

Reporte del Campeonato Mundial de la clase RG-65

Buenos Aires – Argentina – 15 al 21 de agosto de 2010

El presente reporte pretende resumir mis impresiones como observador de este importante evento de la clase RG-65, durante el cual más de una vez quisiera haber estado en regata con un buen barco. De momento me he retirado de esta clase, para dedicarme de lleno a la IOM, pero ello no me impide volver en algún momento a los RG, cuyo máximo atractivo está en la libertad de diseño y reducido tamaño de transporte. En vez de llegar con barco, esta vez me equipé con buena cámara fotográfica, que eso sí, me dejó ahora un gran trabajo de selección antes de publicar las tomas. Son más de 700 fotografías, muchas de ellas tomadas con teleobjetivo para poder observar detalles interesantes durante la navegación. También utilicé papel, lápiz y reglas para medir, haciendo un poco de “espionaje industrial”, que permita vislumbrar las tendencias de diseño. Mis disculpas a los señores arquitectos navales si con este trabajo saco al aire algún secreto !

A través de la página web del CAYM pueden encontrarse los relatos detallados de cada día de regatas, por lo que me dedicaré a relatar el campeonato desde otros ángulos.

1.- Lugar

El campeonato se realizó en las magníficas instalaciones del centenario Yacht Club Argentino, ubicado cercano al centro de la ciudad y vecino a Puerto Madero. En sus recintos se realizaron las diversas ceremonias, como ser inauguración del evento, cena de camaradería y ceremonia de entrega de premios y clausura, en el marco de su formidable Clubhouse, ubicado en forma muy señorial a la entrada del puerto de pasajeros que transitan en los enorme ferries hacia el Uruguay.

Su acceso en teoría era fácil, pero para los que elegimos hoteles a unas 4 cuadras del YCA nos encontramos con la sorpresa de la suspensión del puente que lleva directo al lugar, debiendo caminar al menos 16 cuadras, lo que sin duda transformó este Campeonato en un “RG-65 World Trecking Championship”. En consecuencia los chilenos que estuvimos en esto sin duda hicimos mucho deporte todos esos días, al menos en km caminados terminamos por lejos en el primer lugar !

2.- Certificación

Durante el domingo 15 se llevaron a efecto las inscripciones y certificaciones de los barcos, cuestión que me salté, aprovechando de pasear unas 40 cuadras por el centro hasta la Av. 9 de Julio, el barrio de La Recoleta y los alrededores del Buenos Aires Design y vuelta. Para almuerzo me “mandé” el primer jugoso bife chorizo (el mejor de toda la estadía) y en la tarde a saludar al contingente de los eternos amigos, entre competidores y organizadores en el YCA. Argentinos, brasileros, tres franceses y los 10 timoneles chilenos, hasta la fecha la delegación de vela RC más numerosa en salir de nuestro país ! En los días previos había vencido la fecha para el envío de los certificados de medición, con gran griterío cuando el organizador recordó la

fecha límite. La no acostumbrada formalidad por parte de nuestros navegantes RC de cumplir con el reglamento de certificación produjo gran nerviosismo y apuros de última hora, con nuestro presidente CVRC al borde de la locura. Un aumento de plazo otorgado gentilmente por el organizador devolvió la tranquilidad al equipo y permitió cumplir con esa parte de la tarea. Como lección queda la necesidad de que cada timonel se preocupe siempre y a tiempo de la debida certificación de su barco y el cumplimiento de las reglas de la clase, sin las cuales es imposible desarrollar las competencias.

3.- Denominación del campeonato

Este primer campeonato mundial de la clase RG-65 se denominó así, es decir “mundial”, pues siempre fue pensado como tal, el primer encuentro de timoneles RG del mundo para competir y comparar sus diseños, desarrollos y habilidades en regata. Pero pocas semanas antes del certámen, la organización debió cambiar la denominación a “Primer Campeonato Internacional de la Clase RG-65”, con todas las complicaciones del caso, debido a que la denominación “World Championship” está reservada sólo para categorías aceptadas por la ISAF y el RG-65 no está en dicha entidad. Habiendo estado inactiva y prácticamente ausente durante varios años la Radio Sailing Division de la ISAF, al borde de su desaparición, su reciente reorganización y nueva directiva presionó por el citado cambio, cuestión que al menos mueve a preguntarse con qué derecho la RSD puede arrogarse el uso en exclusiva de la denominación “World Championship” . Un hecho insólito, por decir lo menos.

4.- Instalaciones

Las instalaciones del YCA sin duda fueron un lujo para este evento, pudiendo contarse con inmejorable ubicación para los competidores en amplia terraza elevada, y aún mejor visual para el público en otra terraza superior a ésta, con casino eficiente, baños, bodegas, oficina, gran sala para almuerzos, etc. Todo funcionando y atendido muy bien.

5.- Cancha

Para lograr el espacio necesario para el track barlo- sota, el YCA tuvo que organizar el traslado a otros lugares de una serie de yates anclados en la marina, y hundir las boyas de amarre, tarea similar a la que debimos efectuar en Pucón para el Sudamericano 2009. De esa forma se logró un buen tamaño de cancha, centrada frente a la zona de comando, y con buen acceso al agua hacia muelles flotantes. La altura de la zona de comando tenía al menos unos 6 o más metros sobre el nivel de agua, lo que significó un buen ejercicio para los timoneles de subir y bajar 2 veces en cada regata. ¿Quién se atreve a decir que esto no es deporte ?

En cuanto a la calidad de la cancha, ésta tuvo como serio problema la suciedad de sus aguas, pues la basura flotante en las aguas del puerto, provenientes del río Paraná, sobre todo durante crecidas, llegan a todo el borde costero de la región. La marina del YCA se protege del ingreso de basura por medio de una puerta-barrera que se acciona hidráulicamente y se abre sólo en caso de salida/entrada de un barco. Pero a ratos esa barrera quedaba abierta por falla o descuido de su operador, entrando la basura a la cancha de regatas. Hubo regatas en que conté 6 o más barcos enganchados, algunos en buena posición, perdiendo toda chance de un

buen lugar. Los organizadores debieron extremar sus esfuerzos para volver una y otra vez a limpiar lo mejor posible las aguas del track, pero igual quedaban siempre basuras flotando y el permanente riesgo del temido enganche.

6.- Vientos

En general, salvo raros momentos, se navegó con vientos de muy baja intensidad y fuertes roladas, lo que se reflejó en el aparejo predominante, pues el campeonato se corrió casi exclusivamente con aparejo "A". Sin duda las características del viento fueron un gran desafío para los timoneles, pero como siempre en estos casos, las condiciones eran las mismas para todos y desde el comienzo se vio que los "capos" saben leer la cancha y casi mágicamente encuentran la forma de llegar en lugares de avanzada. Clases magistrales nos dio el campeón Pedrinho, que en al menos dos ocasiones partiendo en último lugar recuperaba lugares en forma increíble, en una ocasión 10 barcos en una sola pierna del track ! Sin duda se podía apreciar la combinación perfecta: barco muy rápido, habilidad extrema del timonel para "leer" la cancha y en base a ello plantear una estrategia atinada y exitosa.

7.- Los barcos

Notable la variedad de diseños, tanto en cascos y materiales, como aparejos y apéndices, quillote, bulbo y timón. Para las condiciones de viento imperante y eventualmente la densidad del agua sucia, sin duda los barcos esbeltos y de poca manga fueron los ganadores indiscutibles, así como también los aparejos tipo swing rig.

En diseño de cascos destacaron los desarrollos brasileros, especialmente los de Paulo Stier con 10 ejemplares y Pedro Stier con 4 barcos. Notable el desempeño del barco de Luis Antonio Gomes, quien con diseño propio muy bien balanceado logró un reñido segundo lugar. Excelente también el tercer lugar de Diego Louyer con su barco, modelo "Storm", que con mayor manga que los barcos brasileros, pero casco en "V" bastante pronunciada y manga de flotación angosta mostró la misma velocidad de los primeros dos, amagando permanentemente el segundo lugar. Otro diseño muy exitoso sigue siendo el JIF 2, de Máximo Lange, que con 7 ejemplares fue el segundo diseño más numeroso del campeonato. Los barcos de mucha manga, que usaron la mayoría de los chilenos, no tuvieron opción a buenos lugares, la mayor superficie de contacto del casco se pagó caro en estas condiciones de vientos suaves. Cuando en ocasiones aumentaba el viento a unos 8 a 10 nudos, despegaban esos diseños y lograban a ratos empatar la velocidad de los cascos angostos. Puede que en condiciones más duras, como las que hubo en Lobos o Pucón, los cascos anchos tengan chance, pero al parecer la tendencia va marcadamente hacia los barcos angostos.

Caso aparte fue el antiguo RG de Arturo Terrabrandes, un diseño de 15 años, con una manga de 19cm y quillote de 27cm, aparejo standard, que siempre se dio maña de pelearle a los barcos nuevos de tú a tú, increíble lo que puede lograr un barco de antiguo diseño, pero archiconocido por su dueño y bien puesto a punto.

En aparejos domina el swing rig, que se va imponiendo cada vez más. En esta ocasión no tuvo que probar su gran facilidad en cambio de aparejos, dado el poco viento que hubo. Quizás justamente ese aspecto permite destacarlos aún más: en rumbo de ceñida ya rinden igual que

los aparejos standard o más que muchos de ellos, pero en popa simplemente se van, pues despliegan toda su superficie vélica, ahí los standard no tienen chance. Los primeros 5 lugares fueron para swing rig, y del total de barcos el 54% usaron ese tipo de aparejo.

En cuanto a aditamentos, se observa cierta uniformidad, con quillotes y timones delgados y profundos fabricados en carbón.

Una breve estadística con datos y tendencias de diseño, que podrá ser complementada con la que está preparando Pablo Bravo, indica lo siguiente:

- Diseñadores con más barcos presentes: Paulo Stier (10, con 2 entre los top ten), Máximo Lange (9, con 2 top ten), Antonio Vadalá (5, con 1 top ten), Pedro Stier (4, con 2 top ten). Los tres restantes diseños en los top ten fueron ejemplares únicos de Lang, Pablo Bravo y el "Storm" de Diego Louyer.
- RIG: 54% swing rig con velas de 3 y 4 paneles (foque/mayor), mástiles y botavaras carbón, primeros 5 lugares, 7 entre los top ten. Excepción: L.A. Gomes utilizó swing rig de film sin paneles ! Este rig sin duda está desplazando al standard, sus ventajas dejaron convencidos a la mayoría de los participantes de ese campeonato.
- Casco: manga alrededor de 12cm, peso entre 950 y 1100gr., con 55 hasta 71% en el bulbo. Materiales 28 barcos en fibra, 4 en carbón, 7 en madera balsa. Entre los primeros 10 hay 8 barcos de fibra de vidrio y 2 de carbón, no parece haber diferencia práctica entre estos dos materiales, sí en el mayor costo y fragilidad del carbón.
- Aditamentos: Longitud quillote promedio incl. bulbo = 32 a 35cm, largo bulbo entre 21 a 24cm con formas desde nariz y perfil "grueso" hasta perfiles muy delgados y puntudos; timón largo entre 15 y 17cm, materiales tendencia carbón o al menos refuerzos con éste.

8.- Juzgamiento

De los aspectos más notables y excelentes de este certamen fue el juzgamiento. El formidable equipo de 5 jueces de nivel internacional permitieron juzgar durante las regatas, determinando al instante los "penalties", exigiendo el pago en el agua. No se vió funcionar la sala de protestos, pero si la de llamado de atención a timoneles reacios a acatar algún dictamen de dicho jurado. Quisiéramos adoptar esto en nuestras canchas, pero de dónde sacamos un equipo de jueces para realizarlo ? Se ve muy difícil, pero habrá que hacer el intento, a una escala factible. Dicho sistema evita malos ratos, discusiones y mantiene la agilidad de la competencia.

9.- Participantes y rendimiento

Tanto los timoneles argentinos como los brasileros están en un muy buen nivel, destacando estos últimos por el avance en diseño de sus barcos, producto de un desarrollo constante, sistemático y meticoloso. Lamentablemente hubo muy pocos participantes de Europa, se esperaba la presencia de muchos más, pero el costo del viaje y la situación crítica en varios países hizo renunciar a la mayoría de los potenciales participantes, sacando la cara por Europa nuestros amigos Pascal Delapierre con su hijo Quentin y su cuñado Olivier Bourgade, gente muy simpática y agradecida y que esperamos transmitan la experiencia en Europa, para darle nuevos impulsos a la flota europea. Pascal es muy conocido en Europa, seguro dará

nuevos impulsos allá. La idea es organizar el próximo mundial en el viejo continente en 2012. En cuanto a los chilenos, con su notable presencia récord de 10 timoneles, se pudo apreciar que casi todos sus barcos han quedado obsoletos, sufriendo varios de ellos la falta de viento versus su gran superficie mojada del casco. Pero no sólo la renovación de material es clave para subir el nivel chileno, lo es también la puesta a punto de los barcos, la lectura de la cancha, la estrategia de regata y lo que es imprescindible en todo sentido: entrenar, comparar, y...navegar, navegar, navegar.

10.- Mis conclusiones

Con este importante campeonato se le pusieron “los pantalones largos” a la categoría RG-65, que como un conocido constructor RC inglés decía, probablemente sea la clase de eslora reducida que se afiance y termine por imponerse a nivel mundial, ojalá tenga razón. El reducido pero fuerte equipo a cargo de la organización cumplió su cometido con gran esfuerzo y dedicación, logrando llegar bien a la nada de fácil meta. Nuestros agradecimientos a Fede, Chango, Máximo y Pablo por todo los esfuerzos realizados (y sinsabores sufridos), y a esa incansable trabajadora cual “hormiga”, la siempre presente Anette,sin duda hay algunos más, como la secretaria Freya, el jefe de rescates (alias el Pitufito gruñón”), y otros cuyos nombres se me escapan. Sin duda siempre quedan aspectos mejorables, es normal que en todos los campeonatos nos queden “tareas” para la próxima. Pero lo relevante se logró y trascenderá no sólo hacia los demás sudamericanos, sino que a los otros continentes, en especial Europa y ojalá también los EEUU.

A Chile volvimos con la gran tarea de subir nuestro nivel, suponiendo que todos sueñan con mejorar. Partiremos por elegir un diseño de avanzada para construirlo a bajo costo y asegurar que muchos timoneles tengan acceso a él. Los nuevos barcos brasileros están en el frente, pero un barco de punta de éstos excede en costo el poder adquisitivo de la mayoría de los interesados, por lo que estamos obligados a buscar otra alternativa, la cual seguro encontraremos en el breve plazo. Habrá que ponerle pronto manos a la obra, pues en 2011 ya viene el próximo sudamericano, escenario para probar si habremos avanzado o no,no hay tiempo que perder.
