

# Riotecna Minitransat RG 650



El diseñador naval Nicolás Goldenberg es el responsable del diseño de última generación de los Minitransat que Riotecna construirá en Buenos Aires. La idea es fabricar un clásico de competición para enfrentar a cualquier barco europeo de la clase. Para eso incorpora las líneas más modernas que se están utilizando en este momento: cantos bajos, fondo más plano, mayor estabilidad de forma y líneas de agua más limpias.

Tanto Nicolás Goldenberg, el diseñador, como Santiago Zizzi, el constructor, siempre fueron apasionados de los veleros pura sangre, con diseños radicales y alto rendimiento. Nicolás navegó durante muchos años en un Minitransat de diseño propio, que construyó bajo la modalidad Proto.

“Por esas cosas de la vida, un día nos pusimos en contacto y surgió la idea de construir los Mini en producción de serie –explicó Zizzi–. Al mismo tiempo vimos que en Argentina no existía nada parecido. En Europa, la clase Minitransat está en auge, existiendo una gran demanda de barcos. Nos pareció un proyecto viable, mas allá de lo que nos gustan los Minis a los dos”.

La clase Minitransat está pensada para regatas de crucero con tripulación reducida –en solitario o en dobles–. Los Mini se caracterizan por su maniobra simple, al mismo tiempo que pueden navegar muy velados y a gran velocidad.

El Minitransat argentino que está construyendo Riotecna tiene 6.5 metros de eslora, tres metros de manga y un calado de 1.6 metros (con bulbo de plomo). A simple vista se puede ver la generosa superficie vélica, acompañada por las características de las líneas de agua. Todo esto promete proporcionar un alto rendimiento, especialmente con vientos francos.

El RG 650 se inscribe entre los Minitransat de serie. Es una clase reservada para barcos de producción, que poseen limitaciones de varios tipos. Su objetivo es que la embarcación sea accesible, tanto en costo como en mantenimiento y técnica de navegación. Además, deben ser fabricados por astilleros aprobados por la clase Minitransat, la cual verifica que se cumplan todas las normas de diseño y construcción, entre ellas el *box rule* que determina las dimensiones del barco y que todos los barcos del astillero sean esencialmente *one design*.

Para que un barco sea considerado de serie, se tienen que construir al menos diez ejemplares iguales. Además, debe realizarse una clasificación: navegar al menos 2 mil millas en regatas de la clase con al menos dos piernas de más de 500 millas y una navegación en un recorrido de mil millas en solitario.

La eslora y la manga de los barcos de serie y los prototipos es igual, lo que varía entre ambos es el calado (los prototipos calan hasta dos metros y pueden tener quillote basculante), la altura del mástil (los prototipos llegan hasta 12 metros) y el largo del totalón (que en los prototipos es de hasta tres metros).

En el caso de las embarcaciones de serie, los materiales permitidos son resina poliéster y fibras de vidrio. Está prohibido el carbono, titanio y otros materiales de alto costo.

En comparación a los otros Mini de serie, el RG 650 tiene líneas más modernas, similares a los prototipos de última generación que actualmente están navegando.

Este tipo de embarcaciones no requiere de procesos nuevos o desconocidos para Riotecna ni para su diseñador. Ambos están muy familiarizados con las técnicas de laminación y construcción requeridas.

Según lo establecido por la clase, el casco debe ser construido en fibra de vidrio, aunque se permite el uso de Coremat. En la cubierta se autoriza el empleo de estructuras en “sándwich”. “El RG 650 será construido usando materiales de primerísima calidad provenientes de Inglaterra (SP-Gurit), entre ellos se utilizarán fibras cuadriaxiales, biaxiales y unidireccionales –señaló Zizzi–. Para lograr la máxima seguridad y rendimiento hemos decidido importar los mástiles de Z-Spar (Francia), herrajes de cubierta Karver (Francia) y Ronstan (Australia), y molinetes Holmatro (Holanda). Por otro lado todos los herrajes de inoxidable se fabricaran con material calidad 316, lo que asegura su durabilidad”.

De esta forma, Riotecna pretende ofrecer un producto de máxima calidad, que estará destinado básicamente a la exportación y que quedará reservado al público nacional más exigente.

Al cierre de esta edición ya se había comprometido la construcción de ocho barcos, destinados a Europa, Estados Unidos y el mercado local. El astillero tiene una capacidad de producción inicial de dos barcos mensuales. El valor del barco en la Argentina es de 31 mil dólares, completo, sin velas. El precio

## Ficha técnica

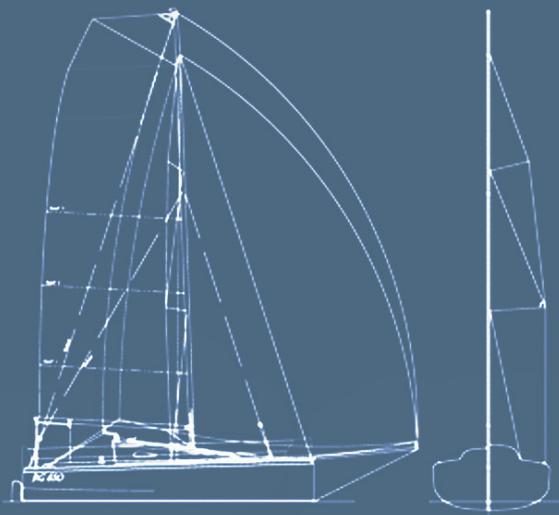
- Eslora: 6.5 m.
- Manga: 3.0 m.
- Calado: 1.6 m (bulbo de plomo).
- Altura de mástil: 11 m.
- Botolón: 2.4 m.
- Superficie vélica en ceñida: 42 m<sup>2</sup>.
- Asimétrico: 80 m<sup>2</sup>.
- Código Zero: 70 m<sup>2</sup>.
- Más información: [www.rg650.com](http://www.rg650.com).
- Contacto: [info@gyachttdesign.com](mailto:info@gyachttdesign.com) / [info@riotecna.com](mailto:info@riotecna.com).

promedio para un Minitransat producido por un astillero europeo es de 40 mil euros. El primero de la serie de Riotecna se botará en junio. Se destinará a la demostración y el testeo.

La clase Minitransat atraviesa en este momento un gran auge en Europa, donde hay más de 800 barcos registrados. Se proponen regatas de media y larga distancia, en las cuales la cantidad de inscriptos debe ser limitada, debido a la gran cantidad de participantes. De esta manera se logra brindar la seguridad que la clase se merece.

“Demás está decir que los barcos son sumamente seguros, siendo este uno de los objetivos primordiales de la clase –manifestó Goldenberg–. Todos los Minis tienen una reserva de flotación en espuma que suma 1.4 m<sup>3</sup>, lo que asegura la flotación de 1.400 kilos, cuando el peso del barco es de apenas mil kilos. En caso de un incidente, el barco siempre queda flotando”.

Otro requerimiento es que la puerta de entrada debe ser estanca. También cuenta con una salida de emergencia en la popa, donde se coloca la balsa. En caso de una vuelta de campana, se puede salir del barco por la escotilla de popa, sin correr el riesgo de inundar el interior. “El desafío fundamental es construir un barco con un mínimo peso y una rigidez máxima”, concluyó Zizzi 



## ESCUELA DE NAVEGACION

- Cursos de Timonel / Patrón
- Conductor Náutico

— Nomenclatura Marinera  
— Cartografía  
— Meteorología  
— Derecho de Paso

— Luces de Navegación  
— Maniobras Maríneas

También Navegación Nocturna  
Visitas Guiadas

CLUB LAS BARRANCAS

Profesor a cargo:  
**FERNANDO FABERSANE**

“DESDE 1985 FORMANDO MARINOS”

INFORMES E INSCRIPCIÓN

4798-3654 | 15-4438-7306

[fernandofaber@yahoo.com](mailto:fernandofaber@yahoo.com)

[www.fabernautica.com.ar](http://www.fabernautica.com.ar)

INSCRIPCIÓN Y MATRÍCULA SIN CARGO

## TRANSPORTES



BONDINAUTICA

Sergio Bonelli [info@bondinautica.com.ar](mailto:info@bondinautica.com.ar)

Arg.: 15 3581 3497

Chile: 8801-9458

## Servicios Náuticos Integrales

Diseño • Instalaciones Mecánicas

SERVICE OFICIAL  
**YANMAR**

Cel: 15-5452-5899 • 15-6187-8849

## ¿Necesita reorganizar la logística de su empresa?

Podemos ayudarlo a encontrar la solución

**wdp** consulting

[www.wdpconsulting.com.ar](http://www.wdpconsulting.com.ar)