

Preparar la regata con tiempo



El 22 de noviembre, fecha en que soltará amarras la Regata Cádiz-Santo Domingo, no está ya tan lejos... podríamos decir que queda el tiempo justo para explorar todas las posibilidades en el proceso de

equipamiento y preparación de la embarcación. Por ello, cada mes iremos analizando algunos aspectos que serán de utilidad tanto para esta regata como para cualquier travesía del Atlántico.

Ocho meses dan para mucho entretenimiento si se quiere preparar, con detalle, una regata de 3.300 millas por el Atlántico. Conocer la República Dominicana y todos sus atractivos es un buen inicio y ayudará a sacar partido de la estancia que, dadas las fechas previstas de llegada de la flota a su capital, más de uno aprovechará para enlazar con las vacaciones navideñas en familia. Para tal fin, uno de los patrocinadores de la regata, Iberostar/Viajes Iberia, ofrecerá paquetes para facilitar el agrupamiento familiar durante esos días.

Por otro lado, la puesta a punto del barco, incidiendo, si cabe, en la mejora del instrumental de navegación o su recomendable desdoblamiento, requiere de una labor de asesoramiento que suele resultar agradable conforme se van materializando los progresos en su instalación. Todo lo concerniente al sistema de seguimiento vía satélite, visualizable por internet en tiempo real, o bien la elección de la modalidad para volver a España, son aspectos que los patrones y sus tripulaciones también van a tener que conocer y gestionar en los próximos meses.





Por último, tras haberse anunciado que la llegada estaba prevista en La Marina Casa de Campo, en la zona de la Romana Don Diego, se ha tomado finalmente la decisión de atracar en La Marinita, un nuevo puerto deportivo ubicado dentro del puerto comercial de la capital. Situado frente a la fortaleza del Almirante Cristóbal Colón, este nuevo emplazamiento está bien comunicado con el aeropuerto y, sobre todo, muy cerca de hoteles y locales para disfrutar del merengue y la salsa.

La BLU, obligatoria

Para afrontar singladuras de este tipo, no hay navegante experimentado que no recomiende el desdoblamiento de ciertos elementos del barco como, por ejemplo, la electrónica más esencial. Es de sentido común, pues, aprovechar la oportunidad para equiparse con otro GPS (a pilas será suficiente), quizá con otro piloto automático y con una radio adicional, que, ya puestos, podría ser una BLU para los que todavía no la tengan instalada.



Recordemos que los equipos BLU son obligatorios para la navegación A y B. Aparte de cumplir con la normativa, las BLU son las que ofrecen mayores servicios al navegante para este tipo de singladuras ya que su cobertura es mundial. Aunque se ha conseguido reducir drásticamente su consumo, es necesario disponer de bastante reserva de corriente. Para realizar la travesía a Santo Domingo será suficiente con una de 150W. El BLU tiene la gran ventaja de que toda la potencia de emisión se concentra en aquella parte de la señal imprescindible para el entendimiento, lo cual permite aumentar el alcance y establecer mayor número de comunicaciones en una misma banda sin que se produzcan interferencias. Es, en definitiva, contar con las prestaciones y la calidad sonora de una emisora de radioaficionado con el valor añadido de disponer de una banda especial para la marina que ofrece información básica para la navegación.

El seguimiento en www.yacht-control.com

La aparición del sistema Yacht Control se podría considerar un avance comparable al que supuso la universalización del GPS, debido a que se trata de un sistema de seguimiento de embarcaciones vía satélite que utiliza

internet para reflejar la posición en tiempo real en la carta desde cualquier ordenador con conexión a la red. Por tanto, es una herramienta muy útil para que familiares, organización, periodistas y aficionados sepan dónde se encuentra cada una de las embarcaciones. Este sistema, que comercializa Emi Network, empresa del grupo Azimut, representa la popularización definitiva de una tecnología que, en sus inicios, sólo es-



taba al alcance de las regatas oceánicas con grandes presupuestos. En la pasada temporada se utilizó, con enorme aceptación, en regatas como La Ruta de la Sal, la Mare Nostrum, las 300 Millas de Moraira y otras. Su funcionamiento es sencillo. El terminal, con un GPS interior de 12 canales, emite una frecuencia de envío al satélite Inmarsat, que a su vez reenvía en tiempo real a la estación terrestre actuando de enlace con internet. El servidor de Yacht Control obtiene la información de la estación terrestre, la

combina con datos cartográficos y finalmente reproduce en internet la posición, aportando datos tan interesantes como la velocidad y la ruta realizada de los barcos. Se debe aclarar que en el momento de la compra o alquiler se adquieren dos conceptos. Por un lado, el terminal D+, y por otro, los servicios de internet, que van desde el alta –por un tiempo determinado de 3 a 24 meses– o paquetes de créditos que oscilan entre los 125 y los 1.500 créditos (1 crédito=1 mensaje de posición). Al terminar este tiempo, o los créditos, se vuelven a recargar las diferentes opciones previo pago. El acceso privado a la información por internet se realiza a través de www.yacht-control.com mediante login y password. En la Cádiz-Santo Domingo 2003, su uso es obligatorio (los costes están incluidos en la inscripción). Para proveerse de uno y obtener consejos para su instalación (lo cual es muy sencillo y puede hacerlo uno mismo) se debe contactar con Toni Guiu en el 93 418 66 32. Recordemos que durante la regata los datos se transmitirán "en abierto" a través de la página web oficial de la regata y de Yacht Control.





Sugerencias para la República Dominicana

Una vez se haya llegado a la isla, confraternizado con el resto de tripulaciones y tras haber asistido al acto de entrega de premios que se celebrará el 23 de diciembre, la República Dominicana bien merece ser visitada y, en lo posible, conocida.

La antigua isla de "La Hispaniola", ofrece innumerables contrastes geográficos. Además de perderse en sus bellas playas con sus fon-

dos color verde y turquesa o sus maravillosos rincones solitarios, vale la pena confundirse entre sus gentes, saborear su gastronomía caribeña y visitar sus innumerables locales nocturnos para vibrar con sus ritmos. Alquilar un vehículo ayudará a conocer un país que, por poner un ejemplo, posee la cima más alta del Caribe (Pico Duarte), con unos sorprendentes 3.140 m.

La vuelta a casa

Ocho meses dan para recabar mucha información acerca de las posibilidades de regreso a España tras la regata. Lógicamente existen varias modalidades de vuelta en función de la disponibilidad económica y de tiempo de cada tripulación.

En la regata Cádiz-La Habana 2001, por ejemplo, fueron varios los barcos que decidieron regresar en conserva. La mayoría decidió embarcar sus barcos en cargueros especializados en estos transportes. Otra alternativa es la posibilidad de contratar a un profesional para que realice el traslado. Es sólo cuestión de informarse, contactar y negociar. □ E. Tarrés

Para más información:

www.regatacadizsantodomingo.com



Santo Domingo en internet



www.santo.domingo.com
www.caribseek.com/
Dominican_Republic
www.dominicana.com

Empresas de transporte

Ràpid Transit Service

Contacto: Sra. Aurelie Lombardet (habla español)
 Tel. +34 971 40 12 10
 Fax. +34 971 40 45 11
 e-mail: avasco@attglobal.net
www.rapidtrans.com

Representada en Francia por:

Dockwise Yacht Transport France

Contacto: Sr. Adam Talerton (habla español)
 Tel. +33 4 93 93 18 56
 e-mail: dwt.france@dockwise.com
www.yacht-transport.com

Sevenstars (Holanda)

Contacto: Sr. Aaron Wylie
 Tel. +31 0 514 568 377
 Fax. +31 0 514 568 366
 e-mail: d.overmars@sevenstar.nl
www.sevenstar.nl

Patrones profesionales Hop Travel-Yachts

Contacto: Sr. Enric
 Tel. 609 331 605
 Fax. 932 251 975