

NAVEGACION DE YATES

ALREDEDOR DEL MUNDO

Por

Tony FAIRCHILD



TAL COMO los montañistas han intentado escalar el Everest por diferentes rutas desde que la mayor de las cumbres fuera conquistada por primera vez, así también las futuras regatas de yates alrededor del mundo tomarán diferentes rutas desde el evento de Whitebread, que ya terminó, y a partir de la Regata de Clippers de 1976, darán forma a nuevos capítulos en la epopeya de los pequeños buques impulsados por velas.

Desde que todas las deshabitadas inmensidades del mundo han sido incluidas en mapas y cartas hidrográficas, las expediciones de descubrimiento naturalmente han dado paso a los viajes de aventuras, sometiendo a prueba a hombres y máquinas, midiendo el vigor de las tripulaciones y la resistencia de la nave. Se conocen mejor los peligros del mar, pero igualmente amenazan las vidas y los buques y es comprensible, por lo tanto, que los riesgos implícitos en las regatas maratónicas provoquen llamados de advertencia y que sean censuradas tales aventuras orientadas sólo a divertimento.

No es raro que hayan criticado la regata de Whitebread, durante la cual se

perdieron tres vidas en este viaje de 27.000 millas hacia el este con recaladas en la Ciudad del Cabo, Sydney y Río de Janeiro; o que se haya exigido postergar la partida de la Regata de Clippers de modo que las lecciones de la reciente competencia puedan ser absorbidas, tomándose las medidas que se estimen convenientes.

Prácticamente todas las críticas se han referido a la seguridad y, sin lugar a dudas, durante largo tiempo seguirán apareciendo sugerencias para mejorar este aspecto. Algunos puntos merecerán ser considerados cuidadosamente; otros podrán descartarse por inútiles. El problema es que ninguno tiene una verdadera autoridad por no provenir de alguna organización responsable de regatas oceánicas propiamente tal.

Cualquiera puede organizar una regata alrededor del mundo; nadie puede impedir que se produzca un evento semejante y si alguien desea promover este tipo de competencia, según parece, todo lo que necesita es pedir prestado un conjunto de reglas de seguridad aprobadas, fijar una fecha para la partida y luego sentarse a esperar a que empiecen a llegar las inscripciones.

La demanda de plazas en la regata de Whitebread, el interés en la regata de clippers —patrocinada por el "Financial Times"— y la posibilidad casi inevitable de reunir una considerable flota para cualquier otro evento futuro, realza el atractivo de este nuevo deporte de circunnavegación en competencia. Son pocos los que han exigido que se termine con esta actividad, y efectivamente un argumento así no resultaría muy convincente por la simple razón de que mientras existan los océanos la gente seguirá deseando navegar por ellos.

Según parece, hay poderosas razones para establecer un límite sensato a tales competencias. El Offshore Rating Council, autoridad mundial en regatas oceánicas, es quien está en mejores condiciones para asumir esta responsabilidad, aunque la International Yacht Racing Union, organismo director de todo cuanto se refiere a la navegación en yates, necesariamente tendría que prestarle su ayuda. El ORC contaría con los medios para procurar que lo ordenado sea obedecido, si decidiera que las regatas alrededor del mundo se realizasen, por así decirlo, solamente cada cuatro, cinco o seis años.

El ORC podría exhortar a los clubes de yates a negar su ayuda a los organizadores de tales competencias; proscribir a los competidores —yates, patrones y tripulaciones— de competencias internas o simplemente negarles la inscripción. Por supuesto, podría insistir en un código uniforme de seguridad del más alto nivel. Por el momento, la ORC no tiene autoridad para desempeñar este papel, pero existe la probabilidad que una mayor cantidad de dueños de yates consideren si éste asume o no tal responsabilidad.

Habría quizás una solución más simple, pero no será muy convincente hasta que los organizadores de viajes oceánicos mundiales se pongan de acuerdo sobre un programa prudente para tales eventos. Y esto significa algunas limitaciones.

En general, los organizadores de regatas oceánicas, ya sea de tipo más corto, frente a las costas, o de grandes travesías, son admirablemente estrictos en lo que se refiere a la seguridad. Ciertamente, esto se aplica a la Asociación de Veleros de la Armada Real, (Royal Naval Sailing Association, R.N.S.A.), que di-

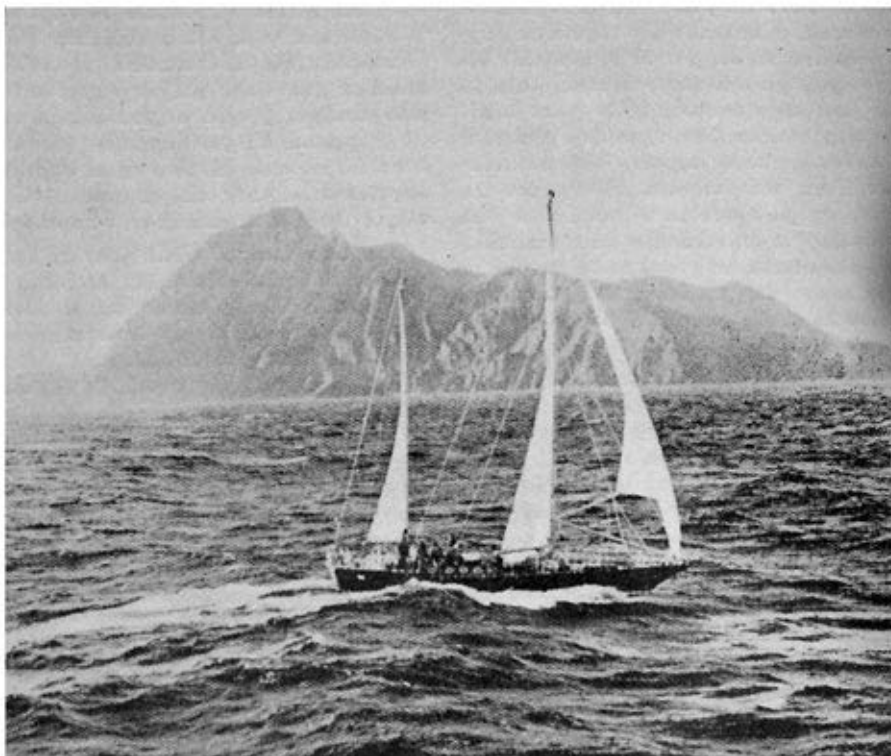
rigió en forma admirable la regata de Whitebread y al Club Real de Regatas Oceánicas (Royal Oceanic Clubs-RORC), entidad que tiene mayor experiencia en este campo, y que organizará la regata de clippers. Es una lástima que ambos organismos sean rivales en el deporte de regatas alrededor del mundo. ¡Cuánto mejor sería si actuaran en conjunto!

Por supuesto, el Club Real de Regatas Oceánicas aprovechará las lecciones de la Asociación de Veleros de la Armada Real, pero se dice que su evento empieza demasiado pronto después del de Whitebread para aprovechar bien sus enseñanzas. La Asociación de Veleros de la Armada Real sostiene que debería haber un lapso de cuatro años, por lo menos, entre tales eventos. Su regata fue difícil, pero la de los clippers será aún peor, habrá una sola escala en comparación con las tres del evento de la Asociación de Veleros, y dos etapas de unas 15.000 millas cada una —Londres - Sydney - Londres— en comparación de cuatro de 7.000 millas.

Las naves que compiten en la regata de clippers serán similares a las que compitieron en el evento de Whitebread, clasificadas entre los 40 y 70 pies de eslora total. Una pequeña pregunta que se plantea inmediatamente —y que muchas veces la hicieron los competidores de la regata que acaba de terminar— es: ¿serán capaces las naves de llevar los abastecimientos necesarios para un viaje como ese? En algunos casos, los competidores de la regata de Whitebread agotaron sus abastecimientos entre sus tres escalas. Pero muchos otros aspectos tendrán que ser analizados atentamente.

La entidad Asociación de Veleros de la Armada Real-Whitebread está casi segura de repetir su regata en 1978 ó 1979, aunque parece igualmente cierto que habrá cambios. En efecto, el tramo de apertura puede convertirse en una regata anexa, en que los competidores elijan sus propios puntos de partida y recorran distancias similares hasta el primer puerto de reunión. Se cree que esto aumentaría el interés mundial y podría atraer a los americanos, quienes no participaron en el primer evento que se inició y terminó en Portsmouth.

Se habla también de más marcas en la ruta y de eliminar dos rutas australes en



El yate francés "Kriter", cuarto en la regata de Whitebread, rodeando el Cabo de Hornos con buen tiempo.

la segunda etapa a través del Océano Austral —donde dos hombres se ahogaron en la reciente regata— más dos posibles cambios de los puertos de recalada. La flota puede tocar Melbourne en lugar de Sydney o también eliminar la recalada en Australia y detenerse en cambio en Nueva Zelandia y luego en Buenos Aires en lugar de Río. Con esto se acortaría la larga tercera etapa desde Sydney a Río y se eliminarían también las dos zonas de más calmas de la última regata: el tramo desde el Estrecho de Bass hasta Sydney y las últimas millas al llegar a Río.

En cuanto a la seguridad, los organizadores alegan que es muy poco más lo que puede hacerse en las naves, ya que casi cualquier nuevo reglamento caería dentro de una categoría que ellos serían incapaces de imponer. El argumento es, con mucha razón, que la seguridad del yate y la tripulación es "responsabilidad

única e ineludible del patrón", lo cual sugiere que podría ser necesario un examen más acucioso de las credenciales de los posibles patrones antes de cualquier futura regata.

Probablemente la inspección de las naves sea más severa y en la inspección previa a la regata podrían incluirse una radical prueba de caída a 20 pies; un simulacro de lo que puede ocurrir y que de hecho ocurrió cuando los botes se caían de las olas al cruzar los Roaring Forties en la vuelta Ciudad del Cabo - Sydney. Es dudoso que todas las embarcaciones que compitieron en la regata Whitebread hubieran pasado esta prueba con éxito. Algunas estuvieron evidentemente demasiado tarde en el agua antes de la partida para que hubiera absoluta certeza de que habrían de soportar los quebrantos que eran de esperarse en una regata de 27.000 millas a través de los mares más peligrosos del mundo.

El queche francés "Pen-Duik VI" tuvo que retirarse a Río durante la etapa de apertura para que le colocaran un nuevo mástil principal, y tuvieron que mandarle un segundo reemplazo por vía aérea a Sydney luego que volvió a perder su palo poco después de haber zarpado hacia Río al comenzar la tercera etapa. El queche de 76 pies, gobernado por el destacado patrón de regatas oceánicas Eric Tabarly, tuvo que retirarse al finalizar la cuarta y última etapa después de sufrir nuevos percances con su mástil, que le fuera instalado frente a Sydney.

El "Burton Cutter", queche de 80 pies, gobernado por Leslie Willams, tuvo que retirarse, poco después de zarpar de Ciudad del Cabo, en la segunda etapa, debido a una grave vía de agua, aunque después logró reincorporarse a la competencia en la etapa final de vuelta a Portsmouth. Prácticamente, todos los yates fueron golpeados de plano o se volcaron hasta a 150° de la vertical por olas gigantes durante la segunda y tercera etapas y todos los competidores informaron averías de diversa gravedad, por esta sola razón.

Reconocieron abiertamente que era notable que no se hubiera perdido alguna embarcación. Tal vez el tiempo, meloso severo de lo que se esperaba, puede haberles ahorrado esta tragedia. El peor tiempo —y sin lugar a dudas fue sumamente riguroso— se produjo durante la segunda etapa y varios de los 17 participantes —incluyendo el queche de 72 pies de Chay Blyth "Great Britain II", que perdió un hombre caído al agua en este tramo— se encontraron con tormentas igualmente violentas en la carrera de Sydney a Río.

Pero la yola francesa de 57 pies, "Export", que salió atrasada de Sydney por haber recalado en Perth luego de perder por la borda a su segundo patrón, Dominique Guillet, a poco de salir de Ciudad del Cabo, informó que no había sufrido vientos de más de fuerza 6 durante todo el viaje a Río. El patrón del "British Soldier" en la misma tercera etapa, el mayor Neil Carlier, informó que un análisis del tiempo había demostrado que sólo durante el 3 por ciento de las 8.370 millas, la tripulación del ejército se encontró con vientos de fuerza superior a 7.

Casi todos los yates doblaron el Cabo de Hornos en condiciones de tiempo tan favorables que nada tenían que ver con los rigores que han hecho famosa a esta inhóspita y solitaria región. La tripulación de la balandra italiana "Guía", de 45 pies, se encontró con un tiempo tan agradable en el Cabo de Hornos que fondearon en una caleta arenosa inmediatamente después de doblarlo y se pusieron a nadar.

Los comentarios de las tripulaciones después de las regatas variaban desde: "Lo peor de todo fue que la regata tuviera que terminar", hasta: "nunca jamás lo haría de nuevo". La última observación la hizo un miembro de la tripulación de uno de los dos yates a bordo de los cuales hubo, según parece, graves roces y donde por lo menos uno de los tripulantes dio un puñetazo a su patrón.

Se estima que las condiciones fueron más agradables en cualquiera de los yates que cambiaron tripulaciones o aquellos con equipos mixtos, tal como ocurría en los viejos tiempos de la vela, cuando los escandinavos intercambiaban sus tripulaciones de modo que ningún grupo conspirara contra el patrón. En la regata de Whitebread, las tripulaciones mixtas se avinieron mejor. Pero no fueron tanto las riñas, borrascas o sobresaltos —insignificantes en comparación— como la condensación, la escasez de vituallas y el mal funcionamiento de los radios, los factores más molestos para las tripulaciones.

Con los aparejos húmedos, las velas empapadas, la constante espuma del mar y las mojaduras debidas a los bandazos, la condensación provocaba dificultades muy desagradables bajo cubierta. En general quedó demostrado que las radios no eran adecuadas para tales viajes, no porque fueran incapaces de transmitir o recibir a largas distancias, sino porque rara vez eran estancas a un nivel satisfactorio. Estos son factores que diseñadores y constructores deberán estudiar cuando les lleguen las órdenes para futuras regatas.

Pero la maratón de Whitebread, que según se estima representaba tal vez unos veinte años de navegación normal en menos de 8 meses, demostró que las naves

de producción habitual se adaptaban más para la tarea, en general, que aquellas especiales. El "Sayula II", de registro mejicano con tripulación multi-racial, bajo las órdenes del millonario patrón Ramón Carlín y que ganó la regata por handicap, era una producción Swan 65. La embarcación a la cual derrotó, el cúter de 55 pies de la Armada Real "Adventure" —ganador de tres de las etapas, pero cuyas esperanzas de victoria total se frustraron por un noveno de handicap en la segunda etapa, después de haber sufrido averías en el timón— era un Nicholson standard 55.

Una de las características agradables de la regata fue la gran camaradería que se generó entre tripulaciones rivales. Siempre estaban pendientes unos de otros y se sentían muy defraudados cuando pasaban varios días en el mar sin tener noticias de sus amigos en otras naves. La mayor parte de las tripulaciones hicieron el viaje completo y los encuentros en Portsmouth hicieron que muchos de quienes se congregaron a darles la bienvenida se sintieran más envidiosos aún de sus experiencias a flote.

Algunas de las tripulaciones participarán en futuras regatas y por cierto se dice que Chay Blyth ya ha decidido competir en la regata atlántica para multicascos, excluidos de las regatas de Whitebread y de clippers, anunciada por el príncipe Felipe cuando entregó los premios de la Regata Alrededor del Mundo en la alcaldía de Londres el 4 de junio de 1975. El evento multi-casco partirá desde Portsmouth el 1º de noviembre de 1976, no tan pronto como lo desearían quienes apoyan la idea de que estas naves naveguen, y que han ansiado contar con la oportunidad que la Royal Naval Sailing Association y Whitebread están brindando para demostrar la seguridad de estas embarcaciones.

Será un evento de 1.600 millas handicap para catamarans y trimarans entre 40 y 73 pies de eslora total y clasificados de acuerdo con IOMR, para tripulaciones de menos de cuatro personas, incluyendo el patrón y que comprenderá cuatro etapas, constituyendo cada una de ellas una regata por derecho propio:

La primera es desde Portsmouth a Key West (Florida) vía las Azores.

La segunda: Key West a Freetown (Sierra Leona).

La tercera: Freetown a Río de Janeiro.

La cuarta: de Río a Portsmouth.

Se espera que termine alrededor del primer trimestre de 1977.

Aproximadamente en la mitad de cada etapa se establecerán puntos obligatorios de detención, donde los yates deben presentarse, rendir un informe y permanecer luego por un período mínimo de 24 horas. Además, los yates podrán detenerse en cualquier punto para descansar, hacer reparaciones y reabastecerse, pero sólo pueden tomar nuevas tripulaciones en Key West, Freetown y Río.

Promete ser una interesante competencia y la sociedad RNSA-Whitebread sin lugar a dudas proveerá una organización de alta calidad. Pero nunca habrá otra regata tal como la terminada en 1975. Hay mucho que alabarle. Por supuesto, es de esperar que no se repita la trágica pérdida de vidas, pero el rumbo siempre será peligroso. El mar exige disciplina y sobre todo, auto-disciplina. Es la disciplina en tierra, entre los organizadores, la que tiene que ser observada más detalladamente. La brigada de tierra debe actuar con mucha precaución al dar la oportunidad de realizar actos arriesgados a los dueños de yates.

De "Maritime Survey", 1975.

