



REPORTE REGATA

1er CAPEONATO SUDAMERICANO CLASE IOM

(por Rolf Köster y Rodolfo "Tato" Lazo)

Días	: 12 al 15 de Noviembre de 2010
Lugar	: Florianópolis, Brasil
N° de Botes	: 28 Botes; 19 Brasileños, 7 Argentinos y 2 Chilenos
N° Regatas Total	: 18 series completa, con dos flotas, sistema. HMS 2007

La llegada a la cancha fue el día viernes 12 a las 8:30 de la mañana para encontrarnos con que todo el equipo Argentino en pleno estaba ya funcionando y gran parte del Brasileño. Durante el día se fueron pesando cascotes, quillotes y aparejos, lo que se complementó con regatas de prueba del recorrido y mucha conversación técnica sobre la puesta a punto. Sobre esto ya estamos preparando una charla - clínica con Rolf, que se hará para el Nacional, con fotos y videos espectaculares-

Por la tarde ya con los veleros inscritos y mucho por hacer todavía con la puesta a punto, dejamos todo listo para comenzar el día sábado a primera hora. Navegamos contra los Pikantos y nos faltaba un poco de ceñida y velocidad, pero preguntando se llega a Roma, así que después de exprimir la experticia a varios doctos en la materia los veleros de Chile empezaron a andar mejor, al menos mejor de cómo llegaron.

El sábado aparecimos muy temprano en el sector de boxes a orillas de la laguna pequeña, en el sector de Campeche, al lado Este de la isla. Armamos con aparejo A, con viento de 5 a 6 nudos, que durante el día llegó a sobre 13 al medio día y luego sobre 15 para después de las 15:30 hrs.

El equipo Argentino muy cohesionado, con todos los veleros puestos a punto y con medidas claves: caída del palo, ángulo de foque y mayor, draft de velas perfectamente claras y uniformes en todas las embarcaciones.

El día estaba soleado y a ratos el sol parecía más potente por lo que quisiéramos. Fue indispensable un buen bloqueador y mucha agua. A eso le debemos agregar una gran cantidad de bananas, más por nerviosismo de mi parte que de hambre.

Brasil hacia lo suyo y entre Pikantos, TS2s y Sea Masters andaban bastante bien en el grupo.

Cada vez que ya empezaba a mejorar mi velero Merkén, subía el viento y había que cambiar aparejo, por lo que había que comenzar la búsqueda de su afinamiento desde cero. El tiempo de 5 minutos entre regatas, hacia que este cambio de velas fuera toda una odisea contra reloj. El primer día, al menos para mi fue fatal, muchos choques y daños producidos por timoneles que ni se inmutaban ante el derecho de paso del otro o resultaban demasiado arriesgados, pero el juez claramente cantaba las penalidades las que se cumplían de inmediato, so pena de aumentar de un 360°



a un 720° y hasta un 1100° que me toco pagar porque al estar viento arriba no escuche las voces de penalidad y me reconvino tres veces sin darme cuenta.

El reporte de daños del día fue un obenque cortado por choque de otro velero, otro que se cortó solo, enredo de escotas, el nudo del estay de popa del aparejo B se soltó, muchos enredos por culpa de terceros, o porque yo terminaba metido en el momento y lugar preciso para enredarme con otro velero. Todas las fallas se fueron solucionando en esos 5 minutos entre regatas.

Rolf en cambio iba mejorando cada vez más, pues el Lintel demostró claramente que el viento no le hace mella y mientras más mejor, cuando ya los Pikantos pasaban al aparejo B el Lintel seguía cómodamente con el A. Cuando los Pikantos estaban al límite del B, el Lintel estaba feliz surfeando tramos completos del track de regatas, no clava la proa y parece rebotar contra las olas, hay unas fotos realmente buenas, casi artísticas que verán para el Nacional de IOM y 1M ULY.

El domingo 14 alrededor de las 9 de la mañana ya estábamos armando nuestros equipos nuevamente. El día semi-nublado y la temperatura más baja, el viento aumenta rápidamente, llegando a rachas sobre 20 nudos para el medio día. El Lintel mejoró notablemente, haciendo que Rolf pasara a la flota A y se mantuviera allí gran parte del día y terminara en el puesto 14, lo cual era excelente considerando la homogeneidad de los Pikanto y que la flota A estaba compuesta sólo de este modelo, si hasta parecía una monoclasa. Yo repunté hasta unos 7 puestos en una regata y le venía tomando la mano al aparejo B. En ceñida andaba a la par con los Pikanto de mi flota, pero me iba quedando sin velocidad. En empopada igualaba a la mayoría pero algo pasaba que la velocidad no se lograba...habrá que probar distintas caídas de mástil al regreso, pues es lo único que falta por encontrar. Con viento, el control de timón es absoluto y firme, así que con los surazos del verano trataré de ver, qué es lo que necesita mi noble Merkén.





Los protestos fueron la tónica del campeonato. Como ya señalaba Rolf, fue un tema la tipografía, tamaño y ubicación del número y sigla del país, protestos con pedido de reparación que llevaron dos horas por la mañana y dos por la tarde, perdiendo la posibilidad de hacer unas 5 regatas más, toques de boya complejos cuyo protesto tomó hora y media, etc.

Participar aquí implicó levantarse a las 07:00 de la mañana, desayunar contundentemente preparándose para el día y estar antes de las 9:00 en la cancha de regatas con velero armado y comenzar a probar suerte, para terminar alrededor de las 18:00 hrs. Sin haber tenido oportunidad de sentarse o esquivar el sol o los fuertes vientos en todo el día. A eso debemos sumarle a Rolf dos horas en el Comité de protestos por la mañana y otras dos por la tarde.

El lunes 15, tercer y último día de competencia, ya temprano por la mañana teníamos sobre 15 nudos, los peaks fueron de 18 y más, aparejo B desde el comienzo para casi todos, salvo para el Lintel que alcanzó a probar con A.



Como sólo habían dos flotas la sucesión de regatas era bastante rápida, casi no había tiempo de ir a dejar el velero cuando ya estaba corriendo la cuenta regresiva para la próxima, y eso que el track se definió con 3 vueltas, pero la rapidez de los Pikanto es enorme.

Terminamos las últimas dos regatas con una leve lluvia que algo refrescó el ambiente.

Pudimos evaluar la performance de varios modelos además de los Pikanto en estas condiciones extremas. Los Seamaster, aunque de diseño antiguo en Brasil se



defendieron medianamente bien, el TS2 también mostró su lado flaco en ceñida con tanta superficie mojada. Las velas casi todas eran de Bantock y varias más de Black Magic. La mayoría de la flota Argentina tenían velas Force 10.

La nota curiosa fue un velero de madera que apareció en la competencia, construido por Denis Astbury, se trata del MERLO, el último diseño de Graham Bantock, del cual existen 2 o tres prototipos en el mundo, es bastante más delgado de líneas y el hecho de haber sido construido en cedro con una prolijidad que emociona lo hace muy, muy especial. Creo que junto al Lintel de Rolf fue el velero más fotografiado del campeonato, para el orgullo de su constructor, que lo llevó a una muy buena posición, a pesar de varios problemas de salud que debió enfrentar durante los días de competencia.

Otro dato anecdótico fue el velero traído por Antonio Vadalá. Cuando se buscaba el velero un metro monoclasa para la ULY, el diseñó uno de manga angosta pero como en esos entonces, década del 80 estaba de moda el IOM modelo "Tinto" de Bantock, se prefirió un modelo similar, diseñado por el mismo, pero más ancho, nuestro actual 1Metro ULY. Este otro es igual, pero más angosto, por lo tanto tiene otra forma su línea inferior. Aunque no lo crean, este velero de casi 30 años, venció a varios Pikanto y estuvo a la altura de las exigencias....¿Se imaginan como estaríamos ahora si en ese entonces se hubiera preferido en ese entonces el diseño mas angosto?

Así el lunes por la tarde nos encontramos en la premiación, yo en el lugar 26 y Rolf en el 19 de 28 participantes. Si bien nuestras expectativas en materia de competición no eran altas por la falta de familiaridad y puesta a punto de nuestros veleros, creo que esperábamos algo mejor, después de tanto trabajo y tiempo dedicado. Pero claramente, nos han demostrado una vez más que, el esfuerzo en la construcción, puesta a punto y sintonía de estas máquinas debe ser a conciencia y es una labor a mediano o largo plazo. Conversamos mucho, lo preguntamos todo, y volvemos con la satisfacción de haber visto, experimentado y aprendido lo que en Chile nos habría tomado tal vez años, de manera que, ahora urge transmitir todo esto y engrandecer la flota IOM en Chile, para estar lo antes posible a la par con nuestros vecinos.

Cómo debe trabajar el mástil para que bote el exceso de aire en las rachas, cómo se instalan los obenques para que ese efecto sea más notorio, cuanta tensión darle al estay de popa y que se transmita al de proa, como setear el timón en ceñida, dual rates en timón, exponencial en mando de timón, problemas con los herrajes de Bantock que cortan escotas, cómo solucionarlos, a que se refiere el reglamento IOM con la marca de a la altura de cubierta para medir el máximo de 10 cms. hasta la banda de medición inferior en el mástil, medidas y ubicación de los números de vela, cómo debe funcionar correctamente el estanque de flotación para medir el calado de casco y quillote, además de la eslora, etc, etc, etc. Temas que dan para escribir un tratado y espero podamos explicarlo claramente allá en persona.

Desde el ventoso y caluroso Floripa un saludo. Tato y Rolf.



Resultados 1er Campeonato Sudamericano IOM

Sailed: 18, Discards: 4, To count: 14, Entries: 28, Scoring system: Appendix A

Rank	Boat	SailNo	Hull model	Hull builder	CrewName	Total	Nett
1st	Wassily	ARG 32	Pikanto	Patagonia Boats	German Reser	59.0	29.0
2nd	Alforria	BRA 23	Pikanto	Graham Bantock	Pedro Lafitte Stier Neto	117.0	45.0
3rd	Black Shadow	ARG 231	Pikanto	Patagonia Boats	Diego Louyer	97.0	57.0
4th	Misil	ARG 50	Pikanto	Patagonia Boats	Federico Breuer Moreno	96.0	58.0
5th	Woody	BRA 11	Merlo	Denis Astbury	Denis Astbury	112.0	63.0
6th	Taormina	ARG 66	Pikanto	Ricardo Arnone	Eduardo Elli	129.0	67.0
7th	Azzuro	BRA 771	Pikanto	Graham Bantock	Alexandre Franco Marien	122.0	69.0
8th	LTA	ARG 71	Pikanto	Patagonia Boats	Ricardo Pollono	173.0	84.0
9th	-	BRA 16	Pikanto	Seamaster	Jorge Bercht	175.0	113.0
10th	Ajax	ARG 150	Tempest	Carl Weatherill	Arturo Terra Brandes	234.0	150.0
11th	Enigma 1	BRA 113	Seamaster V3	Seamaster	Fernando Dantas Campello	233.0	157.0
12th	Strad	BRA 13	Pikanto	Graham Bantock	Rolf Stange	247.0	159.0
13th	Red Nose	BRA 53	Seamaster	Seamaster	Wilson Rodolfo Radtke Jr	266.0	177.0
14th	Chubaca	BRA 58	Vektor	Seamaster	Gabriel S. Mueller	281.0	184.0
15th	Fighter	BRA 47	Pikanto	Seamaster	Armando Oliveira Ramos	289.0	188.0
16th	blue	BRA 32	TS2	Craig Smith	William F. Astbury	289.0	189.0
17th	Presto	BRA 101		João de Deus / Vadalá	Antonio Carlos Vadalá Guimarães	296.0	197.0
18th	Seagull VIII	BRA 44	Vektor	Denis Astbury	Michael John Causer	292.0	197.0
19th	Tango	CHI 21	Lintel	David Creed	Rolf Koster	317.0	208.0
20th	Marola	BRA 25	The Best IOM	Paulo Henrique Stier	Paulo Henrique Stier	313.0	217.0
21st	Diogenes	ARG 77	Pikanto	Patagonia Boats	Rolando Piloto	321.0	221.0
22nd	Zoide II	BRA 51	Pikanto	Seamaster	Marcelo Oliveira Ramos	367.0	268.0
23rd	So what	BRA 48	Extreme		Paulo Krinke	405.0	289.0
24th	Tche	USA 33	Seamaster	Seamaster	Elon Grendene	413.0	297.0
25th	Enigma	BRA 41	Widget	Graham Elliot	Ademir Maturino Nicaretta	416.0	300.0
26th	Merken	CHI 17	Merken	Tato Lazo	Rodolfo Alberto Lazo Araya	437.0	321.0
27th	No name	BRA 57	Pikanto	Seamaster	Daniel Mueller	447.0	331.0
28th	Pampero	BRA 40	Vektor	Denis Astbury	Arturo Santiago Blanco	499.0	383.0

Sailwave Scoring Software 2.02 build 6

www.sailwave.com