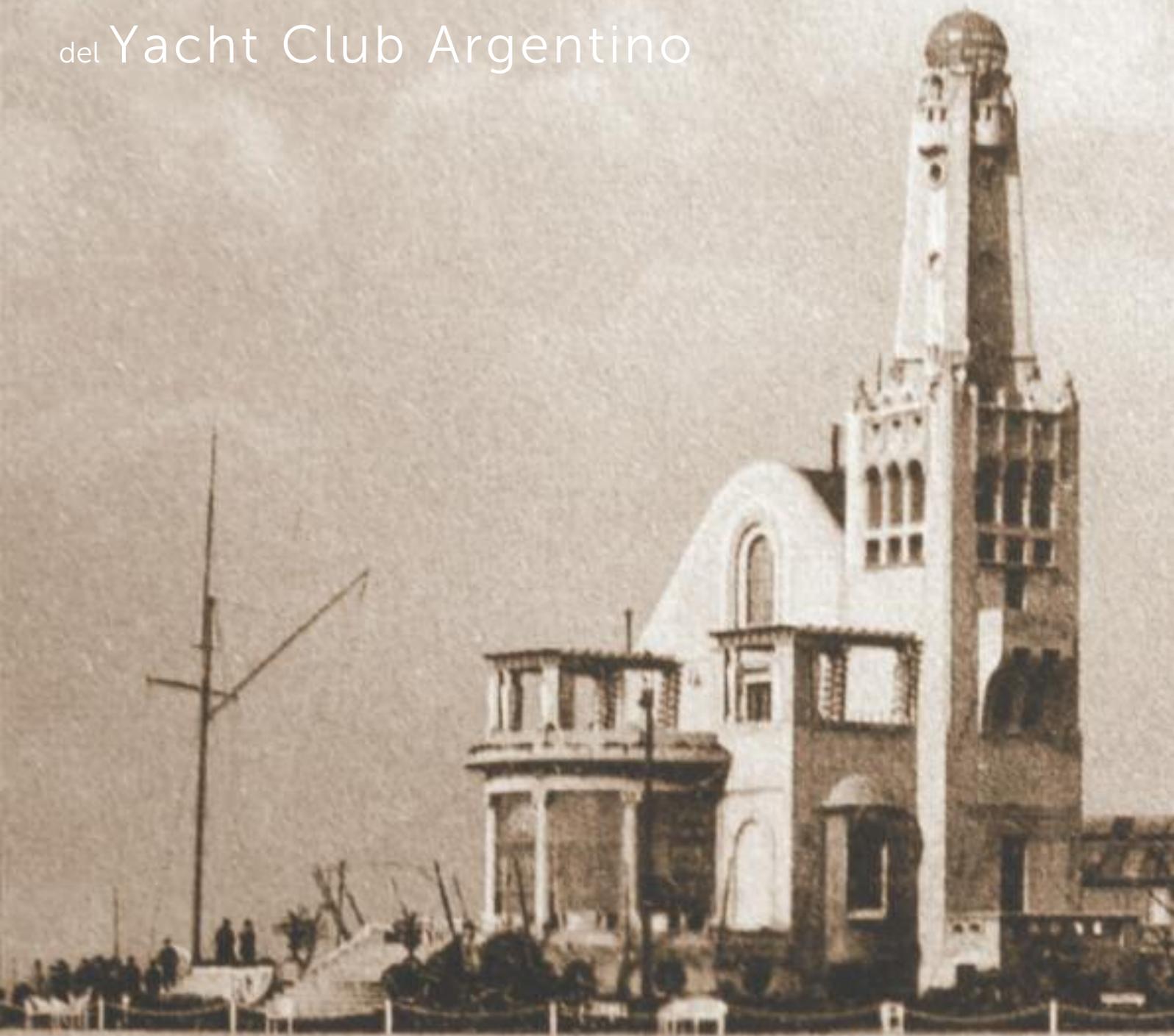


EL YACHT

del Yacht Club Argentino



Diciembre 2015 - N° 207



Fundado el
2 de julio de 1883

Con Quiero Viajes canjeá y volá cuando quieras.

- ✓ Sólo con puntos.
- ✓ Accedés a pasajes de premio.
- ✓ Volás a destinos destacados.

Destinos internacionales

	desde puntos
Santiago de Chile	5.500
Río de Janeiro	6.000
Miami	12.000
New York	13.000
Madrid	20.000
Roma	23.000
Londres	25.000
Sidney	28.000

Destinos nacionales

	desde puntos
Buenos Aires	4.000
Salta	4.000
Iguazú	4.000
Mendoza	4.000
Córdoba	4.000
Bariloche	5.000
El Calafate	5.000
Ushuaia	5.000

Consultá más ofertas para pagar tu viaje combinando puntos, pesos y cuotas en quiero.com.ar

galiciaeminent.com/quieroviajes



LOS SERVICIOS TURÍSTICOS DE QUIERO VIAJES SON OPERADOS POR ANATIPCOM SRL, LEGAL EN EL BANCO GALICIA SE RESPONSABILIZA EXCLUSIVAMENTE POR EL OTORGAMIENTO DE PUNTOS Y LOS MEDIOS DE PAGO PARA ACCEDER A LOS SERVICIOS TURÍSTICOS, Y NO OTORGA GARANTÍA DE NINGÚN TIPO RESPECTO DE ELLOS, LO QUE CORRESPONDE EXCLUSIVAMENTE AL PRESTADOR Y/O A LOS RESPECTIVOS PROVEEDORES DE LOS SERVICIOS. PROMOCIÓN VÁLIDA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA EXCLUSIVAMENTE PARA LOS CAJES REALIZADOS A TRAVÉS DE QUIERO VIAJES SÓLO CON PUNTOS QUIERO. PARA LOS TICKETS AEREOS A LOS DESTINOS INDICADOS EN LA SECCIÓN DESTACADOS DE QUIERO VIAJES, VÍVIVO QUIERO COMAR, DESDE EL 1º DE AGOSTO DE 2015 HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 INCLUSIVE. EN NINGÚN CASO, SE INCLUYE EL PAGO DE TASAS AEROPORTUARIAS, A CARGO DEL BENEFICIARIO DEL PASAJE. ALGUNOS DESTINOS PUEDEN REQUERIR PASAPORTE Y VISA A CARGO DEL BENEFICIARIO DEL PASAJE, Y LOS MISMOS ESTÁN SUJETOS A DISPONIBILIDAD Y CONFIRMACIÓN POR PARTE DE LA AEROLÍNEA. EN CASO DE VIAJE DE MENORES, SE DEBERÁN SATISFACER PREVIAMENTE LOS REQUISITOS LEGALES. DESTINOS, FECHAS Y VALORES EN PUNTOS SUJETOS A DISPONIBILIDAD. EL CAJES NO GARANTIZA LA POSIBILIDAD DE EFECTUAR CAMBIOS EN EL PASAJE OBTENIDO PROMOCIÓN EXCLUSIVA PARA CLIENTES INSCRIPTOS A QUIERO, NO ACUMULABLE CON OTRAS PROMOCIONES VIGENTES Y SÓLO DISPONIBLE PARA AQUELLOS CLIENTES QUE AL MOMENTO DE CAJESAR SE ENCUENTREN AL DÍA CON SUS PRODUCTOS. CONSULTÁ VIGENCIAS Y CONDICIONES EN BANCOGALICIA.COM, O LLAMANDO AL 0810-777-3333.

Director

Alfredo Batíco Rojas

Diseño

Sebastián Kirschenbaum

Impresión

EBD Impresiones
4246-9835

Yacht Club Argentino

Viamonte y Costanera Sud
Ciudad de Buenos Aires
Teléfono: 4314-0505
e-mail: yca@yca.org.ar
sitio: www.yca.org.ar

"Revista El Yacht" es marca registrada por el Yacht Club Argentino. Se permite la reproducción de artículos, imágenes o fotos con la debida autorización escrita del Yacht Club Argentino. Dirección Nacional del Autor N° 102.332

Comisión Directiva

Comodoro
Juan V. Tedin

Viccomodoro
René E. Soulás

Secretario Honorario
Jorge A. Jáuregui

Prosecretario Honorario
Fernando J. Fraguío

Tesorero Honorario
Eduardo E. Camou

Protesorero Honorario
Carlos V. D. Jasson Hardie

Vocales Titulares
Jorge Álvarez Gallesio
Marcel Bacqué
Juan L. P. Cernadas
Paulo M. Cosentino
Ricardo C. Scherianz
Héctor A. Tebaldi

Vocales suplentes
César Adrogué
Gerardo L. Araujo
Benoit P. Culot
Jorge A. Goulu
Alejandro E. Laurence
Francisco J. Tavella



Sumario



Tapa

Nuestra sede de
Dársena Norte en 1925



- | | | | |
|----|-------------------------------|----|-----------------------------|
| 4 | 100 años en Dársena Norte | 16 | 100 años de la Copa America |
| 6 | Semana de Buenos Aires | 22 | Los cuentos del gato |
| 10 | Tercera Regata Interna | 26 | Técnica náutica |
| 12 | Invitational Cup | 28 | Campeonato Argentino de ORC |
| 14 | Semana de Clásicos de Colonia | 30 | Nuestras regatas |

Gala Rolex

El 14 de octubre tuvimos en la sede de Dársena Norte la presentación de la Gala Rolex con un concierto de Jazz que fue interpretado por Manuel Fraga y su conjunto.

Despertó el gran entusiasmo de todos los asistentes quienes conocen al maestro Fraga como uno de los mejores en el medio del Jazz en nuestro país.

Gala lírica auspiciada por AA2000

En un marco de excelencia lírica se presentó una de las mejores sopranos de nuestro país, la Sra. Soledad de la Rosa, acompañada al piano por el maestro Claudio Santoro y clarinete.

Su interpretación de Faure y Wolff fueron impecables siendo seguida con especial atención por un público exigente que supo valorar la calidad de la misma.

Ambos de trayectoria internacional.



Concierto extraordinario en honor a Santa Teresa de Avila

El día 3 de junio se llevó a cabo un concierto de guitarra ejecutado por el guitarrista español Javier Ares Yebra quien estaba en gira por países de América con el acompañamiento de la embajada de España.

Este singular evento en honor de los 400 años del nacimiento de Santa Teresa de Avila fue auspiciado por el Ministerio de Cultura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Ares Yebra interpretó obras de compositores españoles del siglo 16, época en que la santa vivió.

Son bellas obras, algunas de mucho interés, como la obra de guitarra que amaba Carlos V, emperador de España desde su juventud.

Se matizó el concierto con obras como Asturias de Albeniz y también el violonchelista Alejandro Larrañaga acompañó con obras de Astor Piazzola.

Fue un concierto que los oyentes disfrutaron por su excelencia artística.

Evento auspiciado por la Oficina Comercial y Cultural de Taipei en la República Argentina y Cámara de Comercio Argentino Taiwanesa

Bajo el título de "Taiwan en vivo" el 30 de septiembre pasado nuestros socios y amigos gozaron de un espectáculo de ballet y canciones de Taiwan como occidentales, se llevó a cabo con la presencia del embajador de Taiwan Sr. Huan y miembros de su cuerpo diplomático como de empresarios de aquel país.

Fue extraordinariamente atractivo, siendo la primera vez que se presentó en nuestro club un espectáculo oriental, siendo aplaudido por los asistentes en forma reiterada. Fue filmado y grabado por la cadena CNN de Asia.

El 6 de noviembre en la sede de San Fernando hemos dado término a nuestro ciclo cultural 2015 con comida y baile, teniendo la presencia de gaiteros gallegos para amenizar la misma

La subcomisión de cultura agradece a los siguientes sponsors que nos acompañaron durante este ciclo cultural diciéndonos muchas gracias y feliz año nuevo

DALLESIO IROL - ZOLODA S.A. - NIDERA S.A. - GALICIA EMINENT - OFICINA COMERCIAL Y CULTURAL DE TAIPEI - CÁMARA DE COMERCIO ARGENTINO TAIWANESA - EXXONMOBIL - AA ARGENTINA 2000 - MINISTERIO DE CULTURA DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES - ROLEX S.A. - MARSH CIA. DE SEGUROS - TELEFÓNICA DE ARGENTINA - JAMES SMART - BODEGAS LAVAQUE.

El día viernes 22 de enero a las 21 hs en nuestra sede de mar el plata se ofrecerá un concierto con música ligera y tango. Se presentará el muy conocido violonchelista maestro Miguel Ángel Navarro acompañado al piano por el maestro Manuel Fargot.





LA PÁGINA DEL COMODORO

Estimados amigos, hoy tengo el honor de llegar a Uds. por primera vez como Comodoro, y me toca hacerlo en un momento muy propio e histórico en el que festejamos los cien años de la inauguración de nuestro extraordinario edificio de Dársena Norte. Además también coincide con la auspiciosa circunstancia de que nuestro Club exhibe un significativo poder de organización deportiva al que hemos llegado gracias al notable y permanente esfuerzo de los directivos y personal involucrados. Por primera vez hemos superado los 1000 participantes en un clásico evento bien nuestro y de nivel internacional: la Semana de Buenos Aires.

Hay también un hecho que debo destacar especialmente. Se trata de la notable y exitosa gestión de nuestro ex Comodoro Ricardo Galarce quien con mano firme y segura al frente de la Comisión Directiva nos ha conducido para superar las dificultades que nuestro Club ha sufrido y que aun hoy complican el desempeño de tantas otras instituciones.

Asimismo, y no menos importante, con paciencia y sabiduría logró un mayor acercamiento y cohesión en nuestros socios. Está claro hoy que formamos una hermandad muy especial. Llevamos dentro el espíritu del navegante. Como tales, sabemos que después de capear una tormenta hay que achicar, ventilar y secar al barco, repasar la maniobra y recuperar el barlovento que nos arrebató el mar.

De esta manera se hizo nuestro Club, con el permanente trabajo de tantos dirigentes y socios que durante ciento treinta y dos años de existencia, nunca perdieron de vista el destino que marca nuestro Estatuto. Como en una regata, hubo aciertos y errores, pero todos han aportado su esfuerzo y voluntad para hacer lo que hoy es el Club.

La Comisión Directiva es una tripulación elegida para realizar las maniobras necesarias para competir en todas las aguas. Me toca ahora la responsabilidad del capitán, pero siempre con la invaluable compañía de esta tripulación que está y estará atenta y vigilante codo a codo desde su puesto en la maniobra para trabajar, aportar ideas y experiencia.

No caben dudas que durante este nuevo período la Comisión Directiva deberá luchar contra las inevitables dificultades. Tomará las acciones y decisiones de acuerdo a su prudente y leal saber y entender en los mejores intereses del Club. Naturalmente aprovechará todas las circunstancias favorables que se presenten. Pero sería presuntuoso suponer que no existirán errores. Como responsable final, pido indulgencia anticipada por ellos.

Aprovecho para hacerles llegar a ustedes y sus familias un fuerte abrazo y desearles una Feliz Navidad y los mejores vientos para el Año 2015, para nuestro Club y para nuestro País.

Juan V. Tedin
Comodoro

100 AÑOS EN DÁRSENA NORTE

por Alfredo Bafico Rojas

El próximo 23 de diciembre, nuestro edificio principal cumplirá cien años desde su inauguración.

Obra del arquitecto francés Edouard Le Monnier, es un edificio “art nouveau” con cierta influencia de la Secesión Vienesa, instalado en el lugar de arribo del tráfico de ultramar a nuestro país, siendo durante muchas décadas un detalle emblemático de nuestra ciudad, comparable a la estatua de la Libertad en Nueva York.

Desde su fundación en 1883, nuestro Club había transitado por distintos asentamientos, como la margen del Riachuelo, el “Dock” Sur y el Tigre. En 1897, aparte de sus actividades deportivas y sociales, en el Yacht Club Argentino ocurrieron dos cosas importantes. Se solicitó al Congreso Nacional un terreno en inmediaciones de la Dársena Norte del Puerto Madero para construir allí un edificio y el Sr. Juan H. Logan donó al Club una casa flotante de buen tamaño llamada “Dunskey”, que funcionó a flote en el Tigre hasta 1903 cuando fue instalada sobre pilares en un terreno ribereño del Riachuelo cedido por concesión.

Por entonces, todos los terrenos de la zona portuaria eran propiedad del Estado Nacional y solo existía Puerto Madero, construido entre 1887 y 1898 con dos salidas al Río de la Plata, al Sur

por el Riachuelo y al Norte por la Dársena Norte con su boca defendida al sur por un primitivo murallón de piedras, el que en 1912 fue prolongado con las obras del Puerto Nuevo y hoy es la “escollera de los pescadores”.

En 1910 el Yacht Club Argentino ya tenía 311 socios con 37 yates de vela y 90 embarcaciones de motor matriculadas, organizando ese año 39 regatas de vela y 2 de motor. Presionado por sus necesidades operativas, el Club presentó al Congreso Nacional un proyecto para instalar la “Dunskey” reparada a flote contra el exterior del espigón Sur de la Dársena Norte, en un amarradero cerrado por dos rompeolas a construir por el Club, uno saliente del espigón antedicho y otro del murallón antedicho, ya que en aquellos días el nuevo amarradero quedaría “aguas afuera” en el Río de la Plata. Gestionado por el ex - Comodoro, Almirante. Enrique Howard, el proyecto fue aprobado por Ley 8221 (BO, 17 octubre 1911) que otorgó al Club el uso de un espejo de 30.000 m² para fondeadero y un aporte de 80 mil pesos fuertes para construir las obras de defensa.

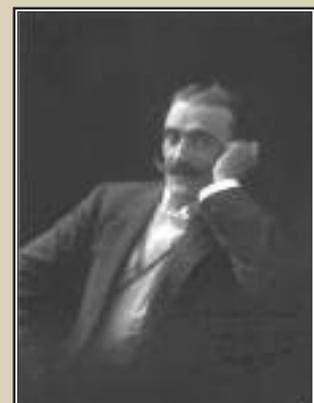
Pero en 1911 comenzaron las obras del Puerto Nuevo con el tendido de una es-

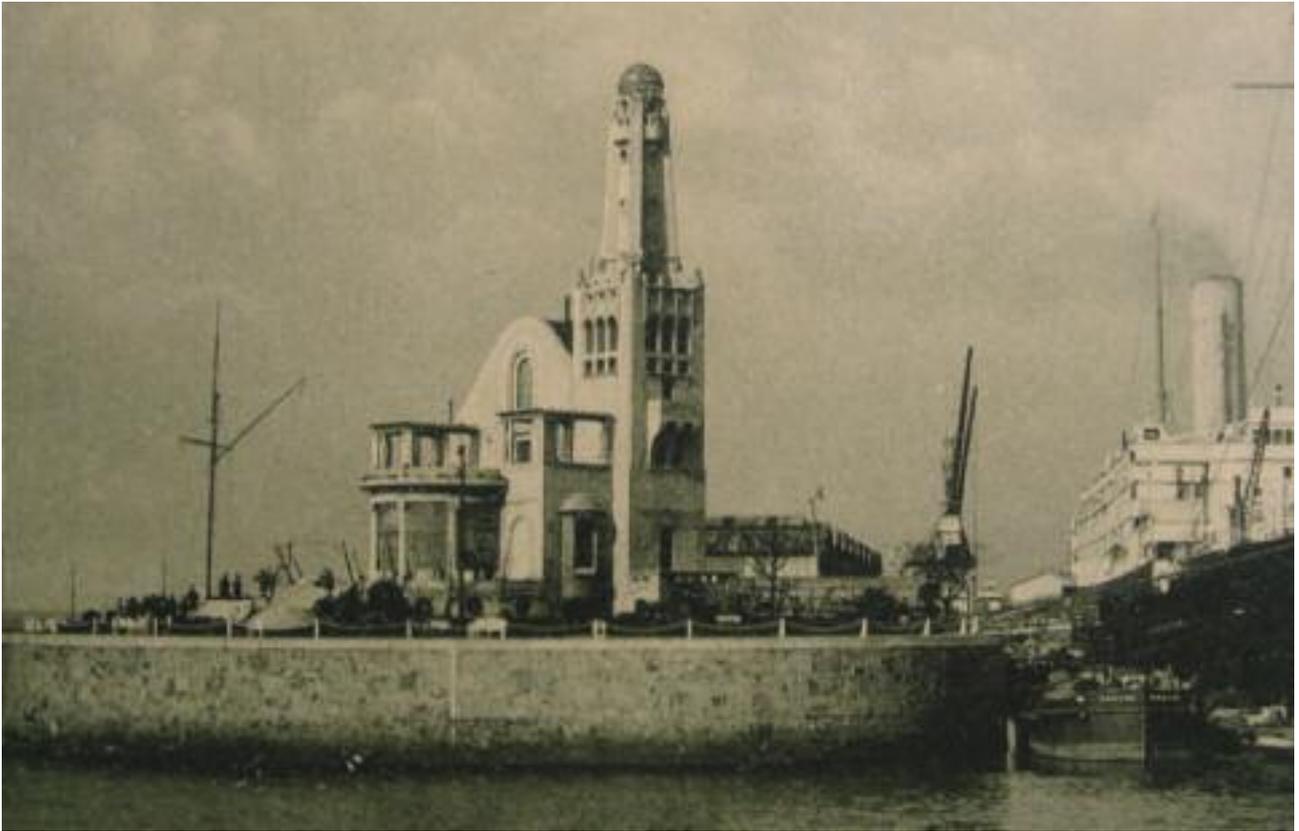
collera de 2700 metros por el Este y la prolongación del murallón a 950 metros.

En 1913 se sancionó el Decreto Nacional que concedió al YCA el terreno sobre el espigón que hoy ocupamos. Y para entonces, las amarras quedaban protegidas dentro del gran antepuerto del Puerto Nuevo, haciendo innecesarias nuestras proyectadas obras de defensa. Se gestionó ante el Congreso el permiso para destinar el aporte aprobado por la Ley 8221 para la construcción de un edificio sobre el terreno cedido por el reciente Decreto.

Y en la Asamblea de junio 1914, el Club aprobó el proyecto de un novedoso edificio presentado por el arquitecto Le Monnier, de elevado prestigio profesional con numerosos diseños suyos edificados en Buenos Aires, La Plata y Rosario.

Nuestro inmueble fue una obra sorprendente del “art nouveau” para un Buenos Aires formal que todavía no aceptaba fácilmente las nuevas propuestas surgidas en Europa durante la segunda mitad del siglo XIX. Con audacia creativa se recostó un faro a una gran ola en la estructura frontal, mientras que el fondo del edificio se plan-





taba sobre un contorno semicircular con dos rectángulos laterales conteniendo un gran salón en el segundo nivel, cuya terraza estaba enmarcada con dos pequeñas pérgolas. El primer nivel en el plano superior del espigón, donde actualmente están el bar, los toiettes, las salas Aguirre, Grumetes y la cocina, originalmente estuvo destinado a depósito de equipo, materiales y herramientas.

La fachada se orientó al sudoeste pues hasta allí llegaba la vía de acceso al lugar. Columnas, aberturas y arcos con la típica distribución del arq. Le Monnier. Las paredes del faro fueron decoradas con ventanas circulares enmarcadas con aros salvavidas y el frente de la ola quedó ornamentado con bajo relieves y columnas encuadrando un ventanal del segundo nivel y la entrada principal, cerrada con un pesado portal de vidrio y estructura de bronce en forma de timón a donde se accede por una amplia escalinata envolvente.

Veredas con césped, cercos de ligustro y árboles bajos sin ocultar al edificio. La mitad del gran salón con vista al río y varias otras salas para diversas actividades distribuidas en tres niveles. Todo internamente unido con pasillos amplios y dos escaleras de caracol talladas en madera, una de ellas llegando hasta la base del faro por cuyo interior se asciende hasta el remate esférico por otra escala envolvente de hierro. Estructura de mampostería con ladrillos y argamasa, techados exteriores y pisos cerámicos, ventanales metálicos y

puertas de madera. Amplia platea circundante a nivel bajo sobre el espigón, altos ventanales en todos los ambientes y los balcones de la torre.

El edificio, admirado hasta hoy por sus formas, su ubicación y su actividad particular, se inauguró el 23 de diciembre de 1915.

Con el crecimiento del Club se hicieron necesarias varias obras de ampliación, modificando en cierta medida los lineamientos originales. Una falla de suelo en el espigón durante los años 90 motivó una interesante obra de apuntalamiento encadenado por dentro de la estructura. Recientemente se modernizó completamente la cocina para favorecer la actividad social en la sede.

En la sede porteña de nuestro Club funcionó entre 1942 y 1959 la primera Escuela de Hidroaviación Civil con pequeños biplazas Luscombe Silvaire de 75 HP, en cuyos cursos recibieron sus respectivos brevets numerosos consocios que fueron incorporados a la Reserva de la Aviación Naval Argentina.

Distinguidas personalidades del ambiente social, diplomático, científico y empresario han visitado al edificio en sus primeros cien años. El entonces Príncipe de Gales, después Rey Eduardo VIII de Inglaterra, el Emperador de Japón y el actual Rey Guillermo de Holanda. Desde el explorador polar Dr. Jean Charcot hasta Albert Einstein. Los aviadores españoles del Plus

Ultra. Altos oficiales del Graff Spee. Artistas extranjeros como Lana Turner, Rita Hayworth, Walt Disney y Paul McCartney. Varios Presidentes argentinos. Durante una discreta comida en nuestro salón principal se decidió la campaña de Il Moro di Venezia para la Copa del América 1992. Sir Peter Blake nos deleitó con una interesante conferencia sobre campañas deportivas.

Las instalaciones de nuestro edificio siempre brindaron una considerable actividad social con bailes previos a las regatas a Río de Janeiro, a Mar del Plata, al inicio de nuestras temporadas deportivas en cada primavera y durante cada festejo del cumpleaños del Club y la cena del año nuevo. Numerosas exposiciones y conferencias, cursos, casamientos, entregas de premios y otras actividades, muchas de ellas ya tradicionales, siempre han mantenido la vigencia de la sede.

Nuestra casa centenaria ha sido declarada "Edificio Histórico", "Playa de Maniobras Navales" y "Base de Instrucción Aeronaval". Edificio del cual se cuenta por ahí que cuando fue encargado en 1914, algún miembro de nuestra Comisión Directiva sugirió que fuese proyectado "para que solo sirviera como Club".

ANTECEDENTES

- Nota del sr. Roberto E. Sieburger, Revista El Yacht, edición N° 172, abril 2009, páginas 8 a 11.

- Memorias – Balances YCA de los años 1886 a 1915.

XIX

por ALFREDO BAFICO ROJAS

fotos CLAUDIO CAMBRIA

Semana de Buenos Aires

Durante cinco jornadas de octubre pasado, nuestro Club desarrolló en Dársena Norte su tradicional certamen internacional para monotipos de vela, que otorga puntaje para el Ranking ISAF de Clases Olímpicas.



Con 722 barcos inscriptos, de 21 Clases y categorías distintas, el evento contó con 1036 participantes provenientes de Argentina, Antillas Holandesas, Bermuda, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Islas Vígenes, Méjico, Paraguay, Perú, Puerto Rico, Singapur, Suiza y Uruguay, mereciendo este año la contribución principal de Galicia Eminent y la colaboración de BGH, Alba

Caución, Astilleros del Sur, Esinex, Galeno, Greenpeace, Harken, Ideal Sanitarios, La Guardería, Luz Verde Iluminación, Magret, Nordik Wear, North Sails, Omnigraphics, Rental Play, Riotecna, South American Riggin, Taragüi, Treego y Vini-Tape. Asimismo, el torneo recibió la importante cooperación de la Prefectura Naval Argentina, de la International Sailing Federation (ISAF), de la Federación Argentina de Yachting

(FAY), de la Administración General de Puertos y especialmente de nuestra vecina Asociación Argentina de Pesca.

El sábado 3 tras las gestiones de inscripción y la conferencia de organización, las ocho Comisiones de Regata salieron al Río de la Plata para fondear sus respectivos recorridos y las Clases fueron zarpando, de la rampa las de orza y desde sus amarras las de quilla. Pasado el mediodía, el antepuerto y nuestro

CLASIFICACION (tres primeros puestos; consocios en negrita)

SOTO 33 (6 participantes - 8 regatas)

- 1) **ALLEGRO, Facundo de Achával**
- 2) **CINQUE, Federico Haymes Biedma**
- 3) **REPUESTOS, Augusto Bassanetti**
- 4) **GAUCHO, Miguel Corti**
- 6) **XE, Leonardo D´Onofrio**

OD 27 (7 participantes - 12 regatas)

- 1) PONTO 2, Sebastian Vignale
- 2) **SJAT, Jorge Lusa**
- 3) BOLT, José I. Arrondo
- 4) **TWO, Jeremías Speranza**

5) INTRÉPIDO, Francisco Campero

6) GUASÓN RELOADED, Gustavo Capusotto

MATCH 30 (7 participantes - 10 regatas)

- 1) MOROCHA, Miguel Fraschini (URU)
- 2) TOLERANCIA CERO, Jorge Ibarborde
- 3) MATCH POINT, Martin Frey

J 24 (8 participantes - 12 regatas)

- 1) EXTASIS, Pedro Garra (URU)
- 2) CACIQUE, Sergio Pendola

3) WORKNET, Nicolás Cubría

6) SHARK, Alejandro Rossi

SOLING (9 participantes - 8 regatas)

- 1) **Paulo Cosentino**
- 2) Martín Busch
- 3) Carlos Zotta

STAR (5 participantes - 5 regatas)

- 1) **Torkel Borgström**
- 2) Gustavo Warburg
- 3) Daniel Della Torre

GRUMETE (10 participantes - 8 regatas)

- 1) MI VIEJO, Hernán Muñoz
- 2) BANDERÍN, Federico Moretti
- 3) MAGOO, Jorge Maffei
- 4) **CRIOILLO, Javier Tavella**

29er (21 participantes - 18 regatas)

- 1) J. Chifflet / F. Radovitzky (URU)
- 2) **F. e I. Cosentino**
- 3) M. Finck / G. Moreira (URU)
- 5) **V. Barbarossa / A. Pesalaccia**
- 7) **C. Frers / T. Di Luciano**

amarradero quedaron florecidos con incontables velas que se dirigían a sus canchas de regata.

Un viento arrachado y frío de 12 nudos soplaba de tierra, muy inestable al socaire de la ciudad. Por más que lo intentaron, los Oficiales de Regata tuvieron mucha dificultad para fondear con precisión sus respectivos trazados y los inevitables cambios de recorrido agregaron condimento a las competencias que tuvieron un marcado tinte táctico con incontables cruces y encuentros en las marcas.

De vuelta en tierra firme, una parte de la concurrencia compareció en las numerosas audiencias por protestas, mientras el resto reponía energías y calor en la amplia carpa de actividad social. Los más chicos contaron con otra carpa aledaña en cuyo interior se habían instalado juegos de salón como dos mesas de ping-pong, seis metegoles, dos sapos, una mesa de pool y un bosque de componentes inflables.

El domingo 4 de octubre, fue otro día frío con vientos del Sudeste a 15 nudos que rotaron hacia el Este complicando la marejada. Modificados los horarios del día inicial, el tráfico de reingreso a rampa quedó solucionado para evitar la aglomeración de embarcaciones. En esta jornada finalizó el certamen de la Clase Internacional Star con cinco regatas corridas.

El sábado 10 soplaron 16 nudos del Sud-sudeste, más estables pero con bastante frío y mucho oleaje. Comenzaron sus competencias las Clases Grumete, S 33, Snipe, Soling y 49er FX. Por su parte, 29er y F 18 iniciaron sus respectivos Campeonatos Sudamericanos. Por la noche, el Club agasajó a los participantes con una recepción en la carpa de actividad social durante la cual se homenajeó a



- 8) M. Piancenza / F. Travascio
- 10) T. Vugman / J. Liniado
- 13) M. Fernandez Chinigo / J. Mayer
- 14) N. Hovassappian / M. Somodi
- 16) D. Vilches / T. Peluso
- 19) L. Alegre / N. Ponce
- 20) N. Benozzi / M. Pociuko

CADET (23 participantes - 12 regatas)

Campeonato Argentino 2015

- 1) S. Plantie / M. Finsterbusch
- 2) L. Pruden / F. Diaz Taamallo

- 3) J. Fregonese / B. Heredia
- 7) L. y C. Pasquariello
- 9) L. Rodriguez Viegas
- 12) M. y T. Dvorkin
- 15) C. Agnoletti / L de Martini
- 21) P. de Ibarlucea / L. Sigal
- 22) C. de Martini / F. Perroto

INTERNATIONAL MOTH

(6 participantes - 9 regatas)

- 1) Franco Gregg
- 2) Brian Higgins

- 3) Francisco Bellocchio
- 5) Mario Segers

49er FX (7 participantes - 10 regatas)

- 1) Victoria Travascio/Sol Branz
- 2) Nina Keijzer/Claire Blom (NED)
- 3) Anna Luschan/Eva Schimak (AUT)
- 4) Belén Tavella/Trinidad Silva

420 (23 participantes - 12 regatas)

- 1) F. Diniz / I. Aranguren

- 2) F. Peralta / A. Martin
- 3) M. Victory / A. Frers
- 6) C. y S. Videla
- 7) M. Romairone / M. Maffei
- 8) C. Barletta / M. Del Pero
- 10) R. Cubría / F. Bacque
- 12) C. Vignati / T. Romairone
- 13) P. Ciscato / J. Villar
- 15) J. Fionda / M. Victory
- 22) V. Gilardi / S. Schneider
- 23) V. Agote / V. Verdura



F 18 (13 participantes - 18 regatas)

- 1) **C. González Smith / M. Heuser**
- 2) **J. Sucic / J. Benitez**
- 11) **F. Reim / G. Miranda**
- 12) **G. y A. Colombo**

LASER STANDARD

(40 participantes - 12 regatas)

- 1) **Julio Alsogaray**
- 2) Juan Bisio
- 3) Tomás Pellejero
- 6) **Juan I. Biava**

SNIPE (7 participantes - 9 regatas)

- 1) Felipe Schaefer de Linhares / Edoardo Beirao (BRA)
- 2) Augusto Amato / Constanza Alvarez
- 3) Adriano Santos / Christian Franzen (BRA)

INTERNATIONAL 2.4 MR

(6 participantes - 12 regatas)

- Selectivo Mundial IFDS 2015
- 1) Juan Fernandez Ocampo
- 2) Tomás Saez Raffaelli
- 3) Matías Paillot

4) **Enrique Barrientos**

5) **Felipe Elgersma**

6) **Sergio Nepomuceno**

LASER RADIAL

(83 participantes - 12 regatas)

Selectivo Mundial 2015

FLOTA DE ORO

- 1) Francisco Guaragna
- 2) **Lucía Falasca**
- 3) Juan Videla
- 10) **Tomás Vignati**

19) **Paula Salerno**

27) **Lourdes Hardkopf**

37) **Martín Agnoletti**

39) **Ambrosio Solari**

FLOTA DE PLATA

20) **Guillermo Miri Echavarría**

24) **Juan F. Fregonese**

28) **Carlos Tortonese**

LASER 4.7 (29 participantes - 11 regatas)

1) Fernando Diz (URU)

2) Martín Gwozdz - Mathias Viale



los participantes en los recientes Juegos Panamericanos.

El domingo 11 se inició bien temprano debido a los cortes de acceso programados para la Maratón de Buenos Aires. Los Optimist Timoneles largaron su primera regata del día a las 09.30 hs. y media hora después partieron los Principiantes mientras soplaban 12 nudos del Sur que más tarde borseó hacia el Sudeste. Las demás Clases mantuvieron sus horarios de 12.30 y 13.00 hs. El sol acompañó con una temperatura más agradable.

Los Match 30 finalizaron su torneo con cuatro jornadas cumplidas. También la Clase Internacional J 24 finalizó su programa.

El lunes 12 de octubre finalizó nuestro certamen. Hasta las 13.00 hs. el viento fue suave a 7 nudos del ESE. Después de calmar durante media hora, borseó hacia el Este. Hubo Clases que debieron esperar, largando por ejemplo los Laser con viento del acimut 030°.

Resueltas todas las protestas, se celebró la Entrega de Premios y el siempre esperado sorteo de bicicletas.

6) Emiliana López
9) Nazarena López
22) Agustín Saguier

OPTIMIST PRINCIPIANTES

(136 participantes - 8 regatas)

1) Juan M. Cura
 2) Joaquín Tarasido
 3) Marco Limardo
10) Victoria van Avermaete
19) Guido Van Avermaete
22) Marcos Pruden

32) Clara Prota
36) Marcos Dupetit
43) Tomás Dupetit
63) Sophia De Leone
67) Santiago Castosa
92) Juan M. Agnoletti
96) Diego Pasquariello
99) Micaela Iglesias
120) Lorenzo Manghi
121) Valentina Castosa
124) Sofía Scoppa
135) Nicole De Leone

OPTIMIST TIMONELES

(203 participantes - 12 regatas)

1) Lucas Videla
 2) Juan I. Queirel
3) Felipe Cosentino
6) Ramiro Cosentino
8) Máximo Videla
26) Tadeo Funes de Rioja
29) Juan M. Campos
30) Franco Hagen
48) Tomás Fitte
52) Maximiliano Kralj

116) Pedro Alvarez Galesio
153) Inés Billoch
189) Belén Schneider
192) Juan J. Sanguinetti
193) Sara M. Pereyra Iraola
199) Constanza Tavasci Dozo Biscay

Tercera Regata Interna 2015

por ALFREDO BAFICO ROJAS



© CLAUDIO CAMBRIA

El lloviznoso y fresco sábado 24 de octubre pasado se disputó la tercera regata interna del Campeonato Yacht Club Argentino 2015.

A las 09.30 hs. se reunieron las tripulaciones en un desayuno servido en nuestra sede principal de Dársena Norte, mientras se podían retirar de nuestra Oficina de Vela y Motor las Instrucciones de Regata impresas.

A las 11.30 hs. se dio la primera señal para las Series "A" y posteriormente se sucedieron las demás señales correspondientes, gentilmente apoyadas por la CR con una meticulosa descripción radial. Varios barcos optaron por una prudente mano de rizados y casi todos los tripulantes de rigurosa indumentaria.

Con la línea de partida/llegada fondeada como siempre una milla al Este de la boca Norte de Puerto Nuevo, el recorrido tenía similar trazado a otras regatas internas anteriores, pero con una disposición diferente para evitar el tránsito en cercanías de los cascos hundidos de las chatas TN 1175 y 1601 justo encima de los restos del velero "Calipso". Según la dirección del viento, ese recorrido se hace en sentido horario o antihorario. Y según la intensidad del viento, se navegan 9 millas con una sola vuelta (calma) o 14 millas con dos vueltas (buen viento).

Un clima muy inestable provocó varios borneos y recalmones que atraparon a varios participantes. La prueba se inició con un Sudeste de 12

nudos, que después de oscilar con saltitos de 5° hacia derecha e izquierda, optó por quedarse en el Este-Sudeste y aumentó a 15 nudos de promedio, quedándose así hasta el final de la regata. La primera pierna hasta el Km 4 fue una ceñida "salpicada", en cambio la pierna final hasta la llegada fue un placentero galope a todo spinnaker.

Con sus barcos amarrados en nuestras marinas, las tripulaciones se reunieron en el salón principal de nuestro Club para asistir a la Entrega de Premios, donde además de las distinciones por éxito deportivo, se entregó un premio especial al tripulante más joven y a las embarcaciones que participaron por primera vez en el Campeonato.



© CLAUDIO CAMBRIA

CLASIFICACIÓN

ORC CLUB

Serie "A" (4 participantes)

- 1) CANDELARIA, R. Fisch/P. Mensa
- 2) CORRENTOSO SURFER, Alejandro Laurence
- 3) BRAVA, Federico Kralj
- DNF) COLUMBIA-MAD MAX, Julián Somodi

Serie "B" (8 participantes)

- 1) BANZAI, Lucila y Clara Escalante/Carmen Zuberbühler*
- 2) TWO, Jeremías Speranza
- 3) Reckless Too, Alejandro Finsterbusch
- 4) Fjord VI, Jorge Jáuregui
- 5) BADULAQUE, Alberto Fernandez Sobrino
- 6) FREEDOM, Francisco Bosch

7) PERICLES II, Guido Lepori

DNC) JABEQUE, H. Mones Ruiz/ D. Abud

Serie "C" (5 participantes)

- 1) MARÍA LUISA, Santiago Negri
- 2) MIMOSA, Alejandro Macipe
- 3) INGRID III, Martín Ezcurra
- 4) NARVAL, Jorge Carattino
- 5) ROCKY, Rodrigo Irisarri

ORC SPORTBOAT (3 participantes)

- 1) FENIX, Marcelo Gandulfo
- 2) NOCTURNO, Gustavo Sciacca
- DNC) NUBARRON, Luis Gall

VELEROS CLÁSICOS (4 participantes)

- 1) BRUJO, Santiago Braun
- 2) CALYPSO, Carlos D. Meilan
- 3) SAN ANTONIO, Ricardo Galarce
- DNC) PANETE, Juan Llorente de Hoz

ORC CLUB - TRIPULACIÓN EN DOBLES (2 participantes)

- 1) OPUS UNO, Constanza y Juan A. Solá
- 2) CALAMACO, Fernando Rodriguez Cabanellas

INVITATIONAL CUP 2015

por ALFREDO BAFICO ROJAS



© ROLEX / DANIEL FORSTER

El New York Yacht Club ha llevado a cabo la cuarta versión de su Invitational Cup, también auspiciada por Rolex.

Centralizado en el Harbour Court del NYYC, en Newport, Rhode Island, este evento bienal reunió en esta oportunidad a 17 tripulaciones estrictamente amateur, todos socios de otros tantos clubes del mundo especialmente invitados por el NYYC, entre ellos nuestro Club. Este certamen se corre en veleros de la Clase Swan 42 -8a clase "one design" creada por el NYYC desde 1900- todos alquilados por el NYYC a sus propietarios y todos idénticamente preparados con inspecciones de profesionales contratados por el NYYC, con velas, herrajes y cabos nuevos provistos por un único fabricante en cada caso. Cada barco es asignado por sorteo e incluye a bordo un representante del propietario. El programa deportivo se extendió a 12 regatas que según el viento se recorrieron en la bahía Narragansett o aguas afuera en el Rhode Island Sound, muy cerca de la tradicional cancha donde se disputaba la Copa del América.

Durante la semana de esta Invitational Cup 2015, entre sábado 12 y sábado 19 de septiembre pasado, hubo meteorología variable con vientos que promediaron entre 8 y 15 nudos. Las regatas dentro de la bahía estuvieron muy afectadas por la

corriente de marea y largar adelante era definitorio siempre. Otro detalle crucial eran las infracciones, que estaban ciertamente fiscalizadas por umpires infalibles y las dos vueltas penales hacían perder hasta 10 puestos. Una arriada fallida con la vela en el agua causaba una diferencia de 4 ó 5 barcos.

Comenzando el sábado 12 con las gestiones de registro, regata de práctica y conferencias, se realizaron otras reuniones previas el domingo y el lunes siguientes, realizándose este día de 18.30 a 20.00 hs. la ceremonia de aper-

tura y la reunión de recepción, de riguroso saco y corbata.

Martes 15 de Septiembre. Mucho sol. A las 11.00 hs, se izó la primera señal de Atención. Este día se corrieron tres regatas en el Rhode Island Sound. El viento inestable y el nivel competitivo muy alto causaban grandes diferencias. El team de la Federación Japonesa ganó la primera regata pero en la siguiente llegó 15° peleando la cola. La flota navegaba en forma muy compacta, todos tratando de lograr la máxima velocidad posible. El mínimo error causaba un frenaje acusado por el avance de los rivales. Había que contar



© ROLEX / DANIEL FORSTER

con la mejor preparación física, saber sacarle al barco su máxima velocidad en cualquier circunstancia y evitar cometer infracciones. Después de las regatas hasta las 20.00 hs. los participantes se reunían en el "Hospitality Center", una carpa instalada en el jardín del Harbour Court para la actividad social del torneo, donde se exhibían videos y fotos de las competencias. De 18.00 a 20.00 hs, el Royal Cork Yacht Club convidó a los participantes en la carpa con una recepción de comidas y bebidas irlandesas particularmente concurrida.

Miércoles 16. Igual horario y actividades similares. El viento se hizo rogar y solo se pudo completar una sola regata en el Rhode Island Sound, que ganó el equipo del Yacht Club Italiano.

Jueves 17. Con mejor viento, también en el Rhode Island Sound se corrieron desde las 11.00 hs. tres regatas que sacudieron de nuevo la tabla de posiciones. Los australianos del Middle Harbour YC con dos primeros puestos se colocaban 2os en el recuento. Los londinenses del Royal Thames YC se mantenían adelante con un desempeño consistente y parejo. De 19.00 a 22.00 hs. el NYYC convidó a los participantes con un asado de langostas, permitiendo el atuendo de elegante sport (smart casual).

Viernes 18. Jornada complicada por la famosa niebla de New England. Afuera en el Rhode Island Sound no se veía la proa. Tras un rato con la señal "Inteligencia" al tope, CR y flota entraron a Narragansett Bay donde se corrieron tres regatas. Ningún puesto estaba a salvo. El 75 % de la flota había llegado en alguna regata, en alguno de los tres primeros lugares. Los canadienses del Royal Canadian YC que habían ganado la Copa dos veces, no lograban pasar de la mitad del puntaje. No había enemigo chico. Tampoco había descarte, todas las regatas contaban. Notablemente, todas las tripulaciones estaban muy bien preparadas. Las maniobras eran exactas, sin ninguna aparatividad, lo que indicaba el perfecto estado de los tripulantes y la decisión de evitar problemas. Por primera vez en la Invitational, todas las regatas eran un permanente "in fighting" entre barcos separados a media eslora y los 17 Swan 42 apilados en media cuadra. La virada de la primera marca parecía una regata de monotipos de orza y no de oceánicos de 42 pies.

De 18.30 a 19.30 hs. se dio la Recepción del Comodoro, de riguroso saco y corbata y solamente por invitación.



© ROLEX / DANIEL FORSTER

El sábado 19 comenzó temprano a las 09.00 hs. con el Desfile de las Naciones. Uno tras otro, los barcos competidores fueron dando a motor una vuelta frente al Newport Harbor con sus tripulaciones alineadas contra los guardamancebos, seguidos por lanchas y botes de la Comisión de Regata, embarcaciones de apoyo y voluntarios. A lo largo del trayecto se sucedieron los cañonazos de salud y las bocinas de varios otros lugares con un cañonazo final para cada participante cuando pasaba frente al muelle del NYYC Harbour Court.

Después, a partir de las 11.00 hs se corrieron las dos regatas finales en la bahía Narragansett. En la primera, un 8º puesto del Royal Thames YC le permitió acercarse al dueño de casa que estaba 4º. En la regata final, los ingleses llegaron décimos, pero igual ganaron porque sus escoltas los americanos del Eastern Yacht Club arribaron 12º, lo que dejó al New York Yacht Club en la 2ª clasificación. Los australianos debutantes del Middle Harbour quedaron cuartos.

La elegante Entrega de Premios congregó a 450 comensales, entre competidores, oficiales de regata y miembros del NYYC, de riguroso saco y corbata en la gran carpa con vista a Newport.

TRIPULACION YCA 2015	
Paulo Cosentino	Timonel
Javier Tavella	Táctico
Ana Boneo	Tripulante
Ricardo Galarce	Tripulante
Carlos Jasson Hardie	Tripulante
Jorge Goulu (h)	Tripulante
Nicolás Goulu	Tripulante
Pablo Maffei	Tripulante
Martín Bodas	Tripulante
Juan P. Alvarez Gallesio	Tripulante

CLASIFICACIÓN

- 1) Royal Thames Yacht Club, GBR, 71 pts.
- 2) New York Yacht Club, USA, 77 pts.
- 3) Eastern YC, USA, 78 pts.
- 4) Middle Harbour, AUS, 81 pts.
- 5) Japan Sailing Federation, JPN, 82 pts.
- 6) Seattle YC, USA, 90 pts.
- 7) Royal Cork YC, IRL, 96 pts.
- 8) Itchenor Sailing Club, GBR, 99 pts.
- 9) Newport Harbor YC, USA, 100 pts.
- 10) Royal Canadian YC, CAN, 112 pts.
- 11) Royal Hong Kong YC, HKG, 116 pts.
- 12) Royal Yacht Squadron, GBR, 121 pts.
- 13) Royal Prince Alfred YC, AUS, 126 pts.
- 14) Yacht Club Italiano, ITA, 128 pts.
- 15) Royal Swedish YC, SWE, 147 pts.
- 16) Yacht Club Argentino, ARG, 151 pts.
- 17) Real Club de Barcelona, ESP, 164 pts.

SEMANA DE CLASICOS EN COLONIA

por ALFREDO BAFICO ROJAS



Con el éxito acostumbrado, se ha llevado a cabo otra Semana de Clásicos en Colonia, competencia organizada por la Asociación Argentina de Veleros Clásicos, con la colaboración del Club Náutico San Isidro y de nuestro Club.

El certamen se inició a las 12.00 hs. del viernes 30 de octubre pasado frente al Km 14 del Canal Emilio Mitre, cuando se izó la primera señal de largada para la etapa "Bs. As. - Colonia".

Aquella era una típica tarde lluviosa de sudestada, con vientos de hasta 25 nudos del ESE, frío y bastante marejada.

Partieron 27 barcos de los 30 inscriptos, algunos con una prudente mano de rizos, otros con poca vela en proa y todo el mundo "emperifollado" como para rodear el Cabo de Hornos...

Fue una regata "pasada por agua" en una áspera ceñida de 21 millas, cuyos primeros arribos ocurrieron alrededor de las 16.00 hs.

El programa seguía el sábado 31 con una regata "Colonia - Riachuelo - Colonia", pero la sudestada soplaba con todo ímpetu. A las 11.30 hs., la CR decidió cambiar el recorrido por otro más corto

y reparado, con partida frente a la escollera de Santa Rita, para rodear la boya N° 3 frente a Colonia, el par Km 60.1 del canal del Farallón y retornar por el mismo trayecto.

El domingo 1° de noviembre pasado, se completó este certamen con la etapa de regreso "Colonia - Bs. As." sobre un recorrido algo más largo de 26 millas. La sudestada seguía soplando del ESE con algunas rachas de 20 nudos. A las 11.00 hs. salieron los más grandes, marcando la ruta al resto de la flota, en una etapa muy rápida con viento "FF", franco y fuerte.



© CLAUDIO CAMBRIA

CLASIFICACIÓN

VELEROS VINTAGE

Serie "A"

- 1) AGUACIL, Germán Frers
- 2) ALTAIR, Diego y Martín Meilan
- 3) DELPHIS, Daniel Sielecki
- 4) JOANNE, Félix Noguera
- 5) HARPON, Julio Rufinelli
- DNC) VENDAVAL, Jorge Eiras

Serie "B"

- 1) BARLOVENTO II, Luis A. Roncaglia
- 2) LEONOR, Jorge Ferrero
- 3) PINTA, Eduardo Camou

4) ALAX, Sergio Tantanian

- 5) EL ZORZAL, Juan M. Ocariz
- 6) FRAM, Oscar Crespo
- 7) MAGDALENA, Eduardo Cavallo

VELEROS CLÁSICOS

Serie "A"

- 1) KATY II, J. Blanco / A. Naya
- 2) MAY BE II, Guillermo Maspero
- 3) VARUNA, Juan Crouzel
- 4) SAN ANTONIO, R. Galarce / F. Billoch
- 5) MALAY, Marcelo Beccar Varela
- 6) ESPERANZA, Pablo Perez Segovia

7) MALÓN, Alfredo Pott

- 8) MARIÁTRES, J.P. Martignone / S. Jauregualzo

Serie "B"

- 1) BRUJO, Ricardo Scherianz
- BONANZA, Martín Huergo
- 3) TRAVIESO, Alejandro Mitchell
- 4) TERRAL, Pablo Ferres
- 5) PEHUEN, Nicolás Kenny
- 6) TERRANOVA, Lucas Anderson
- 7) JUMAR III, Horacio Irueta
- DNC) BURBUJA, Carlos Dasso
- DNC) AVENTURERO II, Luis Ramirez Changala

Primeros 100 años de la Copa del América 1851-1951

por ALFREDO BAFICO ROJAS



EL INICIO

Todo empezó con una carta fechada 22 febrero 1851, del Conde de Wilton, Comodoro del Royal Yacht Squadron al Comodoro del New York Yacht Club, invitando a una estadía en el club-house del RYS en Cowes, para los miembros del NYYC que llegasen a Inglaterra como copropietarios del schooner nuevo que se estaba por botar en Estados Unidos.

El 26 de marzo de 1851, el Comodoro John Cox Stevens (1er comodoro del NYYC) respondió aceptando y agradeciendo en su nombre y en el de otros cuatro consocios (Edwin Cox Stevens - John Beekman Finlay - James Hamilton y George Schuyler) todos propietarios de un "yate todavía en gradas, que sería botado en el curso de dos o tres semanas".

La intención del consorcio era que el nuevo velero al que llamarían "América", cruzase el Atlántico navegando para exhibir la industria norteamericana en la Gran Exposición de 1851 centralizada en el Crystal Palace de Londres.

El constructor del América fue William H. Brown, contratado por 30.000 dólares si esa goleta resultaba más rápida en Estados Unidos que cualquier otra embarcación. Pero no fue así. El María, otro diseño de la familia Stevens, tres pies más corto, con

232 m² más de velas y casco con orza, le ganó una regata al América en aguas protegidas del Long Island Sound. Así que, de acuerdo a lo firmado Mr. Brown cobró solamente 20.000 dólares.

América zarpó de Hoboken, NJ donde estaba la primera sede del NYYC, hacia Francia el 21 de junio de 1851 al timón de Richard Brown, piloto de Sandy Hook, arribando a Le Havre en 20 días y 6 hs. Los hermanos Stevens y Hamilton viajaron por buque. Después América zarpó hasta Cowes en la isla Wight, donde está la sede del RYS y también donde estaba Osborne House, lugar de veraneo de la Reina Victoria.

En 1815 se había fundado el Yacht Club, en Londres, que solicitó el patronazgo real después de coronarse Jorge V en 1820, cambiando su denominación a Royal Yacht Club. Tiempo después, dicho nombre volvió a cambiarse por el actual de Royal Yacht Squadron, descrito como "el club más exclusivo del universo". En 1851, Inglaterra ya tenía 250 años de yachting y contaba con cientos de embarcaciones de vela. Por su parte, el NYYC en aquel año apenas cumplía siete años desde su nacimiento en el yate Gimcrack de John Cox Stevens.

Aviso de las regatas del RYS para festejar la Gran Exposición del Príncipe Alberto en Londres durante 1851, la última programada para el viernes 22 de agosto por la Copa de 100 libras con fuegos artificiales a su término.

Una hora después de su arribo a Cowes, América fue visitado por el Conde de Wilton, quien acompañado por una comisión de bienvenida insistió en su invitación al RYS.

Días más tarde, John Stevens extendió un desafío para todos los "schooners del Viejo Mundo" a una regata con una brisa no menor de 6 nudos, pero los británicos declinaron cortésmente, nombrando miembros honorarios del RYS a los dueños del América.

El barco fue observado y visitado en su amarra, suscitando comentarios negativos y jocosos. El comodoro del NYYC subió su desafío hasta 10.000 guineas (una guinea equivalía poco más de una libra) casi 800.000 dólares actuales.

El casco del América tenía novedosas líneas similares a los barcos de prácticos en EEUU, afinadas adelante, lo más llenas a media eslora y todavía llenas,

cerrándose a popa. Muy diferente a los cascos ingleses, muy abultados en proa afinándose hacia la popa en una forma general de trompo.

En su aparejo, *América* tenía diferencia también. Utilizaba cangrejas de algodón sin ninguna vela cuadra, lo que eliminaba peso y tripulación. Los racers de entonces llevaban entre 50 y 60 tripulantes. *América* llevaba 21. Sus velas de proa habían sido reemplazadas por una sola vela. Sus velas y la caída de ambos mástiles le daban gran potencial de ceñida y del través, pero en las empopadas perdía eficiencia.

El viernes 22 de agosto de aquel año 1851, *América* corrió la regata anual alrededor de la isla Wight contra 14 veleros ingleses, cutters y schooners de 47 a 390 toneladas, *América* en el promedio con sus 170 toneladas. Largaron a las 10.00 hs. desde sus respectivos fondeos. Un problema de ancla demoró al *América* que largó último. La primera pierna empezó con viento franco y calmo, que fue refrescando desde atrás. *América* viró 5º la primera marca, y como la pierna siguiente se dio de reach, en la 2ª marca ya estaba 1º. La tercera pierna fueron 15 millas de ceñida donde *América* se distanció mucho más. La pierna final fue un reach durante el

cual calmó y se levantó niebla. A las 18.00 hs *América* se aproximó al yate real *Victoria & Albert* que marcaba la llegada, a cuyo bordo dice la leyenda que la Reina preguntó:

- "¿Quién es el primero?"
Y un oficial contestó:

- "*América*, Su Majestad."
La Reina volvió a preguntar:

- "¿Quién es el segundo?"
Después de un silencio, el oficial respondió:

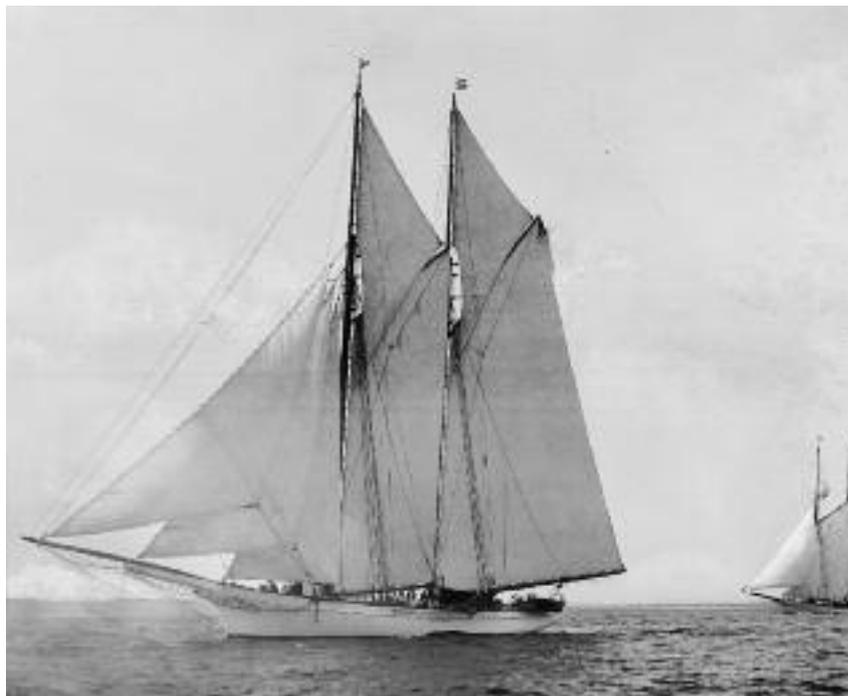
- "No hay segundo Su Majestad." (aún no se lo veía)

Las defensas del NYYC

El trofeo de 100 guineas originalmente donado por Henry Paget, Marqués de Anglesey al Royal Yacht Squadron para la regata anual alrededor de la isla Wight del año 1851 de la Exposición de Londres, quedó en poder de los ex-propietarios del "*America*" y cuando fue donado al New York Yacht Club el 8 de julio de 1857, fue denominado "*Copa del América*", quedando expuesto en una vitrina exclusiva en los salones del NYYC durante 126 años consecutivos hasta 1983, cuando ganó Australia. Hasta ese momento el NYYC había defendido 25 veces la Copa contra otros tantos desafíos, corriendo los matches en aguas de Rhode Island frente a Newport.

El primer desafío se disputó durante 1871 entre el schooner "*Livonia*" del magnate del ferrocarril británico, James Ashbury y el "*Columbia*" del defensor norteamer-

icano Franklin Osgood, que en la 3ª regata desmanteló y fue reemplazado por el "*Safo*" que también ganó los dos matches siguientes reteniendo la Copa.



COLUMBIA - 1871

Después siguieron dos desafíos canadienses, el segundo en 1881, disputado por primera vez con barcos aparejados sloop, el desafiante "*Atalanta*" (LOA 20 mts) y el defensor "*Mischief*" que tenía casco de hierro. Poco después se modificó el Acta de Donación de la Copa para obligar que los desafiantes navegaran hasta el NYYC por sus propios medios desde sus respectivos países de origen y además estableció una nueva Regla de Rating que incluía el área vélica y la eslora en flotación, penalizando ésta si superaba los 26 metros. En 1885/86 los ingleses presentaron a

"*Genesta*" y "*Galatea*", dos angostos y profundos cascos llamados "tablas de canto" de gran estabilidad que fueron derrotados en los vientos calmos por los sloops "*Puritan*" y "*Mayflower*" de cascos livianos, poco profundos, muy mangudos, con orza, diseñados por Edward Burgess.

Ese dibujante proyectó luego el "*Volunteer*", con casco de acero y cubierta de pino "spruce" y en 1887 derrotó al desafiante "*Thistle*" construido con tanto secreto, que en Nueva York salía del agua ocultando sus líneas con "polleras" de lona colgadas por toda



Copa de 100 guineas o Copa del América



VOLUNTEER virando al buque-faro de Sandy Hook en 1887

su eslora. Todos esos barcos se gobernaban con el trimado de sus velas debido a su timón de superficie muy pequeña con relación a la longitud de su plano lateral de carena. Para reducir peso ambos yates estaban vacíos de moblaje interior.

También en 1887, el NYYC adoptó la fórmula de rating del Seawanhaka Corinthian Yacht Club y los dos diseñadores Nathanael Herreshoff (USA) y George Watson (Escocia) proyectaron cascos de secciones en "S", profundas con quillote y novedosos lanzamientos a proa y popa para aumentar eslora con escora, usando nuevos materiales como acero, bronce antióxido "tobin" (60% cobre, 35% cinc y 5% estaño), aluminio, níquel, etc. También aparecen timones de gran superficie y planos laterales más concentrados con más calado que mejoraron notablemente la maniobrabilidad aumentando las posibilidades tácticas en las bordejeadas.

En 1893 Lord Dunraven desafió con su "Valkyrie II" de 26 mts, diseño de Watson y un sindicato del NYYC defendió con el "Vigilant" de Charles Iselin, dibujado por Herreshoff, quien al timón del barco retuvo la Copa.

En 1895 Dunraven presentó otro desafío con el "Valkyrie III". Ahora el límite para la eslora en flotación era de 27,43 metros. Más mangudo, aquel cutter utilizó el primer mástil de acero que se empleó en la Copa. A su vez, el NYYC se defendió con el "Defender", un diseño de Herreshoff, construido con gran secre-

tismo en un hangar a puertas cerradas y botado en la oscuridad nocturna para ocultar sus formas. Este yate fue construido con obra viva forrada con chapas de aluminio remachadas a la estructura de acero y bronce al manganeso también remachado en su obra viva. Debido a un poderoso efecto electrolítico, el casco se



VALKYRIE II - 1893



VALKYRIE III - 1895

destruyó poco después de ganar esta Copa desafortunada por la descalificación del "Valkyrie III" a raíz de una colisión con el "Defender" previa a la partida de la segunda regata, lo que motivó el retiro airado de Dunraven.

Dos años después de tirantez y discusiones el magnate del té, Sir Thomas Lipton presentó un desafío a través del Royal Ulster Yacht Club con el "Shamrock" un cutter diseñado por William Fife.

El defensor fue el "Columbia". Diseñado y construido en 1899 por Herreshoff para los hermanos Morgan, su veloz casco de quilla tenía estructura de acero al níquel forrada con chapas de bronce "tobin", utilizando un mástil de chapa de

COLUMBIA (otro) y SHAMROCK - 1899





RANGER y ENDEAVOUR II - 1937

acero. Como su rival, medía 40 metros de eslora total con 27 metros en flotación y fue timoneado por el famoso Charles Barr con una tripulación propia de origen escandinavo, ganando las tres primeras regatas del programa.

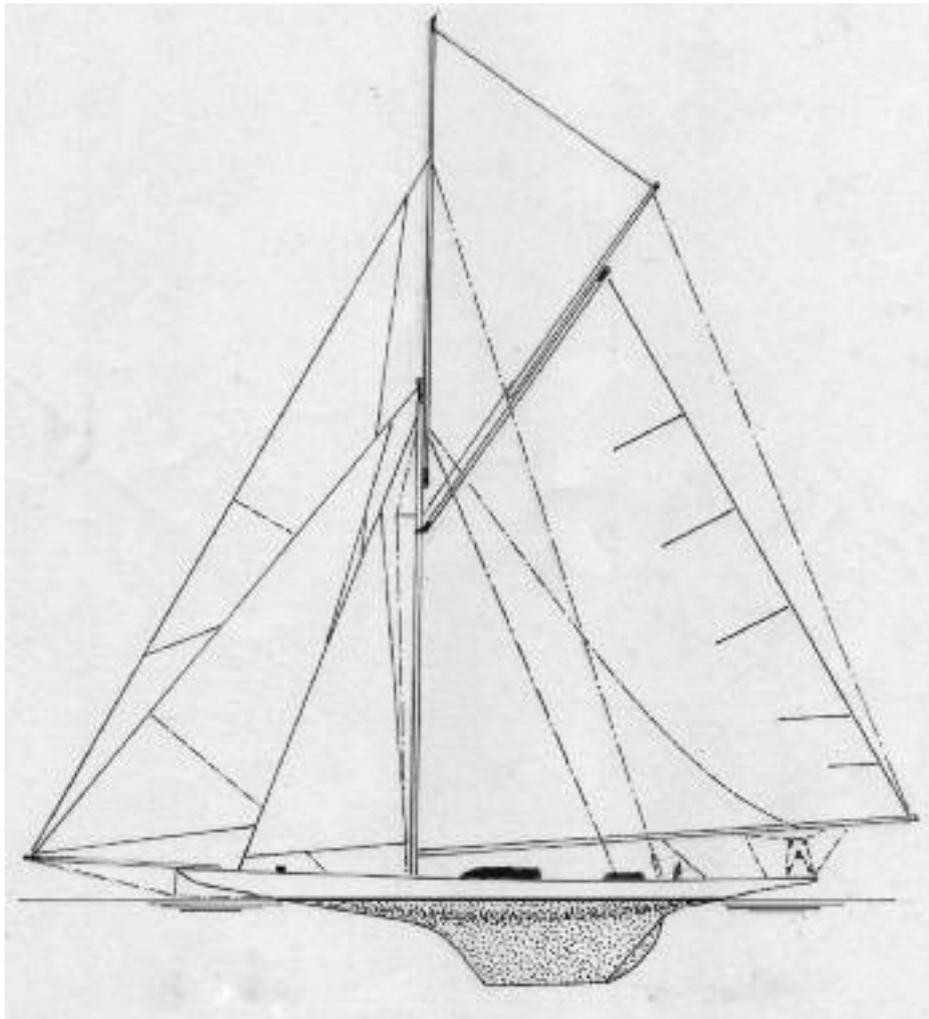
Lipton presentó su segundo desafío en 1901, con el "Shamrock II", otro diseño de Watson que fue el primero en la historia de la Copa en ser testeado por

tanque de ensayos. El NYYC tuvo que seleccionar el defensor entre tres barcos, siendo ganador el veterano "Columbia" con Barr y su gente a bordo, que también derrotó al desafiante inglés.

En 1903, Lipton presentó su tercer desafío con el "Shamrock III". Era la 12ª defensa de la Copa y el NYYC organizó un poderoso sindicato que hizo construir el gigantesco "Reliance" con pala de

timón lastrada, molinetes de dos velocidades y jarcia de labor instalados bajo una cubierta de corcho sobre obra viva de aluminio. Con Barr y compañía, el enorme sloop ganó tres a cero.

Se había llegado a grandes barcos demasiado costosos que solo servían para competir una vez por la Copa America, por eso Herreshof propuso en aquellos días la Fórmula Universal que tomaba en



Esquema lateral del RELIANCE - 1903



RELIANCE & SHAMROCK III

cuenta la eslora, el desplazamiento, manga máxima y finura de líneas para motivar el uso de cascos cortos, pesados y voluminosos con mayores perspectivas comerciales.

En 1914 se utilizó la nueva fórmula, limitando la eslora en flotación a 23 mts. Lipton presentó su 4º desafío con "Shamrock IV", un cúter diseño de Charles Nicholson con espejo vertical y una eslora total de 33 mts. El NYYC había seleccionado al "Resolute", primer Clase J, pero la 1ª Guerra Mundial causó la suspensión de la competencia. "Shamrock IV" quedó en Nueva York hasta que se reanudó la Copa en 1920. Pese a su rating alto, el barco inglés le ganó al "Resolute" las primeras dos regatas pero perdió las otras tres (los Clase J tenían un rating de 75 pies).

A sus 79 años Sir Thomas Lipton presentó su quinto desafío en 1929. Para esa copa se emplearon barcos de la Clase J sin hándicap, construidos según escantillones A1 del Lloyds, máxima eslora de 27 mts y máxima flotación de 23. Por primera vez se utilizó aparejo bermuda reemplazando a las cangrejas con escandalosa. Nicholson diseñó al "Shamrock V" y a pesar de la Gran Crisis Financiera de aquellos días, en el NYYC se formaron cuatro sindicatos que construyeron otros tantos Clase J. También se trasladó la zona de regatas a Newport en Rhode Island. Por encargo de Harold Vanderbilt, Herreshoff construyó un Clase J proyectado por Starling Burgess un experimentado diseñador de aviones en la Gran Guerra. El barco se llamó "Enterprise" y era el de menor tamaño

de la Clase J. Con mucho esfuerzo, Vanderbilt ganó la selección contra "Whirlwind" y los transformados a Clase J "Resolute" y "Vanity". Cuando se presentó el equipo de Lipton vieron que el "Shamrock V" era un desactualizado casco de madera con un mástil también de madera. Con su mástil de duraluminio muy liviano (1800 Kgs) con doble par de crucetas, "Enterprise" ganó fácilmente.

Lipton falleció dos años después y el fabricante de aviones Sir Thomas Sopwith compró al "Shamrock V" con intención de organizar un desafío. Al tablero de Nicholson, Sopwith agregó toda la innovación aeronáutica, agregando definitivamente la controversia tecnológica a la disputa deportiva, con gran dedicación al secreto o al espionaje. El NYYC se defendió con Harold Vanderbilt y su nuevo Clase J "Rainbow". El Royal Yacht Squadron presentó su reto y su barco se llamó "Endeavour", otro Nicholson, Clase J de 40 mts de eslora total con 27 mts en flotación, manga de casi 7 mts y calado de 4,5 mts. Estructura y forro de acero, mástil al nuevo peso mínimo reglamentario de 2500 kg y líneas de casco muy armónicas. Utilizó una novedosa genoa cuadrilátera ó "Greta Garbo" con dos puños de escota. El barco era muy veloz pero su tripulación profesional se declaró en huelga y Sopwith debió correr con amateurs sin experiencia en barcos grandes. Los ingleses ganaron dos regatas y el "Rainbow" las otras cuatro.

En 1936, Sopwith le encargó a Nicholson otro "J" construyéndose el "Endeavour II" que resultó más veloz

que su antecesor con una flotación al máximo reglamentario y modificaciones de aparejo con tres pares de crucetas y un novedoso spinnaker de nylon, más eficiente que las "baloon" de algodón. Las reglas de la Copa del América habían cambiado, ahora se podía elegir barco hasta 30 días antes de cada regata y el team inglés llegó a Newport con sus dos Endeavours, haciendo su propia selección allí. Otra vez el millonario norteamericano Vanderbilt afrontó todos los gastos y encargó el diseño de un "J" a Burgess, ahora secundado por el joven Olin Stephens, quienes proyectaron tres barcos anónimos cada uno, que fueron testeados en tanques de ensayo hasta elegir uno que resultó el "Ranger", último Clase "J" cuyo rendimiento en calmas le dio un triunfo invicto.

Durante la 2ª Guerra Mundial casi todos los Clase J fueron desguazados para contribuir material estratégico. A su vez, la economía de posguerra impidió el empleo de los costosos Clase "J" y para la Copa se adoptó la Clase Internacional 12 Metros que tenían esloras de 20 a 23 metros.

Pero esas alternativas y las posteriores hasta hoy serán relatadas en otra entrega.

Bibliografía:

"How it started", artículo de Mr. Michael Levitt, Director de Comunicaciones del NYYC.

"The America,s Cup", US Sail Journalism.

UNA REGATA A MAR DEL PLATA

Mañana de verano a principios de los 70. Dársena Norte colorida y muy concurrida. Las tripulaciones se iban reuniendo a bordo de sus barcos, todos por entonces amarrados “al borneo”. Nuestras dos lanchas de servicio no paraban, con sus cascos “en tingladillo” llenos de gente y cosas, regaldas cerca del agua, ambos patrones resignados para el chapuzón... Con feroz inconsciencia los pasajeros cantábamos “no hagan ola” con las notas y ritmo de “Volga, Volga”

Nos fuimos acomodando en el barco. Con entusiasmo, los dos o tres de siempre fueron armando la maniobra en cubierta, otros “empabilaban” spinnakers, acomodaban la mesa de navegación con las cartas necesarias al trayecto, estibaban unos comestibles en alacena, cajonada, heladera (a hielo) y sentina (vinos y latas), todos los bolsos de ropa en una conejera, herramientas y bolsas de velas al medio del barco. El ambiente a bordo siempre era de la mayor cordialidad, pero todos hacíamos lo que nos tocaba hacer.

Todos estábamos en preparativos, hablando hasta los codos, cuando alguien comentó que apenas faltaba una hora para largar. Las charlas y bromas terminaron ahí mismo y con apuro terminamos nuestros arreglos para salir a cubierta. Era un soleado mediodía de febrero, calor, remera y bermudas. El motor ya caliente, chequeamos que no colgasen cabos en la popa y soltamos la amarra. Dos hombres en el mástil con las drizas, dos envergando gratil y otro el pujamen de la mayor nueva (patines y riel de bronce). Otro ensartaba los gruesos battens de madera y otro en el cockpit juntaba tomadores reboleados por todos lados. En el estay de proa ya estaban enganchados los pesados mosquetones de la genoa también nueva. En soledad, yo atrás al timón (de caña).

Amistades y familiares saludaban desde el Club a los barcos que pasaban cerca. Diversos periodistas nos sacaban fotos. Nos metimos en la Dársena Norte donde izamos ambas velas. Soplaba un NNE muy decente de 6 a 8 nudos. La línea estaba orientada de sur a norte en medio del antepuerto, entre un mástil levantado sobre la escollera del Club Argentino de Pesca y una boya fondeada a unos 300 metros.

Ibamos hacia la boca del antepuerto para salir al río y probar los puntos de la genoa, cuando... ¡Puuum! sonó el primer cartuchazo. Miramos y ya estaba al tope nuestra señal de atención. Nada de radio, solo señales visuales y cañón. Nos quedaban menos de 10 minutos y sin probar nada, arriamos la vela de proa y viramos para volver detrás de la línea.

A mayor sola con las burdas contra el mástil, fuimos esquivando barcos más chicos que “paisajeaban” en la largada. Nos ubicamos a un costado, afuera de la boca de la Dársena frente al Observatorio Naval en el Arsenal Buenos Aires. Allí esperamos el chumbazo de los cinco minutos. Al momento del tiro, cazamos la mayor y arrancamos. Ahí se puso brava la cosa, vigilando a sotavento para no chocar con nadie y zigzagueando entre varios barcos. El tiempo fue pasando mientras fuimos y volvimos de la línea. Cuando faltaban menos de dos minutos y terminábamos de izar la genoa en nuestro lugarcito afuera de la Dársena, cuando de allí salieron los más grandes como estampida de búfalos. Todos a fondo, directo a la línea. Nosotros más orzados que ellos, elegimos salir por la mitad de la línea donde vimos que largaban pocos barcos, los demás se apretaban a barlovento contra la boya. ¡Puuum! Largada. Nosotros todavía a una buena eslorá detrás de la línea, para variar. Eran las 12.00 hs. y nos faltaban 260 millas hasta Mar del Plata.

Saliendo del puerto, nuestro navegador me dijo “120 compás” (5° de declinación magnética en aquellos años). Dejamos al canal en diagonal hacia el Sur y seguimos. El río bajaba y avanzábamos rápido. En aquellos años no se adrizaba con las piernas afuera. Del guardamancebo y la regala no se asomaba nada, los cockpits estaban siempre colmados y el navegador invariablemente iba asomando de la cabina para estar cerca de su mesa con todos sus chiches.

A la cuarta hora de regata pasamos frente a la rada de La Plata con una cantidad de buques allí fondeados esperando práctico. Entonces derivamos al rumbo 130° y tras otras cuatro horas a ese rumbo pasamos por la canaleta entre banco Chico y punta Atalaya, vigilando la ecosonda nueva contra una corriente de creciente que empezaba a frenarnos.

Al atardecer los barcos más grandes apenas se veían adelante. La flota se iba estirando con los más chicos atrás. El viento seguía suave y con sus velas nuevas, nuestro barco andaba “derecho como un hilo”. Para evitar enredos por la noche, repasamos toda la maniobra adujando y amarinando cabuyería. La puesta de sol enrojecida pronosticó buen tiempo y los veleros fueron encendiendo sus luces de posición. Alguien desató al pequeño pabellón del estay popel. Después de una charla con el navegador, que iba tomando marcaciones de gonio a los radiofaros de La Plata y de Punta Indio, el propietario se instaló en la cocina con su marinero y empezaron a preparar la comida. Alrededor de las 20.00 hs (pasaditas para mi

gusto) me relevaron del timón. El orden de las guardias empezaba a partir de aquel momento pero nadie se fue a dormir.

Con las dos guardias en cubierta, derivamos al rumbo 145° y colaboramos todos para cambiar la genoa por un “reacher”. Por entonces no había perfiles de estay, aquellas velas todavía tenían mosquetones y la maniobra era bastante lenta. Mientras dos o tres envergaban la vela nueva entre el puño de amura y el primer o segundo mosquetón de la vela portante otros dos en el mástil preparaban una driza de cable y un molinete. Otro había engrilletado la escota y esperaba que terminaran de enganchar todos los mosquetones al estay para engrilletar la driza a su puño (grilletes de hierro galvanizado). Atrás alguien había deslizado el patín de escota en su riel (también de bronce) sobre cubierta y dos forzudos ya tenían enroscada la escota de grueso algodón en un molinete grande. Nada de tortugas, peelings ni self tailings. En algunos mástiles, muchos de madera todavía, se podían ver molinetes horizontales “tragacables”. Los cascos argentinos de plástico y los mástiles de aluminio estaban en su infancia.

Después encendimos el motor en punto muerto para cargar baterías y revisamos las sentinas por si había que achicar. Algunos comimos en el cockpit bajo las estrellas de una noche muy clara. Los de la guardia saliente dimos también una mano con el lavado de la vajilla (a balde y jabón). Tras un cafesito y mucha charla, apagamos el motor y nos fuimos a la cucheta.

“Gato, guardia.” Eran casi las 12 de la noche (siempre te despiertan temprano y te relevan tarde...) El barco seguía andando, sin escorar con viento suave como en Buenos Aires. Salí con un sweater anudado al cuello. Ah, soplaba casi del Norte pero estaba fresco. Bajé y volví a subir con mi saco de agua. Me senté al lado del que timoneaba. Le ofrecí un cigarrillo encendido y lo relevé. “¿Rumbo?” le pregunté y me contestó: - “Seguimos al 145°, chau, hasta las 4”.

Los cuatro de la “guardia buena” (a la otra le decíamos “guardia mala” y ellos hacían lo mismo) quedamos solos y en silencio repasamos la cabuyería alumbrando con una linterna. Teníamos un poco más de viento y casi por la aleta de babor. Pero el barco filaba unas décimas de nudo menos. Nos pareció que renqueaba y no barrenaba bien. Cabeceábamos y las olas nos pasaban con facilidad. El viento NNE entraba más de popa, el “reacher” no rendía más y decidimos cambiarlo por un spinnaker. En



cuanto el nylon se infló, ni habíamos bajado el reacher todavía cuando, no solo recuperamos sino que aumentamos la velocidad de corredera. Abajo el navegador seguía despierto en la penumbra de su mesa, escuchando los radiofaros con auriculares para no despertar a nadie y vigilando la ecosonda.

A las 02.00 hs. del sábado pasamos al faro Punta Piedras. Allí derivamos al rumbo 170° iniciando el cruce de Samborombón a buena velocidad.

A las 04.00 hs. me relevaron y me zambullí en la cucheta. Seguimos cruzando la bahía y la noche se fue haciendo día. A las 06.00 hs. clareaba por babor, ni una nube. El navegador y el propietario subieron a practicar con un sextante durante el "intervalo propicio", breve momento en que se distingue al horizonte y solo quedan las estrellas más brillantes. Y más tarde a plena luz, avistamos lejos a proa la línea de la costa: Gral Lavalle, cabo San Antonio y detrás, algunos edificios en San Clemente del Tuyú. Desde ese momento, siempre alguien se dedicó exclusivamente a leer la ecosonda en previsión de los bancos.

A las 08.00 hs. yo estaba timoneando de nuevo, atragantándome con una gran rodaja de pan con manteca. Gran entusiasmo por el panorama de la punta. Desayunamos rápido para no perdernos ningún detalle. Varios gaviotones nos hacían pasadas rasantes para ver si les tirábamos algo de comer pero como no hicimos nada, al rato se fueron. A las 11.00 hs. pasamos a unas 4 millas del faro San Antonio y una hora después, cuando

lo tuvimos en la marcación 318°, casi al sur de San Clemente, derivamos al 188° magnético, barajando la playa en popa redonda hasta la canaleta de Médanos. Al rato el viento se "prestó" de popa borneando unos 20° hacia el Este y aumentando de acuerdo con una pequeña caída de presión atmosférica. En un "reach" bastante escorado fuimos desfilando frente a las localidades balnearias de la pintoresca ribera bonaerense.

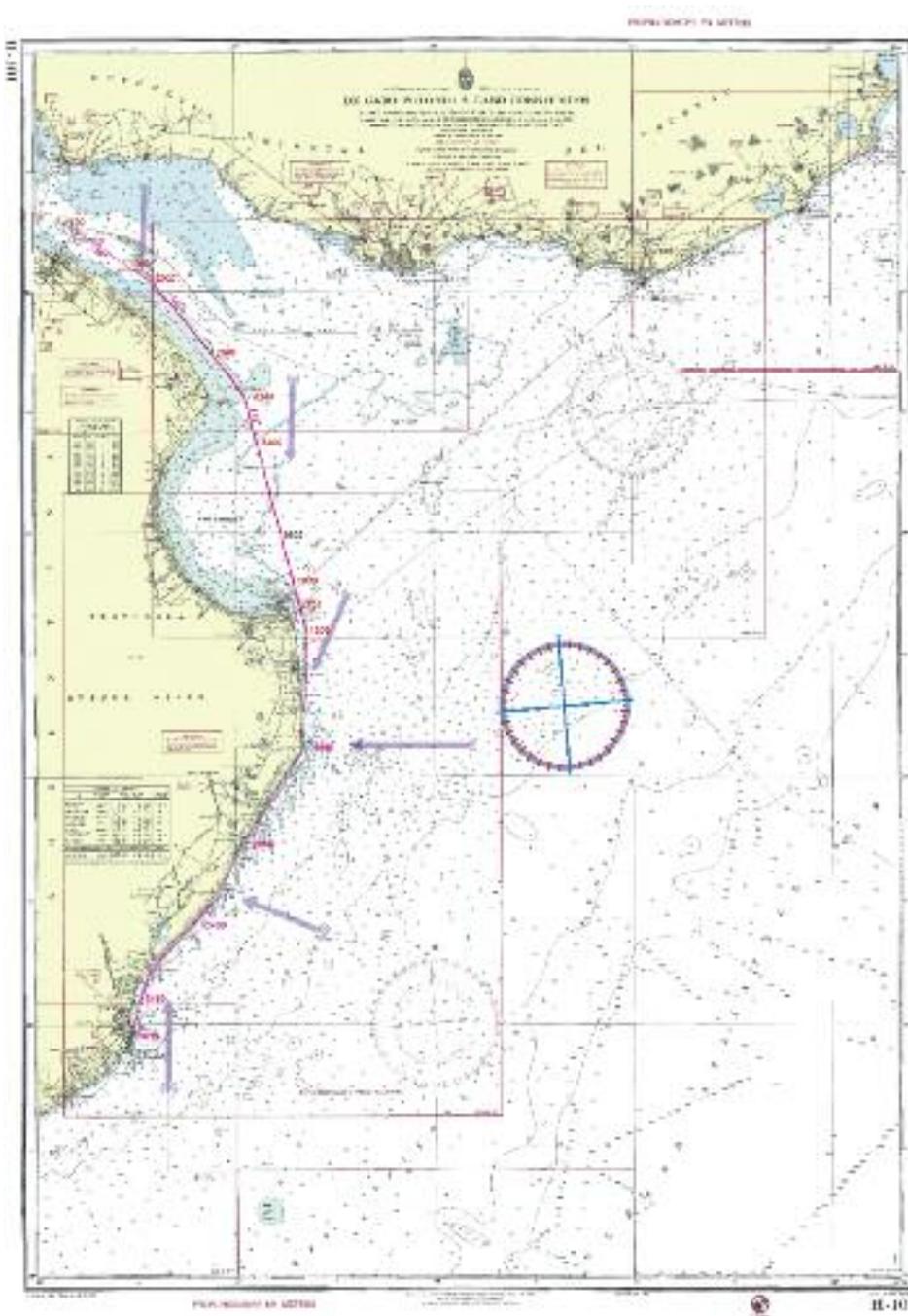
Tomando marcaciones a la baliza y vigilando la ecosonda, pasamos la canaleta como a las 4 de la tarde. Ya soplaba un poco fuerte del Este y apenas se "bancaba" el spi con el tangón a un milímetro del estay proel. El barómetro seguía bajando. Aguantando como pudimos (hay que ver lo que tiraba aquella inmensa caña de timón) asomamos al sur de Médanos y derivamos al magnético 210° navegando de "reach" sin adentrarnos sobre la isobata de los 5 metros.

El sol se iba poniendo detrás de la costa cuando pasamos la vieja escollera de Villa Gesell. Comíamos abajo antes de dormir, cuando alguien se asomó y gritó "¡¡¡todos a cubierta!!!!". Al diablo con el guiso, gaseosas, vino y quesos. Salimos como pudimos de la mesa entre las velas. Por la escora y los gritos arriba ya sabíamos que se venía de arriada rápida del spinnaker. Al grito de "¡¡¡foque grande!!!" los de abajo en la escalera volvimos a revolver en la maraña hasta encontrar la dichosa bolsa (como siempre debajo de todo). Creo que nos dejaron el paso, pero en un instante me vi con la bolsa en la proa sin velas. Ya habían arriado el spinnaker y ayudé a calzar el tangón sobre la cubierta. Alguien

me alcanzó la nueva escota que engrilleteé a la vela mientras otros dos (de salvavidas y atados a sendos cabos) luchaban con los mosquetones jineteando el botalón que salía unos dos metros de la roda y saltaba de lo lindo. No había terminado de ajustar el gusano cuando alguien me puso en las manos la punta de una driza (yo estaba mal ubicado) y me arrastré adelante. Antes de llegar al fraile de proa sentí que el barco subía y subía... Al grito de "¡guaaardaaaa!" antes que el barco empezara a caer, nos agarramos de lo que encontramos, cerramos los ojos, respiramos una bocanada y agachamos la cabeza. Nada de "¡Pum!" ni "¡Crash!". En un segundo me sumergí en una masa fresca, muy salada y oscura (tenía mis ojos cerrados) y no escuché nada más que un burbujeo siseante y el zumbido de mis oídos. Lo que más recuerdo era el tacto de la enorme cornamusa barnizada que sujeté con toda mi alma, mis piernas dejando la cubierta como si volara y todo mi cuerpo tironeando de la cornamusa. En cuanto sentí el aire en la cara, abrí los ojos y respiré. Los cinco en la proa nos miramos chorreando agua salada, de atrás vino el grito de "¡apúrense!" y como autómatas seguimos con la maniobra de izar aquel foque. Después, con todo amarinado y el barco más "liviano" dejamos la cubierta para cambiarnos y dormir un rato.

Ya en la cucheta, oí como arriba orzaban para contornear la costa al sur de Gesell. A las 22.30 hs., pasamos el faro Querandí y en esos momentos el viento borneó al ESE.

Cuando tomé mi guardia a las 24.00 hs., teníamos viento del través a casi 20 nudos. La otra guardia había tomado una mano de rizo,



tando. Al rato el barco viró hacia afuera, borde hacia el ESE. El viento había saltado al Sur y por el murmullo de las tracas soplaba más. Seguimos con mayor rizada y foque grande. Con más marejada afuera, el barco empezó a golpear un poco. Igual dormí y soñé como en casa. Más tarde me desperté colgando contra el violín. Habíamos virado otra vez, ahora hacia la costa. Amanecía mientras bordeábamos hacia el puerto. Salí de la cucheta, me vestí, llené mis bolsillos de chocolates para convidar y salí al cockpit. Ya estábamos con la proa hacia el Cabo Corrientes y estiramos el borde hasta casi las piedras. Viramos hacia un sol bajo, escondido tras gruesas nubes. Pero se veía el faro de Punta Mogotes. Volvimos hacia Playa Grande hasta la enfilación del Cabo Corrientes al faro y allí tiramos un borde corto para arribar a la boca. Ni bien distinguimos la franja gris de la escollera sur, hicimos otro borde hasta el Club que se veía con toda claridad, lo mismo que el casco partido del "Narvachos" (un viejo "Liberty" hundido frente a nuestro balneario) y al rato tiramos el borde final hacia la boca.

Cuando cruzamos la línea entre las dos farolas sonó la campana de un solitario y soñoliento Oficial de Día instalado en la punta de la escollera norte, apenas acompañado por dos pescadores. Bajamos las velas y a motor nos fuimos a las amarras dispuestas en la Base Naval, donde nos esperaba nuestro contra maestre parado en su bote, marcándonos la boya de una amarra.

había levantado la chubasquera y había recargado baterías. Seguíamos con el foque grande. Traje de agua a full y aguantar los rociones. Menos mal que estábamos en verano. A cada rato se asomaba el navegador y miraba hacia estribor con los prismáticos (¿no dormía nunca?). Se había nublado del todo. Cielo y mar afuera formaban un gran agujero negro. Sólo se veían las luces de la costa que se mezclaban y no se distinguían boyas de calles, casas, autos o carteles luminosos. Los datos más confiables eran los del reloj, la corredera, el compás, la

ecosonda y el radiogoniómetro. Navegábamos al descuartelar a unos decentes 6 nudos. A las 0300 frente a la baliza de Mar Chiquita orzamos a rabiarse para afuera, siguiendo el contorno de la costa. Concentrado en no dejar que el barco golpeará (el capi dormía) se me voló la guardia. Me despabilé con el cigarrillo y el vasito de ginebra que me convidó mi relevo.

- "Uy ¿Ya las cuatro?"

- "Y si querés seguir no tengo problema." Me dijo el muy socarrón.

No respondí pero me puse de pie como para largar todo y correr a la cucheta. Sin decir nada el otro se sentó detrás mío y tomó el timón. A proa deslumbraba el gran resplandor de Mar del Plata. Nos faltaba muy poco para llegar.

- "¿ Rumbo ?"

Señalé el fulgor de la proa y le dije

- " Doscientos. Hasta luego."

Me estaba durmiendo cuando oí a uno de la otra guardia protes-

Todos los barcos ya amarrados eran más grandes que el nuestro, lo que nos entusiasmó. Embolsamos velas y adjudamos cabos. El capi nos preparó un desayuno faraónico y desembarcó para ir a su casa con el navegador. Yo fui a mi departamento con cuatro tripulantes que invité para gran alegría de mi madre. Los demás se acomodaron a bordo con el marinero y quedamos de acuerdo para encontrarnos al mediodía en el restaurante del primer piso del Club.

MUESTRA DE ARTE YCA 2015

Desde el jueves 19 hasta el lunes 30 de noviembre pasado, se llevó a cabo en nuestra sede de Dársena Norte, una exposición con más de 70 piezas realizadas por miembros del Club en las artes de pintura, escultura, fotografía y modelismo naval.

El siguiente es el listado de expositores: BARON, Carolina; BILLOCH, Francisco José; CARATTINO, Jorge Eduardo; GASTELU, Rita L. Costa de; GONZÁLEZ, Inés Angela Menghi de; GUARDO, Carlos Ricardo; GUARDO, Susana M. Aragón de; KARAGOZLU, Aline Agavni T. de; LEVINAS, Ariel Silvano; LEVINAS, Marisa Ida Zeiguer de; LIVINGSTON, Ana María Oneto de; LOZANO, Santiago Manuel; MANOCHI, Diana Isabel; MOLLER, Ana Laura; OBARRIO, Mónica; ONETO, Jorge; PEZZUTO, Jorge Mario; RITTER, Monika; RODRÍGUEZ, Roberto Jorge; SAMPAYO, María Lucila; SASSOLI EZCURDIA, Luz María; SCUDERI, Andrea; SHAW, Alejandro Alfredo; SIMSIROGLU, Kirkor; TANTANIAN, Sergio; ZAPIOLA, Marcela de.



por ALFREDO BAFICO ROJAS

VELOCIDAD A VELA

Hace dos años nos maravillábamos con los enormes catamaranes de la Copa del América totalmente en el aire, navegando a velocidades hasta ahora exclusivas de la motonáutica.

El "foiling" es una forma de navegar muy rápido con una poderosa relación "potencia/ peso" y unas orzas rematadas con aletas horizontales capaces de generar suficiente sustentación hidrodinámica como para levantar del agua a todo el barco y al mismo tiempo resistir sobradamente al momento de escora provocado por el viento contra un velamen no solamente grande, sino además potente. El barco arranca y acelera a medida que se separa del agua hasta que todo el peso y la potencia se apoyan sobre esa aleta. La embarcación se desplaza a gran velocidad con su casco en el aire, sin escorar, ni cabecear ni chocar con las olas. Mientras tenga movimiento, brisa y su "foil" se mantenga sumergido, el barco sigue "volar bajo", sin parar.

Como la aviación en sus comienzos, el problema actual del "foiling" es el control de la trayectoria y de la energía impulsora. Y también como la aviación, a cada rato surgen nuevos diseños. En nuestro Club hay varias unidades de la Clase Internacional Moth, ya muy difundida en todo el mundo. Un pequeño monocasco-monoplaza ultraliviano con una orza y un timón rematados en "T" por sendos perfiles sustentadores horizontales, todo construido con fibra de carbono. Con similar disposición, ahora también hay tablas y kitesurfs.

La búsqueda de altas velocidades a vela es un tema que tiene especial desarrollo desde varias décadas atrás. En realidad, desde que se empezó a transportar mercaderías y a combatir a bordo de embarcaciones mucho más de dos milenios atrás, la velocidad ha merecido siempre el interés de los marinos. Y cuando la vela no pudo solucionar sus propios problemas fue eclipsada en pocos años por las máquinas de vapor, transfiriéndose entonces la necesidad de velocidad a las embarcaciones motorizadas con un desarrollo mucho mayor, facilitado tal vez por la evolución de la mecánica y el poder de los motores.

Mas allá de los problemas comerciales y militares, la náutica deportiva siguió atesorando todas las tradiciones de la vela y entre ellas, su tema

pendiente de la velocidad. A principios del siglo pasado las técnicas aerodinámicas desarrolladas por la aviación se fueron aplicando también a los veleros de gran performance. Al mismo tiempo, las teorías y leyes físicas relativas a los fluidos dieron paso al desarrollo de la hidrodinámica con aplicación inmediata en hidroaviación y motonáutica de alta velocidad. Un tradicional texto de consulta argentino escrito hace 60 años por el Ing. Juan Baader, "El Deporte de la Vela" muestra en su página 291 la figura de un velero con aletas en su casco, diseñado en EEUU por Gordon Baker que ya entonces navegaba a 23 nudos, mencionando los ensayos y pruebas que por entonces se hacían con veleros pequeños y livianos, dotados con sistemas de aletas para sustentación hidrodinámica. También se sucedían proyectos similares en embarcaciones comerciales de motor como los "aliscafos" que hacían la línea BA-Colonia en la década de los 50.

Muchas marcas de velocidad a vela fueron superadas en espejos de agua protegidos como el canal natural de Saintes Maries, un trecho recto y protegido en unas playas cerca de Toulon. Tantos fueron los intentos, que la ISAF designó en 1972 una división que se ocupa exclusivamente de supervisar, homologar y registrar cada intento, el World Sailing Speed Record Council, integrado por especialistas de diversos países.

Hay distintas

categorías de marcas, como velocidad en 500 metros, en una milla, distancia recorrida en 24 horas (singladura) y tiempos de cruce del Atlántico, del viaje de Nueva York a San Francisco rodeando el Cabo de Hornos, etc. Para los 500 metros y la milla se han determinado seis categorías de embarcación según la superficie vélica: Clase D (más de 300 pies cuadrados ó 27,9 m²) - Clase C (hasta 300 pies 2) - Clase B (hasta 235 pies 2) - Clase A (hasta 150 pies 2 ó 13,9 m²) - Windsurf hasta 10 m² y Kitesurf.

El WSSRC todavía no homologa velocidades máximas instantáneas. En 2008 se midió una velocidad máxima de 61 nudos del trimarán "L'Hidroptère" bajo una racha de 45 nudos, pocos segundos antes de destruirse en una tumbada. Más tarde en 2012, el "Vestas Sailrocket 2" alcanzó los 68,33 nudos con vientos de 25-29 nudos.

En 1852, el clipper "Sovereign of the Seas" de 78 metros de eslora hizo el viaje "coast to coast" Nva. York - S. Francisco en 103 días provocando la admiración mundial.

Lo más antiguo es el récord de distancia en 24 hs. (singladura). En marzo de 1854, el "Lightning" hizo 436 millas a un promedio de 18.16 nudos, récord superado al siguiente diciembre por el "Champion of the Seas" en 465 millas a 19,375 nudos.





QUANT 23



L'HYDROPTÈRE

Esta marca perduró 130 años hasta 1984 en que el "Tag Formula" hizo 512 millas a 21,33 nudos de promedio. Los 30 nudos de singladura se conquistaron recién en el año 2006 cuando el "Orange II" de Bruno Peyron hizo 766,8 millas a 31,95 nudos. La marca actual es del "Banque Populaire V" que en 2009 recorrió 907,9 millas a 37,83 nudos de promedio. Todos los récords de singladura han sido cumplidos en mar abierto.

Los records de 500 metros comenzaron en 1972, con el catamarán "Crossbow" a 26,3 nudos que persistió siendo el más rápido hasta 1980 con 36 nudos, siempre en Portland, Reino Unido. En 1986 surgió el windsurf como lo más rápido, corriendo a 38,86 nudos en Sotavento, España.

Durante varios años, hasta 2010, el sueño de los 54 nudos (100 KMH) se mantuvo distante. Los records siguieron siendo superados por el windsurf en el canal de Saintes Maries, Francia hasta que el año 1993 el catamarán "Yellow Pages Endeavour" desarrolló 46,52 nudos en Sandy Point, Australia. En 2004 el windsurf recuperó el dominio de la velocidad con 46,82 nudos en Stes. Maries y lo mantuvo hasta 2008 con 49,09 nudos (casi 10 años) hasta que el kitesurf logró 50,26 y 50,57 en Lüderitz, Namibia. En 2009 el trimarán "L'Hidroptère" hizo 51,36 nudos en Hyères, Francia con una máxima de 55 nudos pero el kitesurf recuperó los 500 mts. en 2010 con 54,1, 55,49 y 55,65 nudos en Lüderitz, Namibia, hasta que en 2012 "Vestas Sailrocket 2" hizo una corrida "test" de 500 metros a 65,45 nudos (121 KMH) en Walvis Bay, Namibia.

VESTAS SAILROCKET 2

Es una embarcación especialmente diseñada y construida para el record mundial de velocidad a vela en la Clase B, timoneada por el director del proyecto, Paul Larsen y auspiciada por la empresa danesa Vestas productora de generadores eólicos. Su primer modelo alcanzó 52 nudos en 2008 durante unas pruebas poco antes de destruirse durante una corrida con viento fuerte.

La segunda versión realizó otro intento en 2012, en Walvis Bay, Namibia hasta que el 24 de noviembre cuando soplaban 25 nudos corrió los 500 metros a 68,01 nudos (125,8 KMH) de máxima y también batió el record de la milla bajo la

supervisión de la WSSRC, marca hasta hoy vigente.

Nuevas formas y materiales dan lugar a embarcaciones muy livianas dotadas con aletas y propulsadas por aparejos y velas de alto rendimiento aerodinámico que en condiciones determinadas aumentan su propia velocidad, creando vientos aparentes mayores que el viento real recibido, lo que les hace aumentar más su velocidad hasta un límite peligrosamente cercano a la rotura.

Por ahora hay embarcaciones de vela tan rápidas que su principal problema, ya no es acelerarlas, si no frenarlas como para mantener velocidades más o menos seguras. En el futuro veremos más diseños y modelos de veleros con foils.



VESTAS SAILROCKET II

CAMPEONATO ARGENTINO DE ORC 2015

por ALFREDO BAFICO ROJAS fotos CLAUDIO CAMBRIA

Por 27ª vez, nuestro Club ha organizado este certamen nacional abierto, para veleros clasificados en el sistema ORC.



Con la entusiasta participación de 38 embarcaciones, entre ellas dos uruguayas, el programa se inició el sábado 7 de noviembre pasado con sol y con viento inestable. A las 10.00 hs estaba programado el inicio de la primera de tres regatas "barlovento-sotavento". Pero el río estaba muy bajo y la CR tuvo que trasladar el recorrido hacia aguas más profundas. En momentos de las partidas soplaban del Norte a 7 nudos y la marea estaba en bajante, cuya corriente en contra complicó la pierna de ceñida. Y poco más tarde borneó hacia el Este, con su cuota de beneficios y perjuicios hasta que se rodeaba la marca y se comenzaba la pierna girada según el borneo.

La segunda regata también tuvo su espera de antesala mientras la CR corregía la orientación de la línea de largada. Podríamos llamar a esta prueba "la de la

bandera C". Ahora el viento había atrasado al NE, calmado a 6 nudos. Como la corriente seguía igual, la pierna inicial de ceñida tuvo su borde "a la derecha" muy perjudicado. El viento calmó más y los barcos sin potencia caían a "sotacorriente". Para colmo la brisa volvió a adelantar hacia el Este, causando el segundo cambio de recorrido y después siguió hasta el Sudeste ocasionando el 3er cambio de recorrido.

La tercera regata del día arrancó casi a las 15.30 hs. con un viento "inquieto" que había retornado al Este con 8 nudos de velocidad. A esa altura de la tarde, el sol no era tan potente y el viento se mantuvo durante toda la prueba. Con los barcos amarrados en nuestro Club al modo de "parque cerrado", se verificó el peso de todos los tripulantes de los barcos ganadores mientras la mayoría se reunía en la

carpa de actividad social instalada en nuestro jardín.

El domingo 9 se corrió la regata de larga distancia. Partiendo a las 10.00 hs, se recorrió un trazado de 57 millas con marcas en el Canal del Farallón y en Bernal. Los vientos que soplaron inicialmente del Norte a 8 nudos, al mediodía rotaron al Noreste y decayeron hasta calmar totalmente. Después de la famosa "calmita de mediodía" llegó del Este-Sudeste una brisita que se fue entusiasmando hasta soplar con unos buenos 17 nudos para gran beneficio de los más retrasados que la recibieron antes. Fue una regata calurosa y lenta, en la cual el primer barco cruzó la llegada casi a las 8 de la noche.

El sábado 14 prosiguió el certamen con otras tres regatas "barlovento-sota-



MATRERO



SAN GREGORIO

vento" de 6 millas cada una. No se pudo dar partida según programa, a las 10.00 hs por postergación debida a la falta de viento. Se largó a las 11.00 hs con viento del Norte a 12 nudos que después rotó al NE con el consiguiente cambio de recorrido. Con la intensidad del viento reinante, la corriente de bajante no tuvo efecto.

Terminada la primera prueba del día, a continuación se largó la segunda con viento del NNE a 11 nudos, que luego siguió rotando hasta el NE.

La tercera "barlo-sota" se desarrolló sin inconvenientes, con la misma agilidad que las otras dos.

El domingo 15 terminó el Campeonato con la tradicional regata de 10 millas entre marcas fijas, que tuvo comienzo a

las 10.00 hs. frente al Dock Sur bajo unos buenos 12 nudos del Norte que dieron mucho dinamismo a esta prueba final. A eso de las 13.30 hs. se inició la ceremonia de Clausura del Campeonato con Entrega de Premios y agasajo a las tripulaciones.

CLASIFICACIÓN

(Tres primeros y miembros YCA en negrita)

ORC INTERNATIONAL

SERIE "A" (7 participantes)

1) y 1º General: SAN GREGORIO, Simón Simsiroglu - 2) AUDI, Ricardo Fabini (URU) - 3) CRISTABELLA, Martín Meerhoff (URU) - **4) COLUMBIA/MAD MAX, Julián Somodi** - 5) GAUCHO ENJOY CONRAD, Funes de Rioja - 6) MAC, Fernando Chain - 7) MERCENARIO 4, Martín Nacarato.

SERIE "B" (11 participantes)

1) KAIZEN, Carlos Maglio - **2) JABEQUE RELOADED, H. Mones Riz/D. Abud** - 3) PANIC ATTACK,

Soto/Duarte - **4) THONET & VANDER, Marcelo Sellanes** - 5) CREDIT AGRICOLE, Agustín Eujanian - 6) BANZAI, Escalante - ... -

ORC CLUB

SERIE "A" (5 participantes)

1) y 1º General: MATRERO, Toribio de Achaval - 2) BANCO PIANO/DON QUIJOTE, Santiago Mollard - 3) SILHOUETTE II, Andrés Entrala - 4) SUREÑO, Santiago Braun - 5) BACCARA III, Jorge Chaud.

SERIE "B" (8 participantes)

1) LADINO, Pablo Maffei - 2) BALOO, Pablo Masseroni - 3) PAPAREIM, Marcelo Miniati - 4) FJORD VI, Jorge Jauregui - ... - 6) BADULAQUE, Alberto Fernandez Sobrino

SERIE "C" (7 participantes)

1) CHARANGO DOS, José Girod - 2) COMPLICE, DIEGO TOSI - 3) SÍ, Gonzalo Aragón Cabrera

NUESTRAS REGATAS

- Yachting de Motor
- Yachting de Vela

REGULARIDAD Y NAVEGACION EN CONSERVA A LA SEDE YCA EN ISLA ZÁRATE

Fue la segunda fecha de nuestro Campeonato de Yachting a Motor 2015, llevada a cabo el sábado 25 de Abril pasado con la participación de 10 yates en regata y otros 3 en navegación en conserva.

Tras la reunión informativa realizada el jueves previo al evento en Dársena Norte, el sábado 25 a las 09.30 hs. se entregaron en el muelle principal de nuestra sede en San Fernando, los sobres individuales de Instrucciones y Cuestionario. A las 11.00 hs. partió el primer yate por el río Lujan con largada frente a nuestro Mirador. Un participante cada 2 minutos, fueron saliendo los inscriptos hacia el Canal Vinculación, siguiendo luego por el río Urión, canal Honda y Paraná de Las Palmas, con llegada en el Km 42,7 del canal Emilio Mitre.

En tres tramos de las 14 millas y media del recorrido, se utilizaron tres velocidades, "reducida" en la zona tigrense de tráfico y "libre" en los dos segmentos posteriores. Se aplicaron seis autocontroles en otros tantos lugares de paso, como también otros dos controles ocultos.

Tras su arribo, los participantes se amarraron en nuestra sede de la isla Zárate, almorzando a bordo y visitando las instalaciones. A media tarde cada embarcación retornó a San Fernando por el trayecto de su preferencia.

A las 18.00 hs. se celebró la Entrega de Premios en el Mirador de nuestra sede San Fernando.

CLASIFICACION

- 1) CAFÉ, Carlos Fechino, 276 puntos en contra
 - 2) VIEJO LOBO, Eduardo D' Alessio, 286 pts
 - 3) CORMORÁN, Enrique D' Alessio, 288 pts.
 - 4) VERAMAR, Fernando Fraguío, 601 pts
 - 5) IMPERIAL II, Andrés Entrala, 604 pts
 - 6) GUAPA, Bernardo Bergroth, 709
 - 7) SENCILLITO, Jack Montoreano, 964 Llave)
 - COLLÓN CURÁ, Jorge Sánchez Posleman, 1439 pts.
- Abandonó VENTO de Diana Rapp y KERANA II de Eduardo Belvisi no alcanzó a largar,

NAVEGACION EN CONSERVA

- BIG BANG, Omar Lauda
MIRR, René Soulas
ZIGZAG, Javier Zapiola

CUESTIONARIO NAUTICO

- IMPERIAL II, Andrés Entrala



GRAN CARAVANA DE PRIMAVERA AL RECREO LAURA

La tercera regata del año, se realizó el sábado 26 de septiembre del corriente. Participaron 7 yates en regata y otros 7 en conserva.

Siguiendo la programación habitual, a las 09.00 hs. se entregaron las cenefas numerales y los sobres de Instrucciones y Cuestionario en el muelle de San Fernando. A las 10.30 hs. se iniciaron frente a nuestro Mirador las partidas individuales presorteadas. La regata tuvo un recorrido de 13 millas siguiendo el canal Vinculación, el río Urión, canal Honda y río Paraná de Las Palmas hasta su Km 61. Nuevamente se utilizó velocidad "reducida" en el primer tramo y

velocidad "libre" en el resto de la prueba con seis puntos de autocontrol y uno de control oculto.

Tras cruzar la llegada, los yates de motor entraron a la dársena del recreo Laura y los veleros fondearon en el Paraná de Las Palmas frente al establecimiento, donde se sirvió un asado y se hizo la Entrega de Premios.

CLASIFICACION

- 1) VIEJO LOBO, Eduardo D' Alessio, 75 puntos en contra
- 2) CAFÉ, Carlos Fechino, 91 pts
- 3) ARPÓN III, Ricardo Scherianz, 217 pts
- 4) CORMORÁN, Enrique D' Alessio, 238 pts

- 5) VERAMAR, Fernando Fraguío, 416 pts
- 6) VENTO, Diana Rapp, 482 pts Llave)
- JUAN DE LA COSA, Carlos Tonelli Banfi, 1088 pts.

NAVEGACION EN CONSERVA

- MIRR, René Soulas
TORMENTA, Alejandro Casal
RAINBOW, Carlos Piccone
LANGOSTA, Jorge Alcántara, MARÍA ELENA, Walter Brab
VITO, Cristián Gall
GOLF CHARLIE, Gerardo Crespo

CUESTIONARIO NAUTICO (Empate)

- ARPÓN III, Ricardo Scherianz - RAINBOW, Carlos Piccone



REGULARIDAD Y NAVEGACION EN CONSERVA A LA SEDE YCA EN ISLA ZÁRATE

La 4ª fecha de nuestro Campeonato 2015 de Regatas tuvo un cambio de recorrido por pronóstico de mal tiempo. Desafiando la sudestada participaron 5 embarcaciones en regata y otras 2 en conserva.

A las 11.00 hs. se iniciaron las partidas frente a nuestro Mirador, siguiendo por el canal Vinculación, río Urión, canal Honda y río Paraná de Las Palmas con llegada en el Km

49,7 de dicho río en el Pasaje El Sueco. En las 10 millas del trayecto se utilizaron dos velocidades, cuatro autocontroles y un control oculto. Tras cruzar la meta, los yates fondearon frente al Sueco para almorzar y más tarde regresaron a San Fernando para asistir a las 18.00 hs. a la Entrega de Premios en nuestro Mirador.

CLASIFICACION

- 1) VIEJO LOBO, Eduardo D' Alessio, 18 puntos en contra

- 2) CORMORÁN, Enrique D' Alessio, 59 pts
- 3) JUAN DE LA COSA, Carlos Tonelli Banfi, 247 pts Llave)
- VERAMAR, Fernando Fraguío, 451 pts.

NAVEGACION EN CONSERVA

- MIRR, René Soulas
RAINBOW, Carlos Piccone

CUESTIONARIO NAUTICO

- CORMORÁN, Enrique D' Alessio



CAMPEONATO DE INVIERNO 2015



© CLAUDIO CAMBRIA

Coorganizado con el CNSI y auspiciado por Buquebus, este certamen se inició el pasado sábado 1º de agosto con la etapa de ida de la regata Buenos Aires - Riachuelo.

Mientras soplaban 13 nudos del Este con el río en bajante, a las 10.00 hs largó ORC International, cinco minutos después partió la flota clasificada en ORC Club, otro tanto más tarde salieron los de la fórmula PHRF y finalmente, a las 10.15 hs. cruzaron la partida los Veleros Clásicos y los ORC en Tripulación Doble. Un total de 47 embarcaciones con rumbo a la orilla oriental, que en mitad del trayecto sufrió la incomodidad del aumento de viento a 16 nudos. Con Colonia a la vista, el viento saltó al Sur, luego borneó al Sudeste con aumento de la marejada y la posterior encalmada dejó condiciones muy difíciles a los barcos más chicos. Ocurrieron diversos inconvenientes que en dos casos obligaron al abandono de la prueba.

La etapa de retorno prevista para el domingo 2, no pudo correrse por falta de viento. Desde Riachuelo, donde a las 10.00 hs. soplaban 3 nudos con casi 2 de corriente en contra, la flota siguió a la lancha de la Comisión de Regata, recorriendo lentamente el trayecto hacia Bs. As. Frente al Km. 49,9 del canal del Farallón se fondeó una línea de largada bajo un brisa

suave, que poco antes de hacerse la primera señal calmó otra vez. Viendo esas condiciones, se levantó todo y se reinició la marcha hacia esta ciudad. Cerca del Km 19 del canal de Acceso a BAires, se hizo otro intento pero la calma se mantuvo y a las 15.30 hs. se anuló la regata.

Debido a las elecciones nacionales del domingo 9 de agosto pasado, este certamen finalizó con las regatas barlovento-sotavento programadas para el sábado 8 frente a Buenos Aires.

Aquella mañana soplaron 25 nudos y más del Sudeste causando una gran marejada. Por seguridad se fondeó un recorrido muy cercano al Puerto Nuevo donde el oleaje era menor para intentar una regata de cuatro piernas. Los Veleros Clásicos se quedaron en sus amarras debido a que el viento excedía su límite reglamentario. En instantes previos a la primera señal, nuestra Comisión de Regata debió prestar auxilio urgente a un barco participante encallado en la boca del antepuerto. Haciendo uso de la potencia instalada en la Ariel y contando con el apoyo del bote neumático para regatas de hándicap, más otra lancha y otro bote de nuestro Club, se zafó al accidentado, dándole remolque hasta nuestra marina y

volviendo luego a fondearse en la largada para fiscalizar la regata.

El viento mantuvo su fuerza rotando hacia el ESE, ocurriendo tres abandonos, varias rifaduras y algunas colisiones en las marcas.

Como las condiciones climáticas no mejoraban, antes de largar una segunda regata, la CR izó las señales "N" y "H" sobre las señales de Atención de cada hándicap, con lo cual toda la flota volvió a puerto con el certamen finalizado.

CLASIFICACION (tres primeros puestos; consocios en negrita)

ORC INTERNATIONAL

SERIE "A" (5 participantes)

1) COLUMBIA/MAD MAX, Julián Somodi - 2) GAUCHO, Funes de Rioja - 3) MERCENARIO 4, Martín Nacarato - 4) MAC, Fernando Chain - ...

SERIE "B" (6 participantes)

1) BANZAI, Escalante/Zuberbühler - 2) THONET & VANDER ST, Marcelo Sellanes - 3) KAIZEN, Carlos Maglio - ...

ORC CLUB

SERIE "A" (6 participantes)

1) MATRERO, Toribio de Achaval - 2) BACCARA III, Jorge A. Chaud - 3) SUREÑO, Santiago Braun - ... 5) CANDELARIA, R. Fisch/P. Mensa - ...

SERIE "B" (4 participantes)

1) LADINO, Pablo Maffei

2) FJORD VI, Jorge Jáuregui - ...

SERIE "C" (4 participantes)

1) TÍMIDO II, Roberto Ferrario - 2) ESTELA, Hernán Fernández Orosco - 3) MADRUGADA, Patricio Pirán - ...

ORC CLUB - DOBLES (1 participante)

1) BIG BANG, Omar Lauda

VELEROS CLASICOS

CLASE "VINTAGE" (5 participantes)

1) DELPHIS, Daniel Stielecki - 2) JOANNE, Félix Noguera - 3) HARPON, Julio Rufinelli - 4) MAGDALENA, Eduardo Cavallo - 5) BLUE MOON, Jerónimo Oliva Velez

CLASE "CLÁSICOS" (8 participantes)

1) BRUJO, José Frers - 2) SAN ANTONIO, Ricardo Galarce - 3) KATY II, José M. Blanco - ... - 5) VATELU, Valentín Thompson - ... - 7) MAY BE II, Guillermo Maspero - ...

PHRF

SERIE "A" (8 participantes)

1) MECANAU MAX, Luis Mieulet - 2) EUREKA, José M. Guala - 3) GHOST, Patricio Trench - ...

SERIE "B" (1 participante)

1) BENITO, Eduardo Beron

SERIE "C" (2 participantes)

**1) HECHICERO, Isabel Sabaté
2) ACUARELA, Verónica Varas**



CAMPEONATO PRIMAVERA

Evento coorganizado con el CNSI, que recibió el apoyo de la Escuela Naval Militar y el auspicio de Buquebus. Con 66 inscriptos, el certamen comenzó frente a Buenos Aires el sábado 5 de septiembre pasado a las 10.00 hs. cuando se iniciaron las partidas hacia La Plata en un recorrido de 26,4 millas, mientras soplaban 8 nudos del NW. A mitad del trayecto, el viento hizo un

borneo persistente hasta el Norte, manteniendo su cómoda intensidad. A las 13.39 hs. cruzó en primer término el SAN GREGORIO, seguido por el resto de la flota que se fue acomodando en las amarras de la ENM y desembarcando para recorrer las instalaciones y participar del programa variado que la Escuela siempre ofrece a sus visitantes. Esa

noche, las tripulaciones se reunieron en una comida servida en el Comedor de Cadetes.

Por la mañana del domingo siguiente, se largó a las 10.00 hs. frente a las escolleras de entrada al puerto de La Plata, mientras soplaban 15 nudos del Noreste con buenas condiciones para otra jornada de navegación rápida.



Nuevamente, SAN GREGORIO cruzó en primer lugar la llegada en Buenos Aires a las 13.03 hs.

El sábado 12 de septiembre pasado tenía programadas hasta tres regatas de recorrido "barlovento-sotavento" fondeado frente al Dock Sur, pero el viento calmó totalmente poco antes de largar la flota de ORC CLUB y la CR anuló la prueba. Para encontrar más viento, la CR desplazó el recorrido hacia Bernal, largando pasadas las 11.00 hs. con una brisa de 8 nudos del Sudoeste, que después borneó al Oeste hasta terminar la prueba. Reacomodadas las marcas, se largó la segunda regata con viento mínimo de 6 nudos, que al promediar la segunda pierna saltó al Sudeste, aumentó a 8 nudos y comenzó un borneo persistente hasta el Norte. Superados los 100° de giro, la CR volvió a anular la regata. Otra vez se refondearon las marcas y se dio partida a las 15.00 hs. para la segunda regata del día, que finalizó a las

17.00 hs.

El domingo 13 finalizó el torneo con una regata de 13,5 millas entre marcas fijas. La flota partió con viento del Noroeste a 13 nudos, que luego rotó al Oeste y refrescó a 16 nudos. En medio de la prueba, MATA-DOR rompió su pala de timón, siendo asistido por la CR.

Finalizada la competencia, las tripulaciones se reunieron en la Entrega de Premios celebrada nuestro edificio "C. Corna Badaracco".

CLASIFICACION (tres primeros puestos; consocios en negrita)

ORC INTERNATIONAL

SERIE "A" (6 participantes)

1) **SAN GREGORIO**, Samuel Simsiroglu - 2) **COLUMBIA/MAD MAX**, Julián Somodi - 3) **MERCENARIO 4**, Martín Nacarato - 4) **GAUCHO**, Funes de Rioja 5) **BIG MATCH**, Marcelo Ruiz Parra - 6) **MAC**, Fernando Chain.

SERIE "B" (7 participantes)

1) **BANZAI**, Escalante/Zuberbühler - 2) **JABEQUE**, Mones Ruiz/Abud - 3) **THONET & VANDER ST**, Marcelo Sellanes - ...

ORC CLUB

SERIE "A" (8 participantes)

1) **MATRERO**, Toribio de Achaval - 2) **SILHOUETTE**, Andrés Entrala - 3) **BACCARA III**, Jorge A. Chaud - 4) **SUREÑO**, Santiago Braun - ...

SERIE "B" (3 participantes)

1) **FJORD VI**, Yacht Club Argentino - 2) **CIRUJA**, Juan Ruggero - 3) **ASTARTE**, Patricio Thompson.

SERIE "C" (5 participantes)

1) **TIMIDO**, Roberto Ferrario - 2) **MARÍA LUISA**, Santiago Negri - 3) **ESTELA**, Hernán Fernandez Orosco - ...

ORC CLUB - DOBLES (5 participantes)

1) **BIG BANG**, Omar Lauda - 2) **LEJOS**, Gustavo Kinach - 3) **SKAL CLERICO**, Desiree Estevez - 4) **TADEUS**, Gustavo Rizzi - 5) **RECKLESS TOO**, Alejandro Finsterbusch.

VELEROS CLASICOS

CLASE "VINTAGE" (3 participantes)

1) **DELPHIS**, Daniel Sielecki - 2) **HARPON**, Julio Rufinelli - 3) **FRAM**, Oscar Crespo.

CLASE "CLÁSICOS" (4 participantes)

1) **BRUJO**, Ricardo Scherianz - 2) **ESPERANZA**, Pablo Perez Segovia - 3) **MAY BE**, Guillermo Maspero - ...

PHRF

SERIE "A" (14 participantes)

MECANAU MAX, Luis Mieulet - 2) **PARADIGMA**, Marcelo Gaggino - 3) **BIJAPI**, José M. Blanco - 4) **REMACHO**, Eduardo Romero - ...

SERIE "B" (7 participantes)

1) **BENITO**, Eduardo Beron - 2) **FIDELIO**, Raul Monsegur - **CORRALITO V**, Luis Zimmerman - ...

SERIE "C" (4 participantes)

1) **MALUCOS**, Carmela Rossi - 2) **PAI CORVUS**, Luis Cerezo - 3) **OLLANTAY**, Sergio Cardini - ...

CAMPEONATO CLAUSURA

Hemos coorganizado este evento con el Yacht Club Uruguayo y el Club Náutico San Isidro. La única prueba del certamen fue la histórica regata "Buenos Aires - Puerto del Buceo", con 115 millas de extensión.

El viernes 16 de octubre pasado a las 18.30 hs. partieron frente a Buenos Aires los 29 participantes en un atardecer muy frío con viento Sur de 20 nudos y poco oleaje en proximidades de la costa. Esas condiciones se mantuvieron durante toda la noche, dándole gran dinámica a esta regata.

El primer barco en arribar fue el CRISTABELLA, a las 05.29 hs. del sábado 17, haciendo su trayecto a casi 10 nudos y medio de promedio. Ocurrió el abandono de un participante que retornó a Buenos Aires por sus propios medios. Los últimos arribos cruzaron poco menos de cinco horas detrás del nombrado, a un promedio nada despreciable de casi 7 nudos y medio.

Por la noche del mismo sábado, se hizo la Entrega de Premios en una reunión de las tripulaciones en las instalaciones del Yacht Club Uruguayo.

CLASIFICACION (tres primeros puestos; consocios en negrita)

ORC INTERNATIONAL

SERIE "A" (2 participantes)

1) **MERCENARIO 4**, Martín Nacarato - 2) **CRISTABELLA**, Martín Meerhoff (URU)

SERIE "B" (2 participantes)

1) **ODIN**, Jorge Santi - 2) **BANZAI**, Escalante/Zuberbühler

ORC CLUB

SERIE "A" (5 participantes)

1) **MATRERO**, Toribio de Achaval - 2) **SILHOUETTE II**, Andrés Entrala - 3) **CHAMPAGNAT FANATICO III**, Reafael Montezuma - ...

SERIE "B" (4 participantes)

1) **FJORD VI**, Jorge Jauregui - 2) **RECKLESS TOO**, Alejandro Finsterbusch - 3) **FRIENDSHIP**, John Bird - ...

SERIE "C" (4 participantes)

1) **TÍMIDO II**, Roberto Ferrario - 2) **SAN ANTONIO**, Galarce/Billoch.

ORC CLUB - DOBLES (8 participantes)

1) **FAITH**, Alvaro Bermudez (URU) - 2) **BIGUÁ V**, Juan Pujalte (URU) - 3) **FUGA**, Mariano Delgui - ...

PHRF

SERIE "A" (4 participantes)

1) **FORTUNA 2**, Gastón Borgoglio - 2) **MECANAU MAX**, Luis Mieulet - 3) **RODAS 3**, Joaquín Fernandez Alonso - ...

SERIE "B" (1 participante)

1) **CORRALITO V**, Luis Zimmermann

SERIE "C" (1 participante)

Ab) **ACUARELA**, Verónica Varas.



Felices Fiestas



Yacht Club Argentino

OYSTER PERPETUAL
YACHT-MASTER 40



ROLEX

