

REPORTE SUDAMERICANO 2011 CLASES 1M-ULY / RG-65

PREPARATIVOS

El pasado Campeonato Sudamericano de las clases **1M-ULY y RG-65** se realizó entre los días 8 y 11 de octubre en Porto Alegre / Brasil, ciudad lacustre de aprox. 1,8 millones de habitantes, con gran zona industrial y puerto. Se ubica al borde de un angosto lago de unos 200 km de largo por unos pocos km de ancho, separado del mar por una angosta barrera de tierra, al estilo de varias desembocaduras de ríos que tenemos en la zona costera chilena sobre todo hacia el sur. La región tuvo fuertes inmigraciones desde Europa, principalmente de Italia y Alemania, durante el siglo 19, lo que se nota en diversas ciudades menores de corte muy europeo, y una población mixta de varias razas, en que llama la atención el alto porcentaje de personas rubias y contextura europea, destacando la belleza de sus mujeres!

La decisión de participar en este Sudamericano la tomé principalmente por dos razones:

- a) En octubre de 1997 se inició aquí la participación chilena en la vela RC sudamericana y en la ULY, con mi primer barco 1M ULY, construido por Mario González, armado por Roberto Azar con el número 99 y bautizado con el nombre de "El Gaucho" (por su origen argentino y su posterior participación en el Sudamericano 97 realizado en esaregión Gaúcha de Brasil). Sería como cerrar un círculo.....
- b) Por otro lado la flota de inscritos en 1M ULY estaba integrada por la mayoría de los "capos" de la clase 1M de ARG y BRA, faltaban sólo unos pocos como el Fede y Pablo Bravo, por lo que sería una buena base de comparación de nuestro desarrollo y avances en la especialidad, sobre todo considerando las ventajas de esta gran mono-clase sudamericana, que deja fuera el armamentismo y diferencias de diseño y se mantiene eternamente vigente.

Por otro lado estaba mi participación en la misma ciudad y en el mismo formidable club de yates **Jangadeiros** durante el 2003, con ocasión del último sudamericano de la clase Marblehead, en que obtendría un buen 4° lugar, que pudo ser mejor de haber contado con un aparejo menor, ya que se navegó con vientos de hasta 25 nudos. Eso me obligó a llevar ahora si o si un aparejo C, que nunca había tenido, obligado a fabricarlo no más.

VIAJE

El viaje a Porto Alegre fue largo y pasó por Sao Paulo, con las esperas del caso, por lo que no quedó otra que levantarse a las 5am para llegar a las 5pm a destino, harto cansado y molido. En Sao Paulo tuve que retirar el equipaje de la cinta para ingresarlo a Brasil,

oportunidad en que me di cuenta de 4 roturas en mi caja de terciado, que había sido dañada a golpes, gracias a un trato brutal y caso omiso a la calificación de "Frágil" especialmente solicitada y marcada por TAM. Fue tanto el daño que quedó abierta en un extremo, obligado a vaciar y repararla lo que mejor se podía con cintas y epoxy que me quedaba, para volver a embarcar, esta vez cubierta de film plástico protector de esos que ofrecen en los aeropuertos. A la vuelta a Chile nuevamente otro hoyo en la tapa.....comentado con nuestros amigos brasileros, me dijeron que estos destrozos son normales en Brasil !Parece que mejor es no ponerle "frágil"Por suerte nada del contenido sufrió ni se perdió. Para más remate llevaba mi mano derecha afectada con una fuerte tendinitis, que me obligaba a portar un vendaje especial, muy poco apropiado para andar con maletas y cajas.....y después botar y recuperar esos 4 kg del ULY.....por algo no se me ha mejorado para nada !!

Llegado al hotel, inmediatamente me puse en campaña de reforzar la caja un poco más con los materiales que llevaba (que no eran muchos) y armar los aparejos, dejándolos listos para llevarlos en su estuche triple, fueron sus 3 horas con la pieza transformada en taller, así como mi amigo Andrés Lioi lo practicó en Gaspar en 2006.

Afortunadamente Andrés Bozzo, alojado en el mismo hotel, había arrendado un auto muy apropiado para transportar todo, así es que flete ida y vuelta (tipo 15-20 min) resuelto, gracias Andrés !!

Habían visto esto??? El hotel y en general Porto Alegre tienen red eléctrica en 110 y 220 Volt, los enchufes de 220 V están marcados, los otros no, unos al lado de los otros, cómico no??

CLUB DE YATES JANGADEIROS

El lugar del evento fue este maravilloso club, instalado en una isla artificial de varias há de superficie, especialmente construída para el fin, conectada con un puente a tierra firme. Las instalaciones constan de grandes áreas verdes, galpones, Clubhouse con amplias terrazas, quinchos, piscinas, juegos para niños, escuela de vela con salas de clase, talleres, dos buenas tiendas náuticas, lugares para picnic con parrillas y todo, amplios estacionamientos para vehículos y carros, marina para unos 400 barcos de todo tipo y tamaño, en resumen.....un club a todo trapo, un verdadero lujo y muy apropiado para este campeonato. Los almuerzos serían en el casino, siempre tipo buffet con oferta de gran variedad, otro lujo. Buenos baños y atención de bar todo el día.

INSTALACION DEL EVENTO, CANCHA, BOYAS, VIENTOS Y OLEAJE

El evento se instaló sobre un prado amplio de vista despejada al lago, mediante una carpa para armado de los barcos y otra alargada para comando, al borde del enrocado hacia el lago, todo de suficiente amplitud, sillas en cantidades. Para la botadura y recuperación de

barcos un muelle flotante (que en un momento empezó hacer agua amenazando con volcarse...), con acceso tipo puente, de madera. Astas de bandera con, para variar, la chilena de mayor tamaño que las demás (volaron algunas tallas de los envidiosos.....), Armando me la había solicitado, le indiqué el tamaño y me dijo O.K., por lo que sus dimensiones no fueron problema mío !

Vientos hubo para todos los gustos, desde lago espejo y brisas suaves hasta ventarrón de 20 nudos, por lo que se usaron todos los aparejos, el C durante la tarde del último día. Un poco de lluvia también cayó en los primeros días, pero no molestó mayormente. Olas de diverso tamaño, dependiendo de dirección y potencia, incluso algo de corriente; sin duda es una experiencia interesante navegar con oleaje, en que tanto la navegación como las viradas se complican, en todo caso muy interesante.

Aguas en general limpias, pero durante el tercer día con viento nor-poniente llegaron algunas basuras flotantes, de las cuales una le tocó a Andrés debiendo volver al muelle para desprender una bolsa de nylon. Afortunadamente luego aprovechó un lado que le pagó muy bien, recuperando parte del terreno perdido.

Boyas: muy buenas, confeccionadas con esos barriles plásticos de agua mineral, con contrapesos, en las fotografías se pueden apreciar en detalle. Mi proposición sería adoptar esa boya como standard en todas nuestras canchas. No es cara, se compran en una fábrica de Cerrillos / Stgo., y se les pega cinta autoadhesiva de colores varios y número para su buena visibilidad e identificación. Fabricaré un set para la regata del 5.11 en Pucón para probar y luego les cuento el resultado.

MEDICIONES

El mayor tiempo lo tomaron los RG 65, tanto por cantidad como por complejidad. En 1M ULY se chequearon los pesos de quillote y barco completo con cada uno de los 3 aparejos. No hubo problemas, se llevó a cabo en forma bastante ágil. No hubo presentación de certificados de medición.

CLASE RG – 65

Notable es que en estos momentos la gran mayoría de los barcos son de fabricación brasilera, las salvedades fueron el nuevo diseño de Bantock que trajo Diego Louyery uno que otro diseño propio. En general esta clase se está pareciendo cada vez más a una de monotipos, barcos todos muy parecidos, siendo lo diferenciante la puesta a punto, la acertada elección del aparejo y por supuesto, la estrategia de regata y calidad del timonel. Comentario recurrente fue el costo al que han llegado estos barcos, que supera con creces al valor de un barco 1M ULY, y ya se acerca a un buen ejemplar de la clase IOM, cuestión que a primeras suena casi absurdo.

CLASE 1M ULY

Con 15 ejemplares en competencia, fue de las más bajas concurrencias en años, pero con la presencia de la mayoría de los timoneles de punta. Con baja actividad en ARG y BRA, pero en auge en CHI, esta clase mono-tipo mantiene invariable su razón de existencia, quizás hoy en día más que antes, ante la escalada de precios de las demás categorías. Su especificación permite realmente determinar a los mejores timoneles en igualdad de condiciones materiales, independiente de su poder adquisitivo para mantenerse con un barco al día.

JUZGAMIENTO Y CONTROL

El juez de regata fue Gustavo Leibovici (supongo está bien escrito), quien había sido juez en 2006 en Gaspar y en 2010 para el primer sudamericano de IOM. Con su usual tranquilidad y paciencia manejó adecuadamente el certamen, faltando quizás a momentos mayor celeridad para “chicotear” las regatas y ajustar el track. A sugerencia de Gustavo el campeonato partió sin observadores, cuestión que puse en duda desde el primer momento, puesto que nunca se había hecho así. Y hubo que agregar veedores al tercer día de regata, pues el despelote en las boyas era como de preverse: gran cantidad de toques de boya sin observarse ni castigarse. Lo que también faltó fue mayor atención a la correcta disposición de la línea de largada, la cual muchas veces pagaba demasiado a un lado. Éste aspecto conviene atenderse cuidadosamente, pues la línea correctamente dispuesta permite largadas con reparto homogéneo de barcos a su largo, evitando conflictos en la partida. En los protestos intervenía un árbitro oficial, que tuvo algunas dificultades para adaptarse a las características de la vela RC.

REGATAS

Ya en las primeras regatas nos dimos cuenta con Andrés, que estábamos con buena velocidad y ángulos de ceñida en relación a los demás, por lo que podíamos pelear buenos lugares, dependiendo mucho de la buena largada y evitar contactos con otros barcos. En la puesta a punto no había muchas dudas, pero había que estar atento a las variaciones de la potencia del viento y oleaje, para ajustar twist, abertura y camber. Y logramos varios buenos lugares, en mi caso un primero al segundo día, con buena defensa durante tres piernas frente a Denis Astbury, que me dejó muy conforme. En los siguientes días lograría varios buenos lugares, ganando regatas a cada uno de los demás contendores, pero con mucha dispersión y varios malos resultados, a raíz de errores mayormente propios y algunos ocasionados por faltas de otros. Por ahí un segundo lugar casi seguro se transformó en un séptimo, otro quinto en un 13 °, perdí el barco de vista contra el sol y terminé casi en las rocas, etc., pero igual logrando finalmente ese sexto lugar (que debió ser un quinto), el mejor en todos los sudamericanos en que me ha tocado participar.

Andrés logró una excelente regularidad, que le pagó muy bien, logrando ese histórico y bien merecido tercer lugar. En general los comentarios de nuestros amigos de Brasil y Argentina fueron de reconocimiento a nuestros avances y performance, que al fin nos mostraba que también podemos disputar lugares de avanzada. En mi caso faltó mayor entrenamiento previo, hay que navegar más y más para adquirir mayor seguridad, también en el ajuste de la puesta a punto al variar las condiciones de viento y ola. Pero eso es mejorable, hay que proponérselo y ser sistemático y seguro dará frutos. También es importante la concentración, tranquilidad y plantearse una buena estrategia para cada regata, evitar carriles y locuras. Pero ya tenemos la llave, hemos llegado arriba varias veces y ahora se trata de afianzar y consolidar lo logrado, y por supuesto, traspasar el conocimiento a los demás, para ampliar la base de timoneles competitivos. Para futuras competencias internacionales es un “must” el de entrenar al menos con dos y mejor tres barcos, tomando al más rápido como patrón, y ajustar los demás hasta empatarlos o lograr uno que se arranque, que pasa a ser el nuevo referente. Eso con diversas condiciones de viento y ola arroja al final el emparejamiento del rendimiento hacia arriba, que es lo que se necesita. Un barco rápido y con óptimo ángulo de ceñida es además una especie de seguro o garantía para las “embarradas”: muchas veces permite recuperar lo perdido por un error y terminar en buena posición, y eso da tranquilidad y confianza. Y lo otro que es clave: evitar a toda costa el contacto con otros barcos, aunque se esté con buenas, pues nunca es seguro qué a hará el otro y cuánto se perderá con ese contacto. Normalmente paga más la navegación despejada, “a la defensiva”, lo cual a su vez es más fácil, mientras más rápido y ceñidor esté el propio barco, esos dos factores son al final la clave del éxito.

ASAMBLEA DE LA ULY

En la asamblea de la ULY, efectuada con la participación de Bill Astbury por BRA, Ricardo “Chango” Pollono por ARG y Rolf Köster por CHI, al final del tercer día de regatas, se aprobaron varias mejoras y simplificaciones al reglamento de la clase 1M ULY, que sin duda irán en beneficio de su existencia y renovado crecimiento, como el que se observa actualmente en Chile. Tenemos más de 30 barcos 1M ULY activos entre zonas centro y sur, y eso es muy bueno! Se hizo especial hincapié en la exigencia de cumplir con el reglamento, tanto por parte de los constructores como de los propietarios. La entrega de números de vela a los constructores deberá controlarse estrictamente, con un cobro de derechos y asegurando éstos su total respeto a las especificaciones de construcción, con riesgo de perderse la condición de constructor autorizado. Sin duda un aspecto a mejorar en CHI, por lo que en breve emitiremos desde CVRC un instructivo de cómo procederemos a futuro para formalizar y hacer cumplir los requerimientos de la clase. La nueva versión del texto reglamentario está en preparación y se publicará en breve.

Por otro lado quedaron fijadas las próximas fechas de los campeonatos sudamericanos como sigue: IOM en 2012, 1M ULY y RG-65 en 2013, todos en Argentina en el mes de octubre.

RESULTADOS FINALES Y CEREMONIA DE CLAUSURA

Los resultados están a la vista y permiten observar los comportamientos de los diversos timoneles, arrojando dos indiscutidos campeones, que con una admirable regularidad y consistencia demostraron una vez más su experiencia y talento, felicitaciones a Denis y Pedrinho, lo hicieron muy bien !!

La ceremonia y cocktail de clausura fue muy apropiado y digno del evento, con los discursos de agradecimientos y despedida del caso ,en el mejor ambiente de amistad y camaradería, en el comedor del Clubhouse.

CONCLUSIÓN

Fue un excelente campeonato, con buena organización y una infraestructura y cancha de lujo, sin duda una de las mejores vistas en todos los sudamericanos que me ha tocado participar. Por ello vaya un especial agradecimiento a Armando Ramos, a Jorge Bercht y al Club Jangadeiros y su Directorio, al permitir la realización del evento en sus magníficas instalaciones.

Nuestra delegación fue lamentablemente muy reducida, pero pudimos sacar la cara por Chile de buena forma y constatar que hemos llegado a un nivel ya comparable con el de nuestros amigos de Brasil y Argentina, lo que hace más atractivas las futuras competencias que vendrán en años venideros.

Un saludo a todos

RolfKöster G.

CHI-461 "Surazo"