron alrededor de 2500 piratas , es decir 140 unidades anuales como promedio.

Las listas de inscritos en las regatas de esos años se leen hoy como un "Quien es Quien" en la vela Alemana.

La clase produjo una verdadera explosión a la que se abalanzaban tanto jóvenes como viejos navegantes.

Ya en 1948 se pensaba que sin una organización adecuada de la clase, en algún momento se llegaría a un callejón sin salida y se intentó varias veces formar una clase con directiva organizada, pero debido a los problemas de comunicación de entonces los intentos siempre fracasaron.

Ciertamente el éxito inicial del pirata se debió en gran parte a las condiciones de post guerra, ya que aparte del pirata no había prácticamente nada más en que navegar, pero gracias a otros factores como las estrictas reglas de construcción con igualdad de materiales para todos los competidores permitieron muchos años de éxito para el Pirata.

La nueva DSV se aseguró a partir de 1949 de supervigilar que la construcción de nuevos piratas se ajustara estrictamente a las normas de construcción.

Esto no era una tarea fácil, debido a las docenas de astilleros, sumado a muchos constructores amateur que construían sus propios Piratas.

Ciertamente había pequeñas diferencias con los planos de construcción, debido a los problemas de comunicación, falta de directiva y también debido a modificaciones surgidas deliberadamente de los constructores.

De vez en cuando aparecían algunos botes con “problemas” de medición, perdiéndose generalmente en el montón, pero si resultaban exitosos en las regatas, inmediatamente se generaban protestos masivos y discusiones por toda Alemania.

El Pirata nunca fue considerado un bote de regata pura. En todos los clubes el pirata era el bote escuela por excelencia, y para la cada vez más liberada juventud de entonces, el bote de travesías perfecto.

Se organizaban travesías de fin de semana y se acampaba en los botes al llegar al próximo pueblo, lo que hacía peligrar la integridad del bar del pueblo y sus jovencitas.

De vuelta al barco se generaban bajo la lona tendida sobre la botavara a modo de carpa muchas anécdotas dignas de la leyenda de los Nibelungos: Y entre medio caía la “Orza” (Schwert en alemán que se traduce literalmente como Espada o sable) Esta era una frase muy utilizada por los jóvenes pirateros de los años 50 y 60.

Luego, con los mismos botes y tal vez un juego de velas nuevas se corrían y ganaban las regatas más importantes de entonces.

Sin embargo lentamente debido a las restricciones técnicas del bote, la clase se fue quedando atrás, ya que surgieron clases nuevas que planeaban mas, con herrajes modernos como mordazas, bailers, boom vang, spinnaker, elementos no permitidos en los piratas debido a la mantención de la norma original de construcción, con cornamusas y herrajes básicos y simples.

Las nuevas clases eran simplemente mas atractivas, rápidas y de materiales modernos como fibra de vidrio para los cascos .

Cada propuesta de modificación al reglamento del pirata fue aceptada siempre a regañadientes y estas siempre surgían de la cabeza y no del corazón.

El pirata comenzó a pesar de todo a cambiar, faltaba sin embargo el deseo interior de hacer estos cambios, para los cuales no había acuerdo en su propósito y función. Las otras clases eran y serían siendo mas actuales.

La crisis vino a comienzos de los años 70, el Pirata con su anticuada igualdad ya no calzaba en los cánones de individualidad de la epoca.

La DSV comenzó lentamente a separarse de su querido hijo y dejarlo a parte.

Se continuó organizando regatas y a pesar de la introducción del spinnaker el año 1966, después de 15 años de discusión, los viejos botes de madera y sus dueños lenta e inexorablemente comenzaban a envejecer.

Se convirtieron en fósiles reliquias de tiempos pasados, causando primero sonrisas, pasando a risotadas e incluso a insultos por parte de otros navegantes.

Toda esta crisis llevó a que la DSV decidiera el año 1971 una cura radical.

Había llegado la hora en que el pirata debía modernizarse o morir.

La era del casco de fibra de vidrio y el mástil de aluminio había llegado al fin para el pirata.

Las otras características del Pirata como su superficie vélica, peso mínimo y orza de acero permanecieron sin cambios.

La mantención del peso mínimo para los botes de fibra de vidrio fue discutida en un principio, pero hoy se ha visto que el peso heredado del bote de madera garantiza una construcción en fibra sólida y de larga vida.

Sin embargo estos cambios no fueron muy considerados por los que aun navegaban en Pirata y siguieron siendo por la mayoría ignorados.

Con el pirata la situación fue de mal en peor, ya que el mismo año de 1971 la organización de la semana de KIEL excluyó a la clase de ésta.

¿ Sería este el fin del pirata como clase ?

A pesar de todo, un pequeño pero entusiasta grupo de pirateros siguió cuidando sus viejos piratas de madera y navegando con evolucionados mástiles de madera ahuecados, en las pocas regatas que aun se organizaban para Piratas en algunos clubes, a los cuales la clase siempre agradecerá su apoyo en esos tiempos tan difíciles.

En el año 1973 asumió una nueva directiva, las ya casi dormidas actividades de la clase.

Se decidió contactar y reunir a todos los piratas aun activos e inscribirse en todas las regatas posibles en las que los piratas fueran admitidos.

Desde ahí se produjo un renacimiento de la clase y un astillero recién establecido tomó al fin la tarea de construir el tan anhelado bote de fibra de vidrio.

Los primeros botes de fibra aparecieron en las regatas y a pesar de contar con un tosco mástil de aluminio, no lograban ganar a los antiguos botes de madera, pero poco a poco comenzaron a ganar terreno.

La revolución se produjo durante el campeonato europeo de 1975, cuando un barco de fibra de un segundo astillero, con algunas pequeñas modificaciones, con un mástil de aluminio por primera vez

conificado y con crucetas, además de una tripulación de punta, mostró grandes diferencias de velocidad con respecto al resto de la flota.

Esto llevó a actualizar esta vez en conjunto con la DSV las normas técnicas de construcción del pirata el año 1976, se actualizó la medida del perfil de aluminio permitido el que hasta la fecha igualaba en dimensiones al de madera lo cual lo hacía muy rígido.

En 1977 se aprobó el uso de doble fondo en barcos de fibra y 1 año antes la construcción en madera terciada laminada.

Aparecieron hemosos piratas en terciado laminado, eran mas baratos que el de fibra pero no lo suficientemente veloces.

Desde 1977 se comenzó a construir cada vez mas piratas de fibra y los numeros crecieron y crecieron, pero para gusto de muchos siempre hubo algunos piratas de madera que seguían manteniéndose en punta.

A partir de 1980 se puede considerar el fin del pirata de madera para regatas de alto nivel, con algunas excepciones y la firme introducción del pirata de fibra moderno. En cuanto herrajes y posibilidades de trimado hoy está casi todo permitido.

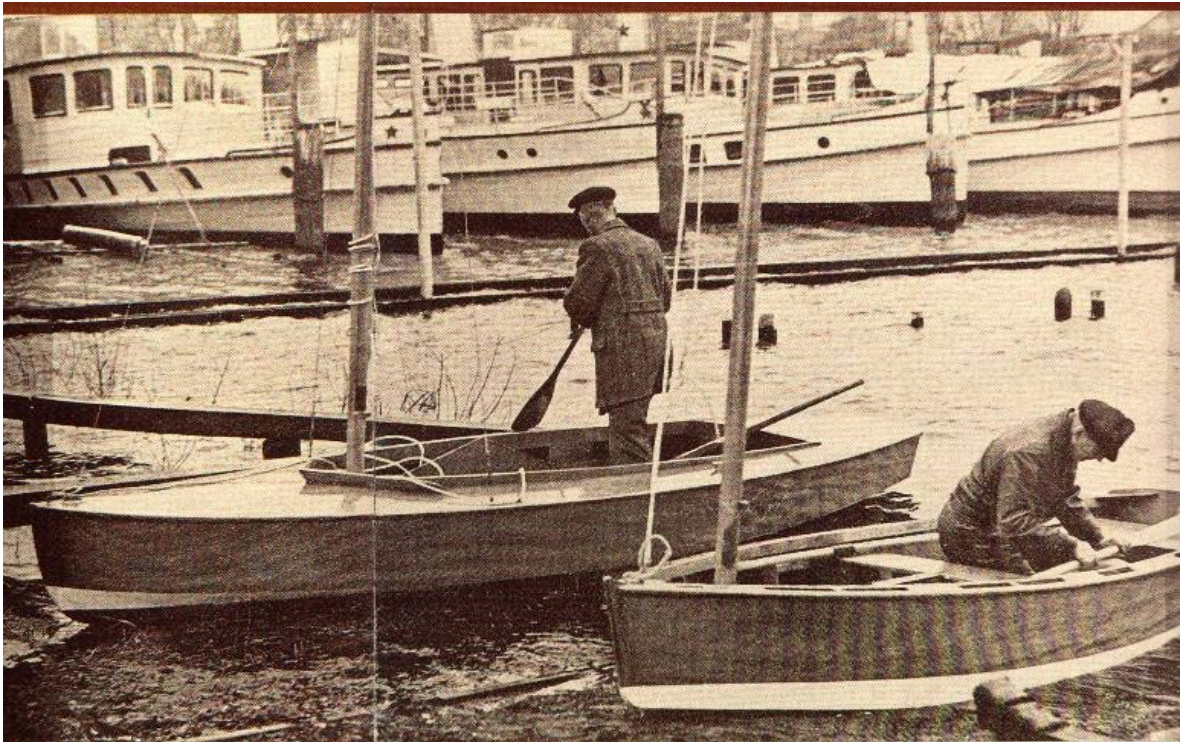
El Pirata moderno de regatas con construcción en sándwich de fibra de vidrio y airex, mastil de aluminio conificado y modernos controles, ya no es sin duda un bote de lo mas barato, pero sigue siendo asequible por la mayoría y gracias a su calidad de construcción se mantiene competitivo por muchos años.

El Pirata, una vez dominante y después casi extinto, es hoy una gran clase junto a otras.

El Pirata, noble hijo de de Carl Martens y la revista Yacht seguirá blandiendo valientemente su hacha por mucho tiempo mas.



CARL MARTENS



El primer pirata construido botado el 13 de febrero de 1938 junto a su hermano menor Kücken (Polluelo)



*El
maestro
Martens
timonea
personalmen
te su
creación en
la primera
navegación
del Pirata
junto al
Polluelo 13
febrero
1938.*

Copyright by
Delius, Klasing +
Co, Bielefeld