

EL YACHT



La revista del Yacht Club Argentino | www.yca.org.ar | Agosto 2020

Buenos Aires – Río

Galicia ÉMINENT



Conocé todos los beneficios y experiencias exclusivas en  GaliciaÉminent

Elegí Galicia Éminent.

galiciaeminent.com



Vení a recorrer la exposición de la que sos protagonista todos los días sin darte cuenta

**Sorprendete con la tecnología que está detrás
de Internet, un llamado o un mensaje.**

Visitas guiadas

Lunes a viernes 17.30 y 19 h.

Sábado 15.30, 17.30 y 19 h.

Entrada gratuita.

Arenales 1540, CABA.

Telefónica
FUNDACIÓN

M movistar

**CONEC
TADOS**

una mirada
a la tecnología que nos acerca

Estimados consocios:



Alberto Urani

Comodoro.
Yacht Club Argentino

Vivimos tiempos de cambios y por eso cambia también nuestra revista. Esta nueva edición de El Yacht llega a ustedes por primera vez en formato digital, acorde con los tiempos que corren y con la necesidad de mantenernos comunicados más allá de las limitaciones que la actual pandemia nos impone.

Presentamos este ejemplar en un momento muy particular de nuestra historia, signados por una pandemia en la que la colaboración entre los socios, el personal del Club y las distintas comisiones se ha puesto de manifiesto logrando que podamos transitar con optimismo esta circunstancia atípica que nos toca vivir.

Los barcos debieron soportar una quietud a la cual no están acostumbrados y las reuniones, cursos, conferencias y otras actividades tanto de Yachting a Vela como a Motor pasaron del encuentro personal al virtual.

El Equipo de Vela convocó navegantes de altísimo nivel como Germán Frers, Santiago Lange, Cecilia Carranza, Torben Grael y muchos otros que nos contaron sus historias de vida y deportivas. La escuela de yachting y las distintas clases siguieron trabajando para mejorar día a día a través de entrenamientos y capacitaciones virtuales. Desde el lado de Yachting a Motor, recorrimos el Delta y su historia, nos subimos al Rompehielos ARA Almirante Irizar, y aprendimos de navegación y motores. También compartimos numerosas actividades de Cultura disfrutando de buena música en nuestras casas. Estas son solo algunas de las muchas actividades que llevamos

adelante en este tiempo de cuarentena. Mucho de lo hecho lo pueden encontrar en la página del Club y en nuestras redes.

En esta época de aislamiento, se mantuvo una permanente guardia sobre las instalaciones y las embarcaciones de los socios y se ha continuado con las obras cuando fue posible. Dársena, San Fernando, Mar Del Plata y la Isla Zárate han tenido el avance de las obras, allí donde la afluencia de personal y materiales ha sido factible. Tan pronto se normalice la actividad serán continuadas para brindar más facilidades para nuestros socios.

En este número, repasamos algunas de las actividades que disfrutamos antes de la cuarentena: la legendaria Regata a Río tuvo una edición más, en la que despedimos a 21 barcos para recibirlos 1.200 millas después en Río de Janeiro; el Rolex Circuito Atlántico Sur y la Semana de Clásicos de Punta del Este, dos de las citas más importantes del Cono Sur; la Semana Internacional del Yachting, el encuentro de verano más esperado para los monotipos; el repaso por el fructífero año de Yachting a Motor; el Rincón del Gato donde hacemos un viaje al pasado y las actividades de Cultura que tuvimos y esperamos tener en un futuro.

La nueva edición digital de El Yacht resume toda esta actividad pasada y nos ayuda a esperar la vuelta al agua con más ganas que nunca y fortalecidos por la experiencia vivida. 

Contenidos



Semana de Clásicos

Punta del Este volvió a disfrutar de la espectacularidad y belleza de las naves de antaño.



Buenos Aires-Río de Janeiro

Con condiciones ideales, una flota nutrida y muy buenos tiempos, se realizó la 26ª edición de la regata oceánica más antigua del continente.

Rolex Circuito Atlántico Sur

La tradicional cita del verano sigue más vigente que nunca y volvió a demostrar porque es el torneo más destacado de América del Sur para barcos de quilla.



Yachting a Motor

El año que pasó será para recordar. Y este 2020 tiene también un cronograma nutrido.

Staff

EL YACHT

La revista del Yacht Club Argentino
Año XIX, N° 215 – Abril de 2020

DIRECTOR

Pablo Tedín

EDITOR

Diego Cúneo

COLUMNISTA

Alfredo Bafico Rojas

REDACCIÓN

*Felicitas Roldán
y Jorge Pérez Patiño*

FOTOGRAFÍA

*Claudio Cambria, Matías Capizzano,
Nico Martínez y Felicitas Roldán*

DISEÑO

Gabriel Fabu Cancellara

CORRECCIÓN

Daniela Amara

TRADUCCIÓN

Mariana Couceiro

SUBCOMISIÓN DE COMUNICACIONES

*Eduardo Luis D'Alessio,
Gerardo Araujo, Rodolfo Mollá y
Fernando Alonso*

COMISIÓN DIRECTIVA

COMODORO

Alberto Urani

VICECOMODORO

Jorge A. Jáuregui

SECRETARIO HONORARIO

Pablo Tedín

PROSECRETARIO HONORARIO

César Adrogué

VOCALES TITULARES

*Jorge Álvarez Gallesio, César Adrogué,
Guido Van Avermaete, Paulo Cosentino,
Alejandro Casal, Fernando J. Fraguío,
Cristián Frers, Ignacio Funes de Rioja,
Pablo Tedín y Héctor J. Djivarís*

VOCALES SUPLENTE

*Facundo de Achával, Martín Ramos,
Eduardo Luis D'Alessio, Juan Noguera
Fox, Santiago Pinasco y Benjamín
Cosentino*

Cultura

Luego de la
pandemia,
se viene un
calendario
de altísimo
nivel.

Revista El Yacht es marca registrada
por el Yacht Club Argentino.

Se permite la reproducción total o parcial del contenido
con la debida autorización
escrita del Yacht Club Argentino.

Dirección Nacional del Autor N° 102.332

PRODUCCIÓN Y REALIZACIÓN

SURICATA

Además

TÉCNICA:

EL ASIENTO DEL BARCO.

Pág. 22

LOS CUENTOS

*DEL GATO: ALLÁ POR EL
'40 (PARTE 6).*

Pág. 46

LA SEMANA DE

MAR DEL PLATA.

Pág. 50

Foto de tapa:

**El Mercenario 4, de Martín
Nacarato, llegando a Río de
Janeiro (Claudio Cambria)**



Recuerdos y enseñanzas de una conquista

El 5 de agosto se cumplieron 40 años de cuando con Flavio Manolín Naveira ganamos el primer Campeonato Mundial de la Clase Cadet para la Argentina en Cesme, Izmir, Turquía. Quizás por eso, tras una charla en Zoom de antiguos y actuales cadetistas, me he sentido movilizado a escribir estas líneas.

En esos días de julio, hace 40 años, estábamos en la bahía del YCA San Fernando con Sergio Ripoll, Miguel Corti, Pepe Naveira, Pachi Fitte y Cristián y Many Frers entrenando bajo la supervisión de Alejandro Irigoyen.

Tuvimos días de mucho viento y no salimos de la bahía. Corríamos regatas virando y virando entre los barcos y luego izando y trabuchando de vuelta. Fue impresionante lo que sentimos que mejoramos en las maniobras y en la velocidad para la toma de decisiones. Había que virar porque había que cubrir o había que virar por un barco fondeado o por una negada y rápidamente volver a la flota. Dormíamos en el Club en el crucero de los padres de Miguel y a la mañana, nuestra ropa toda mojada, aparecía congelada. Fue duro pero nos afilamos mucho. No sabíamos que nos serviría tanto.

Pocos días después salimos para Copenhague, donde estuvimos un día, y luego seguimos hacia Atenas y Estambul, donde hicimos un poco de turismo antes del campeonato.

El equipo era espectacular. Faltaban los hermanos Mariani que se habían ido por su cuenta a España mucho antes, pero los ocho que quedábamos nos divertimos mucho. Creamos una gran camaradería y nos distendimos tanto que hasta olvidamos en esa semana para qué viajábamos, más allá de pasarla bien.

A 40 años de la obtención del primer Campeonato Mundial de la Clase Cadet para la Argentina, Carlos Castrillo, timonel del barco ganador, repasa en perspectiva cómo vivió ese momento y qué enseñanzas obtuvo



Al grupo se sumaban mi viejo y el viejo de Pepe y Manolo.

Finalmente llegamos al hotel en Cesme. En estos días estuve visitando su página. Cambió mucho, pero la bahía y la playa donde dejábamos los barcos (zona de varadero) siguen idénticos, como así también la estructura del hotel.

A 40 años de aquel evento es divertido volver a reflexionar cómo uno pensaba entonces y cómo piensa ahora. Por entonces, el Cadet para mí era todo. La vida no tenía sentido si no giraba alrededor del Cadet. Recuerdo que la primera noche en el hotel me desperté a las 5 de la mañana, solo, sin

despertador, para lijar la orza que nos habían dado que era un desastre. A las 8 ya estábamos lijando los barcos (que eran otro desastre) y recién a las 9 nos íbamos a desayunar.

La rutina esa semana fue de lijar y armar los barcos durante los dos primeros días y a partir de entonces empezar a navegar.

Nos habían asegurado que habría vientos medios pero esa semana el viento no bajaba de 20 nudos con rachas por encima de 25. Hoy cuando vuelvo de navegar y me duele todo, me impresiona comprobar qué estado teníamos entonces...

Al principio no andábamos nada. El miércoles corrimos una regata preparatoria y veníamos por la mitad de la flota. Mi sensación era que el Cadet era mucho más difícil que lo que había calculado y que iba a ser difícil andar bien. De todas formas no nos caímos. Estábamos con mucha fe y nos teníamos confianza en que podríamos mejorar.

Empezamos a trabajar sobre la puesta a punto del mástil. Recuerdo que cada salida a navegar apopábamos un poco más el palo y cada vez el barco caminaba más y más. Una tarde decidimos volver al punto anterior de esa última prueba y dejar de apoparlo. Ya estaba bien. No solo éramos más rápidos que todos en la flota sino que orzábamos más. Parecía increíble.

El lunes por la tarde se corrió la primera regata. Se largaba tarde, a las 17, y a la mañana, a las 10, para evitar el sol. En los días de dos regatas

me acuerdo que volvíamos a tierra a almorzar y después nos dormíamos una pequeña siesta. Eso me daba la pauta de qué tranquilos y focalizados estábamos. Hoy no podría hacerlo.

En esa primera regata rápidamente nos posicionamos primeros. Derivamos el barlovento y en el franco (eran dos través en esa época) los ingleses Chris Trainor y Giles Sinkinson mantenían la orza hasta establecer el spi y derivaron planeando. Nos pasaron por arriba. Soplaban 20/25 nudos y el Cadet volaba. Trainor se afianzó primero y no hubo nada que hacer. Volvimos a tierra con un cómodo segundo y contentos con el desempeño. En tierra se empezó a analizar si el equipo inglés no tendría que ser descalificado, ya que había usado equipo traído de Reino Unido, y por las reglas de ese campeonato, casco, mástiles, timón y orza tenían que ser los proporcionados por la organización.

Me acuerdo que Alejandro Irigoyen esa noche mientras comíamos nos decía: "Si descalifican hoy a los ingleses van a liderar el campeonato por un día, algo que nunca tuve la dicha de poder hacer". Ninguno imaginaba que a partir del día siguiente ese liderazgo iba a comenzar y no iba a terminar hasta el fin del Mundial.

El martes corrimos dos regatas más con el mismo viento fuerte y arrachado. Había torneos cortos de diez grados. Nosotros nunca largamos bien. Alejandro me comentaba que sufría viéndonos largar tan mal. Rápidamente nos desmarcábamos

In the light of a situation never imagined before

The appearance of the pandemic created a lot of changes that the Club is embracing with professionalism and efficiency

As it is known, the world is going through one of the most critical and complicated moments of the last decades. And the circumstances that we are experiencing have proven one more time the institutional strength of our loved Argentine Yacht Club. In our Club, we answered - as it couldn't be otherwise - implementing immediately the measures that the National Government and other entities that govern us imposed, that were complementary to the ones we already had taken as a preventive action. Thus, we are quickly setting in motion all the activities that we can perform virtually, such as commissions meetings, courses, talks, etc., that, with a packed audience, are still being delivered

remotely with the same seriousness and depth than usual.

Likewise, administrative duties are performed mainly through home office.

In this sense, I want to highlight the permanent and devoted support of all the staff, that keeps administration running and monitors the conditions of the facilities.

Besides, we want to provide reassurance regarding the ships, since they are under the permanent safekeeping of the staff assigned for that regard and any news will be informed immediately to whom it may concern. In the communications that have already been sent, provided the contacts available in each branch for any concern the members may have.

On the one hand, we would also like to highlight

the support we received from our members, who understood the situation and respected the guidelines that the Club put in place. On the other hand, it is worth pointing out that even though the country is going through a critical economical situation, the vast majority of the members have fulfilled payment on time. As for the Club, it has complied with all the payments to their staff in a timely manner as well.

It is our desire that we comply and make people comply with the established quarantine, at the same time that we take a vow so that the complex situation we are undergoing can be overcome as fast as possible, and even more, that it represents an element of union of our society that really needs it and that the consequences fiction.

Thus, we are quickly setting in motion all the

y el barco desarrollaba toda la velocidad. Ese martes si mal no recuerdo llegamos nuevamente primeros a los barloventos con los ingleses atrás. Esta vez aprendimos la lección y orzamos hasta establecer el spi derivando luego. El equipo británico pasó a ser historia. Ganamos ambas regatas muy cómodamente y volvimos a tierra liderando el campeonato.

El miércoles era día libre. Nos fuimos a visitar Éfeso y la Casa de la Virgen María con todas las delegaciones. Recuerdo que los ingleses nos acosaban. "Se acabó el viento –nos decían–. Ahora empieza otro campeonato".

El jueves efectivamente el viento había bajado a 10 nudos. En la primera pierna, con nuestras pésimas largadas, no logramos colocarnos muy bien y en el barlovento estábamos décimos. En el reach recuperamos bastante, lo mismo que en la ceñida y la popa, y ya en el sotavento veníamos segundos. A otro equipo inglés, el de Robert Smith y Richard Sinkinson, que el año siguiente salió subcampeón mundial en Argentina delante nuestro, lo pasamos orzando desde su popa. Recuerdo todavía su desesperación de ir a ver si no tenía algo en el timón. Ganamos otra vez.

Esa tarde el viento cayó mucho. Veníamos segundos detrás de los Mariani y en la segunda ceñida nos fuimos a marcar a los ingleses que se habían ido a la derecha de la cancha; Gabriel se fue a la izquierda. El viento entró por la izquierda en una pesada calma y el recorrido se acortó a ese barlovento por la calma reinante. Le ganamos a los ingleses que quedaron 11os. pero nosotros entramos 8os. De todas formas seguíamos primeros muy cómodos y ya al día siguiente entraba el descarte.

Ese viernes ganamos a la mañana nuevamente y nos consagramos campeones con Manolín. Había sido todo tan suave y perfecto que no parecía real. Sopló una flor de rosca al principio pero con Manolín el Cadet parecía ser una prolongación de

nosotros. Hacíamos realmente un gran equipo. A la tarde, pese a que nos sobraban los puntos para ganar sin correr, decidimos, por consejo de Alejandro y de nuestros padres, hacerlo por si nos protestaban los ingleses por cuestiones técnicas porque ese eventual descalificado no sería descartable (no había nada que hubiéramos hecho mal, pero no era cuestión de arriesgar). Corrimos sin presión y volvimos a ganar, pero lo interesante fue que los hermanos Mariani pudieron ganarles a los ingleses que hasta ese momento venían segundos. ¡Nos habíamos consagrado campeones y subcampeones mundiales en Cadet por primera vez en la historia!

Hoy a cuarenta años recuerdo ese momento y veo lo que cambió en mi vida...

A diferencia de muchos que veo que navegan con gran entusiasmo, para mí esa cumbre marcó un antes y un después. Yo había anhelado muchísimo un campeonato de esa categoría desde el Optimist. Había sido el eterno suplente en las selecciones de Optimist salvo por un Mundial que había ido como quinto en 1975 con Santi, Hugo y Mariano Castro y



Paulo Cosentino.

La última selección de Optimist me acuerdo que me quedé afuera a un punto del quinto y la última regata del selectivo no se corrió por una bajante en el CUBA.

Al Cadet había subido con el cuchillo entre los dientes y me encontré con un gran rival (Gabriel Mariani) del que aprendí mucho.

Con Manolo hablábamos de que podíamos conseguir andar bien en ese Mundial y hasta decíamos que lo ganaríamos (en voz baja).

Sin embargo, después todo cambió. Sentí que ya no existía el mismo desafío, aunque sí la presión. Ahora había que evitar que otro te corra de la cumbre, pero la pregunta era: ¿Para qué permanecer y hasta cuándo? El deseo se había transformado en una prisión y daba miedo escaparse, ya que sería bajarse...

El Mundial del año siguiente me marcó el rumbo. No encontré esa respuesta y el yachting dejó de ser lo que había sido para mí hasta ese campeonato. Todavía hoy intento subirme a los barcos y descubrir esa magia tan atrapante, pero no lo consigo. Cambiaron las prioridades... Admiro a aquellos como Santi Lange que vuelven una y otra vez, pero sé que no podría imitarlos aunque tuviera su habilidad. Igual el tren ya me pasó hace rato. Quiero a esta altura rescatar a mi rival y amigo que nos destronó al año siguiente: Raúl Saubidet. Corrió como yo sentí que había corrido el mundial anterior. Raúl ganó con la misma diferencia de puntos que yo había ganado. Fue insuperable. Mi consuelo, que no es poco, fue el de un tercer puesto. Alguna vez alguien me dijo que si hubiera sido yo, no hubiera arriesgado a ser destronado. Creo que el aprendizaje de ganar primero y perder después es una experiencia de vida que hoy rescato enormemente. ¿Que fue duro cuando eras el candidato? Claro que lo fue. En la velería que me auspiciaba, después de verme correr las preparatorias, me dijeron que no había duda de que retendría el título. Sin embargo no fue así. La presión, un buen rival, varias cosas, cambiaron lo esperado y hubo que aprender a morder el polvo... Disfruté mucho esos dos años en el Cadet. Muchos amigos con quienes compartimos duras batallas en el agua. Los ya nombrados, parte de la delegación y otros como Pipi Ubertini, Adrián Rivarola, y no tan amigos pero gran rival como Raúl Révora



que ganó el Europeo de 1981 en Holanda, entre muchos otros.

La gran alegría fue ver que atrás de Raúl Saubidet muchos más lograron la cima. Hoy 40 años después la historia se sigue repitiendo y me parece increíble pensar que tuvimos el privilegio de subir a ese lugar tan buscado por todos, con Manolo, por primera vez.

El 8 de Agosto, hace 40 años, fuimos contratapa de El Gráfico, pero lo más importante quedó en el recuerdo en nuestras memorias... La adrenalina de estar disputando algo cuyo resultado desconocés pero que creés lo podés conseguir y que hasta ese momento, nadie te obligaba a lograrlo...

¡Un abrazo a todos los que nos han seguido hasta aquí!♥

activities that we can perform virtually, such as commissions meetings, courses, talks, etc., that, with a packed audience, are still being delivered remotely with the same seriousness and depth than usual.

Likewise, administrative duties are performed mainly through home office.

In this sense, I want to highlight the permanent and devoted support of all the staff, that keeps administration running and monitors the conditions of the facilities.

Besides, we want to provide reassurance regarding the ships, since they are under the permanent safekeeping of the staff assigned for that regard and any news will be informed immediately to whom it may concern. In the communications that have already been sent, provided the contacts available in each branch for any concern the members may have.

On the one hand, we would also like to highlight the support we received from our members, who understood the situation and respected the guidelines that the Club put in place. On the other

hand, it is worth pointing out that even though the country is going through a critical economical situation, the vast majority of the members have fulfilled payment on time. As for the Club, it has complied with all the payments to their staff in a timely manner as well.

It is our desire that we comply and make people comply with the established quarantine, at the same time that we take a vow so that the complex situation we are undergoing can be overcome as fast as possible, and even more, that it represents an element of union of our society that really needs it and that the consequences fiction.

Thus, we are quickly setting in motion all the activities that we can perform virtually, such as commissions meetings, courses, talks, etc., that, with a packed audience, are still being delivered remotely with the same seriousness and depth than usual.

Likewise, administrative duties are performed mainly through home office.

In this sense, I want to highlight the permanent and devoted support of all the staff, that keeps

administration running and monitors the conditions of the facilities.

Besides, we want to provide reassurance regarding the ships, since they are under the permanent safekeeping of the staff assigned for that regard and any news will be informed immediately to whom it may concern. In the communications that have already been sent, provided the contacts available in each branch for any concern the members may have.

On the one hand, we would also like to highlight the support we received from our members, who understood the situation and respected the guidelines that the Club put in place. On the other hand, it is worth pointing out that even though the country is going through a critical economical situation, the vast majority of the members have fulfilled payment on time. As for the Club, it has complied with all the payments to their staff in a timely manner as well.

It is our desire that we comply and make people comply with the established qu

correntoso

Lake & River Hotel



100 años celebrando la Patagonia

Parque Nacional Nahuel Huapi, Villa La Angostura

SMALL
LUXURY
HOTELS
OF THE WORLD

Info & reservas: info@correntoso.com | (011) 4803 0030 | correntoso.com





SURICATA

*Soluciones innovadoras en
marketing y comunicación.*



**Content
Design**



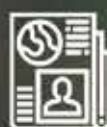
**Customer
Experience**



**Digital
Solutions**



Marketing



Press & PR

www.suricata.la - info@suricata.la
+54 (011) 4109.1026 - Balcarce 340
CABA - Argentina

BUENOS AIRES RIO DE JANEIRO

Una edición para el recuerdo



Con condiciones excepcionales, la tradicional competencia volvió a demostrar su vigencia. Esta vez fueron 21 las embarcaciones y el ganador absoluto fue el Mercenario 4, de Martín Nacarato.



*El Cangrejo
llegando a Río*

La regata Buenos Aires-Río de Janeiro es la prueba de largo aliento más antigua del hemisferio y una de las más tradicionales y renombradas del mundo, no sólo por su recorrido sino por su complejidad. Tanto es así, que ya lleva más de 70 años de vigencia y 26 ediciones realizadas.

Organizada por el Yacht Club Argentino y el late Clube Rio de Janeiro, este año la acción comenzó el 8 de febrero, cuando a las 15, y luego de un apasionante desfile de embarcaciones que tuvo un numeroso público siguiendo el paso de las 21 embarcaciones, las naves empezaron a desandar las 1200 millas náuticas que unen Buenos Aires con la Cidade Maravilhosa.

Como sucede desde hace varios años, gracias a los posicionadores satelitales obligatorios el



La tripulación del Lykke saluda antes de arribar a Río



El Náutico II navega en aguas de Río de Janeiro

Posiciones finales:

Fórmula ORC Internacional

- 1°**, Mercenario 4, **de Martín Nacarato**, 126h3m16s
- 2°**, Hit-América del Sur, **de Pablo Maffei**, 130h1m39s
- 3°**, Fuga, **de Mariano Delgui**, 133h2m22s
- 4°**, Fortuna III, **de la Armada Argentina**, 134h8m19s
- 5°**, Lykke, **de Carlos Jasson Hardie**, 135h42m51s

Fórmula ORC Club

- 1°**, Matrero, **de Rafael Pereira Aragon**, 177h42m7s
- 2°**, Silhouette II, **de Andres Entrala**, 207h27m3s
- 3°**, Fjord VI, **del Yacht Club Argentino**, 226h5m22s
- 4°**, Cangrejo, **de Pedro Ferrero**, 236h26m58s

Fórmula ORC Crucero

- 1°**, María, **de Gustavo Ramos**, 159h3m50s
- 2°**, Náutico II, **de Club Náutico San Isidro**, 165h20m59s
- 3°**, Helene, **de Alejandro Mitchell**, 223h58m48s
- 4°**, Quillo, **de Ricardo Galván**, 227h15m19s

Fórmula ORC Dobles

- 1°**, Mad Max, **de Patricio Guisasola**, 198h26m38s
- 2°**, Santa María, **de Alejandro Cernadas**, 210h25m39s
- 3°**, San Patricio, **de Julio dos Reis**, 226h22m49s
- 4°**, Manila, **de Carlos Cámpora**, 233h7m12s

Abandonaron el Paisano, del Liceo Naval y a cargo de Juan M. Monteverti; el Atlantis, de Juan Theodorou; el Sur, de Santiago Braun, y el Awasi, de Luis Allievi.

An edition to remember

With exceptional conditions, the traditional competition showed once more its vigor. This time, there were 21 ships and the absolute winner was Mercenario 4, from Martín Nacarato

Buenos Aires-Rio de Janeiro regatta is the oldest long-term test of the hemisphere and one of the most traditional one and renowned of the world, not only due to its course but also for its complexity. Such was the case that it has been happening for more than 70 years and counts

with 26 editions. Organized by the Argentine Yacht Club and the late Clube Rio de Janeiro, this year the a ction started on February 8, when at 15.00, and after an enthralling ship parade in presence of a bulky audience following the 21 ships, the boats started to retrace the 1200

nautical miles that connect Buenos Aires with Cidade Maravilhosa.

As it has been happening for several years, thanks to the mandatory satellite positioning, the audience could follow closely almost every movement of the ships. The ARA Grandville Corvette, that accompanied the



*El arribo de las
naves a Río fue
pausado*

público pudo seguir muy de cerca casi todos los movimientos que las naves fueron realizando. La Corbeta ARA Grandville, que acompañó a los competidores durante el trayecto, partió un poco más tarde.

Así, los 226 deportistas que partieron se enfrentaron a un nuevo desafío, porque se sabe que cada regata a Río es completamente distinta. Y esta fue realmente excepcional para la mayor parte de los barcos, con muy buenas condiciones para la navegación.

Así, el primer barco en cruzar la línea de llegada fue el Fortuna III, de la Armada Argentina, que volvió a ganar la Cinta Azul al igual que en 2014 y 2017. Lo hizo tras 5 días, 14 horas y 8 minutos de navegación.

“Largamos con mayor a tope y genoa 1, navegando siempre con velocidad sin bajar de los 8 nudos –dijo Luis Sgrilleti, capitán del FIII–. Fue una regata de una sola pierna, salvo algunas excepciones por los borneos”

Con el correr de la semana fueron llegando los 18 barcos que finalizaron la regata. El Atlantis, el Paisano, el Sur y el Awasi no pudieron completar la prueba por distintas razones.

El Mercenario 4, de Martín Nacarato, fue el vencedor tanto en la Fórmula ORC Internacional como



El San Patricio



El Santa María



En esta página, dos imágenes del barco del Club, el Fjord Vi, navegando en Guanabara

competitors during the journey, set off a little later. Thus, the 226 sportsman who departed faced a new challenge, since we know that each Regatta to Rio is completely different. And this one was really outstanding for most of the boats, with great conditions for sailing.

In this way, the first ship that crossed the finish line was Fortuna III, from the Argentine Navy, that won the Blue Ribbon again, like in 2014 and 2017. It made it after sailing 5 days, 14 hours and 8 minutes. "We let out with mayor all out and genoa 1, always sailing with a speed higher than 8 knots – said Luis



Toda la estampa del Fortuna III amarrado en la sede del late Clube de Rio de Janeiro.

en la Clasificación General de la Fórmula ORC. Entre los 11 tripulantes de esta embarcación sumaban un total de 18 regatas a Río, cinco de las cuales son del capitán, quien con una tripulación similar se había adjudicado el mismo título en ORC Club.

“Estoy muy contento de concluir de esta manera un objetivo que nos pusimos y para el cual venimos trabajando hace dos años”, dijo Juan Nacarato, proel e hijo de Martín.

El Matrero, de Rafael Pereira Aragón se llevó el primer lugar en la Fórmula ORC Club; el María, de Gustavo Ramos, lo hizo en ORC Crucero, y el Mad Max, de Patricio Guisasola y Lucas Massa, se consagró en ORC Tripulaciones en Dobles.

El jueves 20 se efectuó en el late Clube Río de Janeiro una entrega de premios con comida y baile para celebrar una edición más de esta regata tan importante.♥



La lancha de CR del IARJ (foto arriba) y el Silhouette II, (abajo)



Sgrilleti, FIII captain—. It was a one leg regatta, except for some cases of Borneos”.

As the week went by, the 18 ships that finished the regatta started to arrive. The Atlantis, Paisano, Sur and AW could not complete the test due to different reasons.

Mercenario 4, from Martín Nacarato, was the winner in ORC International Formula and in the General Classification of the ORC Formula. Among the 11 crew members of this ship, they made a total of 18 regattas to Rio, five of which belonged to the captain, who, with a similar crew, had been awarded the same title in ORC Club.

“I am very pleased to meet a goal that we set this way and for which we have been working for the past two years” Juan Nacarato said, bow and son of Martín.

Matrero, from Rafael Pereira Aragón got the first place in the ORC Formula Club; María, from Gustavo Ramos,

did it in ORC Cruise, and Mad Max, from Patricio Guisasola and Lucas Massa, won in ORC Double Crew. On Thursday 20, the award ceremony, cocktail and dance took place in the late Clube Rio de Janeiro to celebrate another edition of this important regatta. Follows the final results:

ORC International Formula

- 1°, Mercenario 4, from Martín Nacarato, 126h3m16s
- 2°, Hit-América del Sur, from Pablo Maffei, 130h1m39s
- 3°, Fuga, from Mariano Delgui, 133h2m22s
- 4°, Fortuna III, from Argentina Navy, 134h8m19s
- 5°, Lykke, from Carlos Jasson Hardie, 135h42m51s

ORC Club Formula

- 1°, MATRERO, from RAFAEL PEREIRA ARAGON, 177h42m7s
- 2°, SILHOUETTEII, from ANDRESENTRALA, 207h27m3s
- 3°, FJORD VI, from ARGENTINE YACHT CLUB,

226h5m22s

4°, CANGREJO, from PEDRO FERRERO, 236h26m58s

ORC Cruise Formula

- 1°, María, from Gustavo Ramos, 159h3m50s
- 2°, Náutico II, from Club Náutico San Isidro, 165h20m59s
- 3°, Helene, from Alejandro Mitchell, 223h58m48s
- 4°, Quillo, from Ricardo Galván, 227h15m19s

ORC Doubles Formula

- 1°, Mad Max, from Patricio Guisasola, 198h26m38s
 - 2°, Santa María, from Alejandro Cernadas, 210h25m39s
 - 3°, San Patricio, from Julio dos Reis, 226h22m49s
 - 4°, Manila, from Carlos Cámpora, 233h7m12s
- Paisano, from Liceo Naval and in charge of Juan M. Montevedi; Atlantis, from Juan Theodorou; Sur, from Santiago Braun, and Awasi, from Luis Allievi pulled out.▼

B|U|E|N|O|S A|I|R|E|S R|I|O D|E J|A|N|E|I|R|O



*El HIT América del Sur y la
cidade maravilhosa*



D'Alessio IROL
International Research Online - Latam

INFORMACIÓN PARA LA ACCIÓN

- Investigación de Mercado
- Consultoría en Marketing
- Prensa y Comunicación
- Recursos Humanos

D'
D'Alessio IROL

www.dalessio.com.ar info@dalessio.com.ar



Cambiando la forma de la obra viva en regata





Ya sea debido a la acción del viento o a la ubicación de la tripulación, cada vez que se cambia el asiento del barco se producen efectos que mejoran o empeoran la performance

¿Se puede cambiar la forma de la carena mientras navegamos? En caso de que así fuera, ¿tendría algún beneficio? Si usted corre regatas con frecuencia, ya estará al tanto de la costumbre de mover los pesos de la tripulación, no solo para adrizar en ceñida con viento, sino también en las popas o rumbos francos con muy poco viento y no solo hacia la banda o hacia crujía sino también en sentido proa-popa. ¿Es cierto que se obtiene alguna ventaja con esa práctica? A veces algunas costumbres que se instalan a bordo de algunos barcos –y luego se generalizan– no tienen fundamentación y en el mejor de los casos pasan a ser un simple placebo. Veamos lo que dice la Arquitectura Naval (figura 1).

La resistencia al avance y la velocidad del barco

La velocidad del barco es el resultado del punto de equilibrio entre dos sistemas de fuerzas: por un lado, la acción, la fuerza aerodinámica generada por el aparejo; por el otro, la reacción, la resistencia al avance hidrodinámica que opone el agua. La resistencia al avance depende a su vez de varios factores geométricos de la carena y simplificando puede decirse que se debe fundamentalmente a dos causas principales: la primera, la resistencia viscosa que podemos asimilar a la fricción del

casco con el agua; y la segunda, la resistencia por formación de onda (ver gráfico 2). (Hay otras componentes habitualmente mucho menos significativas, por lo cual no las tendremos en cuenta). (La modificación de la forma de la obra viva en navegación solo es posible en barcos convencionales, cambiando la distribución del peso de los tripulantes y a eso nos referimos. Veamos sus efectos con datos concretos, empíricos y objetivos.

Parámetros geométricos de la obra viva que afectan la resistencia al avance

Los principales son la eslora en flotación, la manga en flotación y la superficie mojada.

A mayor eslora en flotación mayor velocidad tendrá el barco, eso fue descubierto experimentalmente en el siglo XIX por Sir William Froude.

La manga, y en consecuencia la relación entre eslora y manga, también influyen. Cuanto mayor sea la manga más recorrido deberá seguir el agua en dirección perpendicular a crujía hacia las bandas. Eso significa mayor resistencia, mayor consumo de energía improductiva. Cuanto más alta sea la relación (el cociente entre eslora y manga), más esbelta será la carena y ofrecerá menor resistencia.

Por último, la superficie mojada afecta directamente a la resistencia friccional (por viscosidad); es decir, a mayor superficie mojada, mayor resistencia. Si logramos modificar los valores de esas tres variables lograremos disminuir la resistencia hidrodinámica, y para la misma fuerza aerodinámica generada por el aparejo el barco tendrá mayor velocidad, objetivo muy apreciado por todo regatista.

Cómo varía la forma de la obra viva con la escora y la inclinación longitudinal

Recordemos brevemente que todo barco flota como lo expresa el principio de Arquímedes, que establece que el volumen de la carena sumergida (obra viva) es lo determinante. Ahora bien, un mismo volumen puede tener infinitas formas distintas. Pensemos, por ejemplo, en recipientes de varias formas pero todos con igual volumen,

como podría ser un litro.

Con el casco del barco ocurre lo mismo: podemos sumergirlo más de proa o de popa o escorarlo a una banda; si nadie ni nada se cayó al agua, el peso total seguirá siendo constante y por lo tanto el volumen sumergido también. No puede decirse lo mismo de la eslora en flotación, la manga en flotación y la superficie mojada. Para cada calado en proa y en popa y para cada ángulo de escora habrá un determinado conjunto de valores.

Ejemplos con casco de 40 pies

Tomemos por ejemplo un casco de 40 pies genérico, un diseño bastante standard, no muy moderno, como podría ser fácil encontrar en nuestras flotas de fin de semana.

El casco tiene las siguientes características (figura 5)

Eslora total.....	12,4m
Eslora en flotación.....	11,1m
Manga máxima	4,1m
Manga en flotación.....	3,2m
Superficie mojada.....	25,1m²
Relación eslora/manga.....	3,5

Escora

Si lo hacemos escorar 10 grados los nuevos valores resultan ser (figura 6):

Eslora en flotación.....	11,7m
Manga en flotación.....	2,9m
Superficie mojada.....	24,2m²
Relación eslora/manga.....	4,0

Esa escora pudo deberse a un movimiento de la tripulación hacia sotavento en condiciones de muy poco viento, o a la escora natural del barco debida al viento en intensidades más altas.

Podemos ver entonces como la escora de 10 grados produjo un aumento de eslora en flotación del 5%, una disminución de la manga en flotación del 10% y de la superficie mojada del 4%. La relación eslora-manga bajó un 14%.

Todos esos cambios son favorables. Cuánto cambian la resistencia al avance y por lo tanto la velocidad del barco requiere de varios otros cálculos, que no son muy sencillos y dependen de muchas otras variables particulares de cada barco. Lo que interesa aquí es mostrar como la



FIGURA 2

escora produjo efectos positivos.

Sumergir más la popa o la proa

Trasladando el peso de la tripulación en sentido de la eslora se puede variar la eslora en flotación. Veamos valores sumergiendo más la popa (figuras 7 y 8):

Eslora en flotación.....	10,5m
Manga en flotación.....	3,3m
Superficie mojada.....	26,5m²
Relación eslora/manga.....	3,2

Y sumergiendo la proa (figura 9):

Eslora en flotación.....	9,9m
Manga en flotación.....	3,1m
Superficie mojada.....	22,8m²
Relación eslora/manga.....	3,2

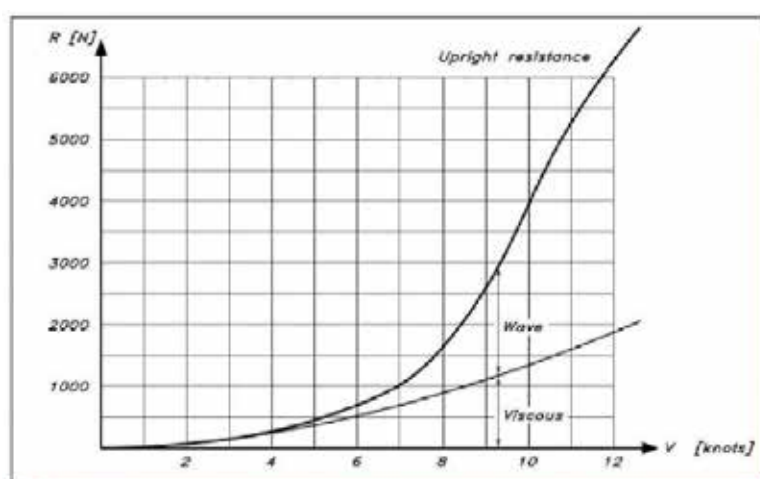


FIGURA 3

Changing the shape below the waterline in regatta

Every time that the seat of the boat is changed, either due to the action of the wind or the position of the crew, there are effects that improve or make the performance worse

Can we change the shape of the bottom while we sail? In case the answer is yes, does it have any benefit? If you run regattas frequently, you are probably aware of the habit of moving the weight of the crew, not only to stabilize the boat close to the wind, but also in the sterns or due course with scant wind and not only towards the band or midship gangway but also in bow-stern direction. Is it true that there are advantages with this practice? Sometimes, some habits that are acquired on board in some ships - and then become widespread - don't have a foundation

and in the best case scenario, they just become a placebo. Let's see what Naval Architecture has to say (figura 1).

Drag and speed of the ship

The speed of the ship is the result of the break-even point between two systems of strength: on the one hand, the action, the aerodynamic force produced by the ship's gear; on the other hand, the reaction, the hydrodynamic drag that the water puts up. The drag depends in turn of several geometrical factors of the bottom and, making it easier, it can be said that

it is due to two main causes: the first one, the viscous drag that can be assimilated as the friction of the hull with the water; and the second one, the drag produced by wave generation (ver gráfico 2). (There are other components a lot less meaningful, reason why we won't take them into account.)

The alteration of the shape below the waterline in navigation is only possible in conventional ships, changing crew's weight distribution and that is what we are speaking about. Let's see its effects based on concrete, empirical and objective data.

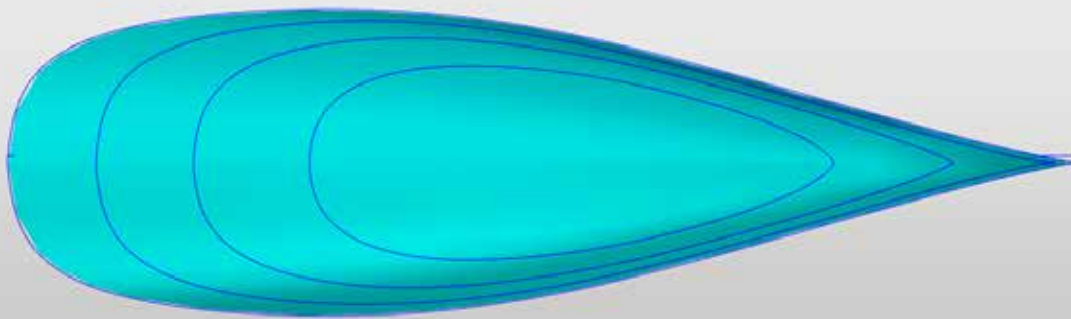


FIGURA 4

¿Qué buscaríamos lograr hundiendo la popa? Sumergir mejor el timón y, sobre todo, la unión del mismo con el casco (timón bajo el casco, no en el espejo) y con eso tener mejor control en caso de viento fuerte franco o de popa. En esa condición no nos importa la superficie mojada ni la eslora. De hecho, si el barco tuviera capacidad de planeo (o semi planeo en un barco normal de quilla) al contrario, menos eslora y más manga es mejor velocidad y más dominio. ¿Qué buscaríamos logra hundiendo más la proa? Eso es positivo con muy poco viento. Permite evitar sumergir el espejo, permite casi siempre reducir la superficie mojada y aunque se pierda eslora en flotación no es grave dado que a bajas velocidades la influencia de la resistencia friccional es muy alta, pudiendo llegar al 80% del total. O sea que si actuamos sobre la superficie mojada estaremos actuando sobre el principal factor de resistencia con poco o muy poco viento.

Veamos otro ejemplo con una carena muy diferente, la de un Pandora 34 (figuras 10, 11, 12 y 13). La carena de ese barco, comparada con la del anterior, se caracteriza por tener una popa mucho

menos voluminosa y unas bandas con mucha más inclinación, acorde con las tendencias de diseño de su época.

Todo ello afecta la forma en que varía la geometría sumergida, pero las tendencias generales son similares.

Para hacer los cálculos, en lugar de fijar un ángulo de escora se decidió ver la influencia de siete tripulantes de 75 kg de promedio cada uno sentados totalmente a la banda como en una condición de extrema calma. Los resultados arrojaron que el barco escora 6,5 grados.

Luego se analizó el efecto del traslado de todos los tripulantes de su posición normal 1 metro hacia popa y 1 metro hacia proa.

Se obtuvo lo que se ve en la figura 14.

Como conclusión puede decirse que sí es posible cambiar la forma de una carena por medio de movimientos de pesos y que esos cambios pueden mejorar la performance del barco.

Es posible cuantificar los efectos para un barco determinado, pero para eso es necesario contar con la información geométrica, que eventualmente puede ser relevada y contar además con un arquitecto naval, obviamente. ▼

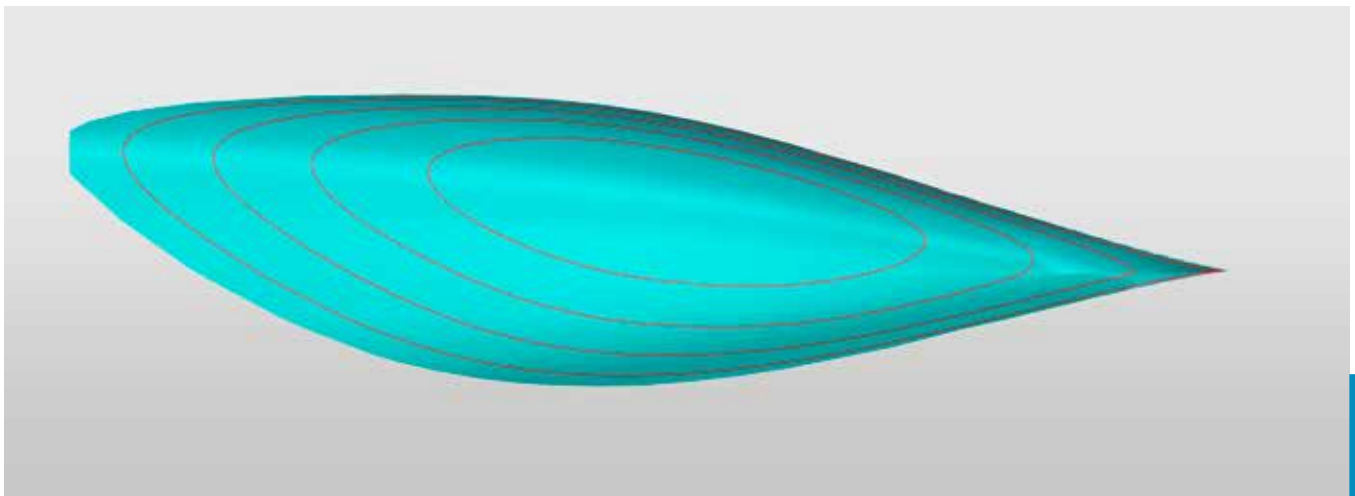


FIGURA 5

Below the waterline geometrical parameters that affect drag

The main ones are the length and the beam in flotation and the wet surface.

The greater the length in flotation is, the quicker the ship will be, that was experimentally discovered in XIX Century by Sir William Froude.

The beam, and consequently the relation between length and beam, also affects. The largest the beam is, the largest the path the water should follow in perpendicular direction to midship gangway towards the bands. That means a higher drag and a higher unproductive energy consumption. The highest this relation is (the quotient of the length and the beam), the slender the bottom will be and it will offer less resistance.

Finally, the wet surface directly affects the frictional drag (due to viscosity), that is to say, the greater the wet surface is, the bigger the drag will be.

If we manage to modify the value of these three variables, we will be able to reduce the hydrodynamic drag and for the same aerodynamic force produced by the ship's gear it will gain more speed, a very appreciated aim for every yachtsman.

How the shape below the waterline varies with the list and the longitudinal inclination

Let's remember that every ship floats according to Archimedes' principle, that outlines that the volume of the submerged bottom (below the waterline) is determining. However, the same volume can have an infinite number of different shapes.

Let's think, for instance, of containers of different shapes but all of them with the same volume, for example it could be a liter.

With the ship's hull happens the same: we can submerge it more by the prow or by the stern or heel it over a band; if nobody or anything fell into the water, the total weight will continue to be constant and therefore, the submerged volume too. This does not happen with the length and beam in flotation and the wet surface. There is a determined set of values for each draft in prow and stern and for each list angle.

Examples with 40 feet hull

Let's speak about, for instance, a generic 40 feet hull,

not that modern but with a standard design, that should be easy to find in our weekend fleets.

The hull presents the following characteristics: (figura 5)

Total length	12,4 m
Length in flotation	11,1 m
Maximum beam	4,1 m
Beam in flotation	3,2 m
Wet surface	25,1 m ²
Relation length/beam	3,5

Careen

If we make the ship keel over 10 grades, the new values are (figura 6):

Length in flotation	11,7 m
Beam in flotation	2,9 m
Wet surface	24,2 m ²
Relation length/beam	4,0

That careen value could be due to a crew movement leeward in conditions of scarce wind or the natural careen of the ship caused by higher intensities of the wind.

We can see then how the 10 grades careen created an increase of length in flotation by 5%, a decrease of the beam in flotation by 10% and of the wet surface by 4%. The relationship length/beam decreased by 14%. All of these are positive changes. To know how much the drag and hence the speed of the ship change requires several calculations, which are not that simple and depend on many other specific variables pertaining to each ship. What is important here, is to show how the careen brought positive effects.

Submerge the stern or the prow more

Moving the weight of the crew in direction of the length, the length in flotation can be modified.

These are the values when the stern is more submerged (figuras 7 y 8):

Length in flotation	10,5 m
Beam in flotation	3,3 m
Wet surface	26,5 m ²
Relation length/beam	3,2

And when the prow is more submerged (figura 9):

Length in flotation	9,9 m
---------------------------	-------

Beam in flotation	3,1 m
Wet surface	22,8 m ²
Relation length/beam	3,2

What is the desired result when we submerge the stern? To better submerge the helm and, mainly, its union with the hull (the helm below the hull, not in the mirror) and with that, to have a better control in case of a strong due or stern wind. In that condition, the wet surface and length are not important. On the contrary, if the ship had gliding characteristics (or semi-gliding in a normal keel ship), less length and more beam, we would have a better speed and control.

What would we aim to achieve if we submerge more the prow? That has a positive effect if there is scarce wind. It avoids the mirror from being submerged, it usually allows to reduce the wet surface and even though we lose length in flotation, it is not important since at low speed, the influence of the frictional resistance is very high, being able to reach 80% of the total. It means that if we act over the wet surface, we would be acting over the main resistance factor with few or very scarce wind.

Let's see another example with a very different bottom, from a Pandora 34 (figuras 10, 11, 12 y 13).

This ship's bottom, compared to the prior one, has a less bulky stern and much more inclined bands, according to the design trends of its time.

All of this affects the way in which submerged geometry varies, but general trends are similar.

To make calculations, instead of setting a keel angle, we decided to see how the weight of seven crew members of 75 kg each average, seated totally by the band like in a very calm situation, would affect. The results show that the ship keels 6.5 grades.

Then, the effect of moving all the crew members from their normal position to 1 meter towards stern was assessed.

Figure 14 shows the result. figura 14.

In short, it can be said that the shape of the bottom can be changed through weight movements and that those changes can improve the ship's performance. It is possible to quantify the effects for a specific ship, but for that being possible, it is necessary to have the geometrical information, that can be eventually used and also to have the support of a naval architect. ▽

Un año que quedará en el recuerdo



2019 fue un año magnífico para la actividad de yachting a motor. Primero, porque se realizó el campeonato anual que constó de ocho regatas de regularidad a cinco destinos diferentes; y también, porque hubo una gran concurrencia, ya que participaron 59 embarcaciones diferentes, tanto en las competencias como en las caravanas de acompañamiento.

Además, contamos con naves clásicas y moder-

nas, yates a vela, motoveleros, semirrígidos, lanchas, motos de agua... bien variada la concurrencia. Igual de variados fueron los destinos: Isla Zárate, Bajos del Paraná, Isla Nazar Anchorena (de los amigos del Club Náutico San Isidro), Naval Motor Nordelta y la Sede San Fernando.

En cada una de las fechas se desarrolló la entrega de premios correspondiente, con un agasajo y actividades compartidas, que hicieron del año último uno que seguramente recordaremos siempre. **Y**



Con casi 60 embarcaciones participantes y ocho regatas disputadas, 2019 fue muy intenso. A la competencia se sumó una intensa actividad social



El Campeonato Anual

terminó con el siguiente podio:

- 1°, CHIPIRÓN**, de **Ariel Granica**
- 2°, THE RIVER PLATE**, de **Stella Kralj**
- 3°, CORMORÁN**, de **Enrique D'Alessio**.

A year that will be remembered in the annals of history

With almost 60 participant ships and eight disputed regattas, 2019 was pretty intense.

2019 was a magnificent year for motor yachting activity. First, due to the fact that the annual championship that consisted of eight regularity regattas at five different destinations took place, and also, since there was a high attendance, with

59 different ships in the competitions and in the accompanying ships.

On top of that, we have classic and modern ships, sail yachts, motorboats, semi-rigids, boats, jet-skis...a very varied audience. The destinations were also assorted: Zárate Island, Bajos del Paraná, Nazar Anchorena

Island (of our friends from the Yacht Club San Isidro), Nordelta Naval Motor and San Fernando Branch. In each date, the corresponding award ceremony took place, with a warm reception and shared activities, that made of the last year one we will always remember for sure.▼



Para cuando se reanude la actividad,
el calendario prevé estos desafíos:

Mayo: sábado 23, DOMINGO 24 Y LUNES 25,
TRAVESÍA DE CRUCERO.

Junio: sábado 20, REGATA DE REGULARIDAD

Agosto: sábado 22, REGATA DE REGULARIDAD

Septiembre: sábado 26, REGATA DE REGULARIDAD

Octubre: sábado 31, REGATA DE REGULARIDAD

Noviembre: sábado 21, DOMINGO 22 Y LUNES 23,
TRAVESÍA DE CRUCERO.

¡Los esperamos a todos para disfrutar de estas
regatas y que la actividad siga creciendo!

Pero la reciente actividad no quedó ahí. Iniciamos el 2020 con una reunión en la Sede San Fernando en la que el Chino Hernández nos enseñó nociones básicas y trucos sobre la aplicación Navionics, y juntos brindamos para compartir un nuevo año.





ASEGURAMOS TODO
LO QUE **QUERÉS**

www.riouruguay.com.ar

Nº de inscripción en SSN
0360

Atención al asegurado
0800-666-8400

Organismo de control
www.argentina.gob.ar/ssn



SSN

SUPERINTENDENCIA DE
SEGUROS DE LA NACIÓN

Siguiendo el viejo espíritu



El bonanza

Una vez más, la costa uruguaya recibió las mejores naves antiguas de esta parte del mundo, en un espectáculo que siempre atrae las miradas de propios y extraños debido a la belleza de estas embarcaciones, verdaderas obras de arte flotantes. Este 2020 fueron cuatro las pruebas que se dis-

putaron este año, todas con recorridos fijos: Playa Mansa, Vuelta Gorriti, Solanas y La Barra. En ellas, los 18 veleros que participaron entre las clases Clásicos, Vintage y Spirit of Tradition mostraron lo mejor de cada uno, brindando un espectáculo de competencia sin igual. Por eso, lo mejor es disfrutar de esa belleza a través de imágenes. **Y**



Dieciocho embarcaciones le dieron vida a este circuito del verano que rememora el viejo espíritu del yachting en un espectáculo único



Following the old spirit

Eighteen ships brought to life this summer circuit that looks back on the old yachting spirit in a unique show

Once more, the Uruguayan coast received the best old ships of this part of the world, in a spectacle that always draws the attention of acquaintance and strangers due to the beauty of this ships, real floating works of art.

This year 2020, four tests were disputed, all with fixed courses: Playa Mansa, Vuelta Gorriti, Solanas and La Barra. Among them, the 18 sailboats that participated

among the Classic, Vintage and Spirit of Tradition classes displayed the best each of them had, providing a unique competition spectacle.

For that reason, the best if to enjoy that beauty through images.

Here are the final results:

Vintage Sailboats: 1°, Alfard, from Benjamín Haymes Biedma, 6 points; 2°, Horizonte, from Juan Ball, 6; 3°,

SEMANA DE CLASICOS





Los resultados finales fueron éstos:

Veleros Vintage:

- 1°, ALFARD, de Benjamín Haymes Biedma, 6 puntos.
- 2°, HORIZONTE, de Juan Ball, 6 puntos.
- 3°, ALTAIR, de Diego y Martín Meilán, 16 puntos.
- 4°, BARLOVENTO II, de Hernán Mieres, 22 puntos.
- 5°, DELPHIS, de Daniel Sielecki, 23 puntos.
- 6°, VENDAVAL, de Jorge Eiras, 26 puntos.
- 7°, GORRIA, de Francisco Billoch
- 8°, BONANZA, de Ricardo Stier, 29 puntos.
- 9°, FJORD, de Félix Noguera, 32 puntos.
- 10°, HUALUN, de Jorge Oneto, 40 puntos.
- 11°, MERO II, de Jorge Ferioli, 41 puntos.

Veleros Clásicos:

- 1°, FASTNET, de Gabriel Terrado, 6 puntos.
- 2°, MALÓN, de Alfredo Pott, 7 puntos.
- 3°, TERRAL, de Pablo Ferres, 12 puntos.
- 4°, CHARANGO, de Félix Fernández Madero
- 5°, BRISTOL II, de Jorge Bulacio, 23 puntos.

Spirit of Tradition:

- 1°, COSA NOSTRA, de José Pettorutti, 5 puntos.
- 2°, LUANJO, de Morelli y Estévez, 8 puntos.
- 3°, Pilar, de Jorge Alvarez Galessio, 11 puntos.

SEMANA DE CLASICOS





Altair, from Diego and Martín Meilán, 16; 4°, Barlovento II, from Hernán Mieres, 22; 5°, Delphi, from Daniel Sielecki, 23; 6°, Vendaval, from Jorge Eiras, 26; 7°, Gorria, from Francisco Billoch; 8°, Bonanza, from Ricardo Stier, 29; 9°, Fjord, from Félix Noguera, 32; 10°, Hualun, from Jorge Oneto, 40, and 11, Mero II, from Jorge Ferioli, 41.
Classic Sailboats: 1°, Fastnet, from Gabriel Terrado, 6 points; 2°, Malón, from Alfredo Pott, 7; 3°, Terral, from Pablo Ferres, 12; 4°, Charango, from Félix Fernández Madero, and 5°, Bristol II, from Jorge Bulacio, 23.
Spirit of Tradition: 1°, Cosa Nostra, from José Pettorutti, 5 points; 2°, Luanjo, from Morelli and Estévez, 8, and 3°, Pilar, from Jorge Alvarez Galessio, 11. ▼



ROLEX | CIRCUITO | ATLANTICO | SUR

Con el atractivo de siempre

Con 29 embarcaciones participantes,
la Clase demostró que tiene
mucho futuro en nuestro país. Y el
Club, como siempre, organizó un
campeonato espectacular



Fotos: Matías Capizzano

ROLEX | CIRCUITO | ATLANTICO | SUR



El Rolex Circuito Atlántico Sur volvió a ser el campeonato para barcos de quilla más convocante del continente. Organizado por el Club junto con el Yacht Club Punta del Este, fue auspiciado por Rolex con el acompañamiento de Buquebus, Uruguay Natural y la Dirección de Hidrografía del vecino país. Este año fueron 70 las embarcaciones de Argentina, Brasil, Canadá, Estados Unidos, Italia y Uruguay que participaron.

El campeonato comenzó el domingo 12 de enero, cuando se largó la regata Buenos Aires-Punta del Este, un recorrido de 174 millas náuticas. Luego de poco más de 27 horas, el primer barco en arribar fue el HIT-América del Sur, de Pablo Maffei. En las cercanías de Punta del Este se dio un intere-

sante match race entre este barco y el Gaucho, de Rodrigo Funes de Rioja, quien finalmente entró segundo, pero se dio el lujo de ganar la Serie A de ORC Internacional luego de corregirse los tiempos. El Antonino de Marcelo Leite se llevó el primer lugar en la Clasificación General de ORC Internacional, seguido por el Mad Max, de Patricio Guisasola, y por el Gaucho.

En ORC Club se clasificó en la primera posición el brasilero Bravissimo, de Luciano Secchin. En el segundo lugar se posicionó el Ladino, de Francisco Hariri, y en el tercero el Cuique Summ, de los hermanos Gian y Marcelo Miniati.

En IRC quedó como líder el Trending Topic, de Pablo Micetich.

La última embarcación en arribar fue Duende, con una tripulación enteramente femenina, que lo hizo el martes 14, a las 12.20.29.

El mismo martes comenzaron las pruebas para las clases J70 y Match 30, en las que hubo 22 y 5 inscriptos, respectivamente.

Al día siguiente se suspendieron las regatas ya que no estaban dadas las condiciones para poder disputar las pruebas.

Afortunadamente, el jueves 16 el tiempo fue más amable y la costa esteña amaneció con un día de sol brillante y buen viento, condiciones ideales para poder correr regatas. Las pruebas comenzaron con 18 nudos del SSO que luego fueron bajando





hasta llegar a 15 en la zona comprendida entre la Isla Gorriti y Punta Ballena. En ese marco, los J70 y los M30 completaron tres recorridos barlovento-sotavento y las fórmulas dos.

Luego se realizó otro After Race para que los navegantes recuperaran fuerzas para las regatas del día siguiente.

El viernes 17 se pudo desarrollar otro día de regatas. Las clases monotipo comenzaron a correr

con viento del OSO de 8 nudos que fue bajando paulatinamente mientras se iba hacia la izquierda. La otra cancha comenzó con 9 nudos del 260° que fue rotando y obligó a realizar un cambio de recorrido para la segunda prueba. El viento del día anterior, en tanto, había dejado como recuerdo un mar de fondo interesante.

Las Fórmulas completaron dos recorridos barlovento-sotavento y las clases hicieron tres.

Esa noche se realizó la Cena de Propietarios en la sede del YCPE.

El sábado 18 se realizó la Vuelta Gorriti, regata que tradicionalmente sirve de cierre para el Circuito Rolex, como todos lo conocen. En esa prueba, los ganadores fueron el brasileiro Crioula, de Eduardo Plass, en ORC Internacional; el Kaizen, de Gabriel Cozar, en ORC Club, y el Repuestos, de Agustín Ferrario, en IRC.

Así, los ganadores del Circuito fueron el Sandokan, de Carlos Belchor, en ORC Internacional; el Bravissimo, de Luciano Secchin, en ORC Club; el Trendig Topi, de Pablo Micetich, en IRC; el 707, de Ezequiel Despontín, en J70, y el Morocha, de Miguel Fraschini, en Match 30.

Al finalizar la jornada se realizó la tradicional entrega de premios, esta vez en la sede del YCPE. ▼



With its usual appeal

This year 70 ships participated in the traditional championship, which winners were

Rolex South Atlantic Circuit was again the most convening championship for keel ships of the continent. Organized by the Club together with Punta del Este Yacht Club, it was sponsored by Rolex with the company of Buquebus, Uruguay Natural and the Direction of Hydrography of the neighbor country.

This year there were 70 ships from Argentina, Brazil, Canada, United States, Italy and Uruguay that participated.

The championship started on Sunday, January 12 when the regatta Buenos Aires-Punta del Este started, with a journey of 174 nautical miles.

After a little more than 27 hours, the first ship to dock was the HIT-South America, from Pablo Maffei. An interesting match race took place nearby Punta del Este between this ship and Gaucho, from Rodrigo Funes de Rioja, who ended in second place, but he afford himself the luxury of winning Series A of ORC International after the times were corrected.

The Antonino from Marcelo Leite came first in the General Classification of ORC International, followed by Mad Max, from Patricio Guisasaola and by Gaucho. In ORC Club, the Brazilian Bravissimo, from Luciano

Secchin ranked first. In second position came the Ladino, from Francisco Hariri and in the third place, Cuique Summ, from Gian and Marcelo Miniati brothers. In IRC, Trending Topic from Pablo Micetich lead.

The last ship to dock on Tuesday 4 at 12.20.29 was Duende, with an entirely female crew.

That same Tuesday, the tests for classes J70 and Match 30 started, in which there were 22 and 5 people enrolled, respectively.

The following day, the regattas were called off since conditions were not met in order to dispute the tests. Luckily, on Thursday 16 the weather conditions were more suiting and the eastern coast woke up with a brightly sunny day and good wind, ideal conditions for running regattas.

The tests started with 18 south-southwest knots that then began to decrease until they reached 15 knots in the area between Island Gorriti and Punta Ballena. In this respect, the J70 and M30 completed three windward-leeward journeys and the two formulas.

Later, other After Race took place, so the crew members could regain strength for the following day's regattas. On Friday 17, another regatta day was carried out. Monotipo classes started to run with 8 knots west-

southwest wind that gradually began to decrease while it moved to the left.

The other course started with 9 knots of 260° that began to turn and forced to change the route for the second test. The wind of the previous day had left an interesting groundswell as a memory.

The formulas completed two windward-leeward journeys and the classes, three.

That night there was a dinner for members in the YCPE branch.

On Saturday 18, the Gorriti trip took place, regatta that traditionally is used as a closure for the Rolex Circuit, as you all know it. In that test, the winners were the Brazilian Crioula, from Eduardo Plass in ORC Internacional; the Kaizen, from Gabriel Cozar, in ORC Club and the Repuestos, from Agustín Ferrario, in IRC. Thus, the winners of the Circuit were the Sandokan, from Carlos Belchor, in ORC Internacional; The Bravissimo, from Luciano Secchin, in ORC Club; the Trending Topic, from Pablo Micetich, in IRC; the 707, from Ezequiel Despontín, in J70, and the Morocha, from Miguel Fraschini, in Match 30.

When the day finished, the traditional award celebration took place, this time in the YCPE branch. ▼

Eventos de alto vuelo

El ciclo de conciertos del año último tuvo un nivel sobresaliente, y fue acompañado por un público cada vez más numeroso y entusiasta

Javier Ares Yebra y
Alberto Arijá



Como todos los años, la Subcomisión de Cultura viene organizando para socios y amigos eventos de jerarquía. La temporada 2019 tuvo una oferta variada y que contaron con la presencia de un público entusiasta.

Cada uno de los eventos tuvo su brillo. Desde el comienzo en marzo con la orquesta dirigida por Rodolfo Roballos y perteneciente al grupo orquesta del maestro Mederos que nos deleitó con sus Tangos Inolvidables, hasta el fin de ciclo en San Fernando con una fiesta de cena, show y baile que incluyó al conjunto de Pancho Carattino –hijo de nuestro muy querido Jorge–, quien amenizó con obras de jazz.

Algunos de nuestros eventos más importantes fueron: La Gala de Zarzuela, que tuvo como primera figura al eximio cantante Leonardo López Linares y el conjunto de cámara; el concierto de guitarra a cargo del español Javier Ares Yebra, que fue





acompañado de una charla sobre los caminos de Santiago a cargo del escritor Alberto Arija y que hicieron de este evento algo único.

En junio contamos con el trío a cargo de Pablo Saravi (violín), José Luis Juri (piano) y Ciro Bellisoni, que se lució con obras de Beethoven y otros. En julio, el maestro Igor Herzog propuso un concierto de música barroca con laúd, chelo y violín, que fue una verdadera joya (estuvo acompañado por los maestros Másun, en chelo, y Gurevich, en violín). Este concierto encantó a los amantes del estilo barroco como también a todo los oyentes. En agosto tuvimos una gala con cantantes de la Fundación Teatro Colón –pertenecen a los distinguidos por el mecenas Dr. Alejandro Cordero quien dedicó su vida a buscar y llevar al concurso que lleva su nombre a los mejores–. En ese evento hay que distinguir a la soprano Marina Silva quien nos deleitó con su voz. También en agosto contamos con el dúo de los hermanos López Linares



Coro Lagun Onak



Lopez Linares y Lopez Manzitti

High-flying events

Last years' concert cycle was outstanding and a greater and enthusiastic audience joined.

Like every year, the Subcommittee of Culture organizes hierarchy events for members and friends. 2019 season had a varied offer and counted with the presence of a very enthusiastic audience.

Each of the events had its own bright. From the start in March, with the orchestra directed by Rodolfo Roballos and that belongs to master Mederos' orchestra group,

who delighted us with his unforgettable Tangos, until the end of the cycle in San Fernando, with a dinner show, that consisted of show and dance, which included Pancho Carattino's group - son of our loved Jorge-, who made us enjoy jazz pieces.

Some of our most important events were: Zarzuela's gala, that has as leading figure the illustrious singer Leonardo López Linares and the chamber group; the

guitar concert in charge of the Spanish Javier Ares Yebra, that was accompanied by a talk about Santiago's roads, in charge of the writer Alberto Arija, and that made something unique of this event.

In June we had the trio in charge of Pablo Saravi (violin), José Luis Juri (piano) and Ciro Bellisoni, that impressed us with Beethoven and other pieces.

In July, master Igor Herzog brought a baroque music



Juan Nevani Trío

y Gustavo López Manzitti (primeras figuras del Colón) en una gala lírica con arias de óperas famosas. Por supuesto, no pudo faltar el concierto dedicado a Federico Chopin que estuvo a cargo de la pianista

rusa Irina Divskoskaia, quien mostró toda su técnica y espíritu chopiniano. En octubre pudimos escuchar la camerata Las Tunas (formada por jóvenes de la ONG que lleva ese nombre), que nos maravillaron con su alegría y talento. Ese mismo mes también se presentó el Coro Lagun Onak (es conocido por haber acompañado a Plácido Domingo), que nos ofreció piezas de Beethoven, y Mozart. Hemos caminado nuestro trayecto cultural 2019 con gran éxito, muchas esperanzas y gran amor por la música. No podemos dejar de agradecer a quienes hicieron posible la temporada: ZolodaSA, D'Alesio IROL, Rojas y Gadano, Marcelo Sieleki, Fundación Telefónica, Embajada de España, Banco Galicia, Water Limp, Ingeniero Jorge Irigoín, Compañía General de Hacienda, Hotel Correntoso, Servas Ascensores, Estudio Jurídico Macarena Pereyra Rosas, Horacio Geller Bodegas José Antonio González y Shiseido. ♥

concert with lute, cello and violin, that was a true gem (it was accompanied by masters Másun, in cello and Gurevich, in violin). That concert pleased not only the baroque music style lovers but also all the audience. In August, we had a gala with Singers of Colón Theatre Foundation - they belong to the distinguished by the sponsor Dr. Alejandro Cordero, who dedicated his life to seeking for and taking to the concert named after him the best ones-. We need to highlight the performance of the soprano Marina Silva, who delighted us with her voice in that event. Also, in August, we had the duet of

López Linares brothers and Gustavo López Manzitti (leading figures of Colón Theatre) in a lyrical gala with arias of famous operas.

Of course, the concert dedicated to Federico Chopin that was in charge of the Russian pianist Irina Divskoskaia, who displayed all of her technique and chopinian spirit, could not be missing.

In October, we could listen to camerata Las Tunas (made up by young people from the NGO that carries that name), who amazed us with their joy and talent. On the same month, the Lagun Onak choir (known

for having joined Plácido Domingo) was present and offered Beethoven and Mozart pieces.

We had experienced our 2019 cultural course with great success, a lot of hope and love for music. We would like to thank all those who make this season possible: ZolodaSA, D'Alesio IROL, Rojas and Gadano, Marcelo Sieleki, Fundación Telefónica, Embassy of Spain, Galicia Bank, Water Limp, Engineer Jorge Irigoín, Compañía General de Hacienda, Correntoso Hotel, Servas Ascensores, Macarena Pereyra Rosas Law Firm, Horacio Geller Winery, José Antonio González and Shiseido.



EMBAJADA
DE ESPAÑA
EN ARGENTINA



aecid

Temporada 2020

Para este año también teníamos planeado un nutrido calendario, pero por las razones que todos conocemos está en revisión.

El programa incluía para marzo la actuación del cuarteto de guitarras In Crecento (de trayectoria internacional y en el Teatro Colón).

Abril incluía un repertorio barroco (clásicos, música de películas y vales vieneses) a cargo de Sebastián Masci (es primer violín del célebre cuarteto Gianneo) y del Cuarteto Strauss Musik. El 20 de mayo está previsto un repertorio de zarzuela y canciones españolas con ensamble orquestal a cargo de López Linares.

El 10 de junio se presentarán tres cuadros de ballet y canciones de España (abarca las regiones de Galicia, Andalucía con canto hondo y guitarrista que toca con Carmen Flores y un ensamble de castañuelas) todos con trajes regionales. Y otra jornada con Lo Mejor del Pop Lírico (parte

de obras líricas clásicas y parte de canciones francesas, italianas y españolas del pop) a cargo de cantantes ganadores del Concurso de Canto Alejandro Cordero de la Fundación Teatro Colón. En agosto habrá un concierto totalmente novedoso para el YCA: el espectáculo lírico Mulata, la lírica al son de Cuba, con la dirección de Eduviges Picone y los solistas Paola Ariza (soprano), Pablo Gaeta (tenor) y Alfredo J. Martínez (barítono). Relator: Sergio Sosa Battaglia.

En septiembre también habrá dos actividades: una será la presentación del grupo Las Tunas y la restante a cargo del Coro Lagun Onak (obras de Beethoven, Haendel y Mendelssohn).

En octubre se hará el concierto a cargo de la pianista rusa Irina Dichkovskaya y su homenaje a Federico Chopin.

Para cerrar, en noviembre habrá otras dos presentaciones: un show de ragtime a cargo de Ezequiel Pallejá y la cena de fin de año de la Subcomisión de Cultura (coctel + cena + baile).

Season 2020

For this year, we had also planned a robust calendar, but for the reasons we all know, we are still reviewing it. For March, the program included In Crecento guitar quartet performance (which has international experience and has performed in Colón Theatre).

April included a baroque repertoire (classics, movie music and Viennese waltz) in charge of Sebastián Masci (first violin of the famous Gianneo quartet) and of Strauss Musik Quartet.

On May 20, a Zarzuela repertoire and Spanish songs with orchestral ensemble in charge of López Linares is planned.

On June 10, three ballet scenes and Spanish songs (includes the following regions: Galicia, Andalucía with canto hondo and a guitarist that plays with Carmen Flores and a castanets ensemble), all of them with their regional costumes, will perform. And another day with the Best of Lyrical Pop (part of classical lyrical plays and part of French, Italian and Spanish pop songs) in charge of singers who won the Singing Contest Alejandro Cordero of Colón Theatre Foundation.

In August, there will be a totally far-out concert for the YCA: the lyrical show Mulata, the lyrical to the sound of Cuba, with the direction of Eduviges Picone and the soloists Paola Ariza (soprano), Pablo Gaeta

(tenor) and Alfredo J. Martínez (baritone). Narrator: Sergio Sosa Battaglia.

In September we will also have two activities: one will be the introduction of Las Tunas group and the second one will be in charge of the Lagun Onak Choir (Beethoven, Haendel y Mendelssohn works)

In October, the concert in charge of the Russian pianist Irina Dichkovskaya and her tribute to Federico Chopin will take place.

As closure, in November there will be two more presentations: a ragtime show under Ezequiel Pallejá's direction and the Subcommittee of Culture end of year dinner (coctel + dinner + dance).



**Cooperación
Española**
CULTURA / BUENOS AIRES



Allá por el 40 (parte 6)

Texto: **Alfredo Bafico Rojas**



La tripulación había recobrado su estilo. Dejadas a estribor las Piedras de San Pedro y San Pablo, el buque avanzaba hacia el SE ante el espectáculo de los peces voladores. En latitudes ecuatoriales, el sol al mediodía era tan vertical que casi no dejaba sombras. Empezó el buen tiempo y las primeras rachas del Sudeste.

Se reanudaron las tareas rutinarias, especialmente la verificación de la carga, el combustible, las sentinas, los sistemas de bombeo, de timón, etcétera. A 24 horas del Ecuador la radio informó al puente un mensaje urgente de la US Navy: se había detectado un submarino furtivo en la zona y se recomendaba que todos los buques en tráfico entraran al puerto más cercano.

Ni eso le cambió el buen humor al capitán. Miró a su primer oficial y a modo de consulta dijo:

—¿Recife? ¿Noronha? ¿Freetown? ¿O seguimos derecho? Los alemanes tienen submarinos grandes que navegan 11.000 millas. Y ahora con los puertos franceses están 500 millas más cerca. Vamos abajo del Ecuador y hasta ahora han operado sólo frente a Europa. Por acá el peligro más probable son los buques corsarios, ya vimos en noviembre pasado el Graf Spee. No deberíamos preocuparnos porque somos neutrales, pero nunca se sabe...

Sin esperar respuesta fue al cuarto de derrota y junto con el 2º empezaron por resolver la posición exacta. Después consultaron señales, derroteros y cuarterones de puertos alternativos.



★ ★ ★

Estaban al Sur del Ecuador en medio del Atlántico, 600 millas (40 horas a toda máquina) al E de Noronha y 500 al NW de Ascensión. Natal 800 millas al 265°, igual que Recife al 255° y Freetown al 045°. Desviarse y retrasarse hasta cualquier puerto tenía mucho perjuicio económico, además de exponerse tanto tiempo a un ataque. Y también, era muy posible que el sumergible, ballena o lo que fuera, haya sido avistado más cerca de la costa brasileña, donde el tráfico era más denso.

Al rato, el capitán anunció su decisión:

—Sigamos navegando al 140° alejándonos de Brasil, pero hasta el meridiano 020° W nomás, para no arrimarnos al tráfico de Ascensión y Sta. Elena. Máquinas a velocidad de crucero sin hacer nada de humo. Necesitamos vigías, la gente de mejor vista arriba con prismáticos y silbato. Quiero el mínimo personal abajo, el resto de la tripulación reunido en la cubierta de botes, con salvavidas puesto y todo listo para maniobra de abandono. Escotillas y portas cerradas. También organizar los controles de averías, desplegando herramientas, bombas de achique y todo el equipo antiincendios. Ah, y además hay que alistar el sistema de primeros



Back to the 40's (6thpart)

By Alfredo Bafico

The crew had recovered its style. Saints Peter and Paul's Stones left to starboard, the ship moved towards south-east in the presence of flying fishes sight. In equatorial latitudes, the sun at noon was so vertical that it almost left no shades. The good weather started together with the south-east gusts. Routine activities were resumed, specially checking the load, fuel, bilges, pumping systems, helm, etc. Being within 24 hours from the equator, the radio informed the bridge an urgent message from the US Navy: a furtive submarine had been identified in the area and it was recommended that all the ships in traffic went to the nearest port. That didn't even affect the captain's excellent mood. He looked at his first officer and asked: —¿Recife? ¿Noronha? ¿Freetown? ¿Or shall we go straight? Germans have huge submarines that sail 11.000 nautical miles. And now, with the French ports, they are 500 miles closer. We go below the equator and until now, they had only occurred before Europe. Here, the most likely dangerous situation are the pirate ships,

last November we could be the Graf Spee. We should not worry since we are neutral, but one never knows... Without waiting for a response, he went to the course room and together with the 2nd, he started by finding out the exact position. Right after, they verified signals, courses and nautical charts of alternative ports.

★ ★ ★

They were in the south of the equator in the middle of the Atlantic Ocean, 600 nautical miles (40 hours at full throttle) at the east of Noronha and 500 miles at the north-west of Ascensión. Natal 800 miles at 265°, same as Recife at 255° and Freetown at 045°. Altering the course and being delayed until reaching any port had a big economic loss, besides from being exposed to an attack for such a long time. And it was also utterly possible that the submarine, whale or whatever it was, has been spotted closer to the Brazilian shore, where the traffic was higher.

After a while, the captain shared his decision: —Let's keep sailing at 140°, moving away from Brazil, but only until meridian 020° west, so we don't get closer Ascensión and Sta. Elena's traffic. Machines

at cruising speed, without making any fume. We need watchmen, those with better eyesight up with binoculars and whistle. Downstairs I want the minimum staff, the rest of the crew gathered in the ship's deck, with life jackets on and everything ready for desertion maneuver. Portholes and doors closed. Let's also organize failures controls, displaying tools, bilge pumps and all of the fire extinguishing equipment. Ah, and also we need to prepare the first aid system. It's 10.30, let's have a good snack and then a great lunch. If we are going to sink, it's better to do so with a full belly, right? Well, keep on moving. The three officers left the bridge to fulfill their corresponding tasks. Orders were relayed through the voice pipe. They all got ready for any possible submarine attack. —We should also hoist our biggest flag to the top of the mast. —¿Zigzag, sir? —Never. Because we are neutral. We could do an irregular unzigzag to make the target more difficult, but that would mean we want to trouble. Let's stay out of problems and let's keep our quiet 10 knots with a straight course.

auxilios. Son las 10.30, hagamos un buen refrigerio y después un flor de almuerzo. Si nos van a hundir es mejor tener la panza bien llena, ¿no? Bueno, métanle nomás.

Los tres oficiales dejaron el puente para cumplir sus respectivas tareas. Se comunicaron órdenes por los tubos de voz. Todo se preparó ante el posible ataque de un sumergible.

—También icemos nuestra bandera más grande al tope del mástil.

—¿Zigzag, señor?

—Jamás. Porque somos neutrales. Podríamos hacer un zigzag irregular para complicar la puntería, pero eso sería buscar camorra. No nos metamos en problemas y mantengamos nuestros plácidos 10 nudos a rumbo directo.

De repente, el buque fue sobrevolado por un Catalina de la US Navy, que, tras un par de rodeos, saludó balanceando sus alas y prosiguió su patrulla hacia el Oeste. Por la radio nada.

Tras las pasadas del avión, Pepe estaba nervioso. En el comedor sus compañeros trataban de animarlo, pero él miraba al suelo respondiendo con meneos de cabeza. De un tocadiscos a medio volumen salía un tango de D'Arienzo y en un extremo de la gran mesa se debatía un tema importante —¿Hay algo peor que un mate lavado?

—¡Sí! ¡Una bombilla tapada!

Uno de los uruguayos le alcanzó un tazón humeante con mate cocido y una enorme medialuna, todavía tibia. Pepe agradeció

—Muchas gracias. Vosotros sois muy cordiales, a veces más que los sajones.

—Tú mereces. Tal vez sea nuestro amor propio. Para nosotros la gauchada es una gentileza hecha porque sí. Porque nos gusta ser así. Odiamos palabras como caridad, lástima o consideración. Hacemos las cosas así porque es nuestro gusto, no por creencias ni convicciones. Ni siquiera por amabilidad. Es nuestro estilo. Hacer las cosas bien sin pretender ningún halago.

—¡Olé! ¡Que eso es muy andalú! ¡Allá pensamo' así!

—¿Y de dónde crees tú que venimos nosotros?

Aquella fue la primera vez que Pepe rió en mucho tiempo.

Se acercaban al meridiano 20 W y el 2° hacía



repetidas mediciones de sextante, para trazar cada recta y para verificar los desvíos del compás magnético. A medianoche del 22 de agosto "cortaron" la longitud 020° W y el capitán ordenó caer nuevamente al rumbo 180°.

La tranquilidad duró poco. A las 16 del día siguiente surgió del horizonte un pequeño buque gris de superestructura baja que dejaba una larga y negra



Parar Máquinas y avisó al capitán, que en medio del llamado irrumpió en el puente.

–Pabellón al tope, también señales “M” y “R”. Ni “mu” en la radio. Veamos ahora con qué nos sorprenden. Un mozo al puente. Preparar esquife para botarlo.

Desde el ala de babor, uno de los uruguayos exclamó:

–¡Pah! ¡Viene revoleando chancletas!

A una distancia de tres cables, la nave viró violentamente deteniéndose a popa del carguero. Era una corbeta inglesa, cuyo pabellón blanco ahora se podía ver, que fue destellando con un reflector el mensaje inevitable.

–Stop immediately. Send a boat, please.

Con una sonrisa socarrona, el capitán ordenó

–Arriar esquife y dirigirse al otro buque. Arriar escala real de babor. Mozo de uniforme al puente con mate cocido cargado e hirviendo y además con medialunas frescas muy almibaradas y calientes. Un porrón de ginebra y vasos limpios. Mejor dos porrones, así regalamos uno sin destapar. Por favor, necesito ya mi chaqueta y mi gorra. Y también alguien que hable buen inglés. 2° a la escala, para recibir la visita. Todo bien a lo civil, sin pitadas ni ceremonia, pero con sobriedad. Tengamos todo listo antes que lleguen los gringos. Pero a la vista de ellos que nadie corra ni se apure. Nada de nervios, todo a ritmo profesional. Métnle nomás. (Continuará en el próximo número)▼

humareda y mostraba un gran bigote blanco de espuma en su proa.

Casualmente terminaba la guardia de Pepe y eran relevados hasta las 18 cuando tomarían la primera mitad de la guardia “del perro”. El jefe de la guardia entrante, sin dudar puso el telégrafo en la marca de

All of a sudden, the ship was overflew by a Catalina from the US Navy, that, after a couple of detours, greeted waiving its wings and continued its patrol towards the West. Nothing on the radio.

After the plane's flight, Pepe was nervous. His fellows tried to cheer him up in the dining room, but he looked down to the floor answering with head shakings. From a record player at medium volume came out a tango from D'Arienzo and on one end of the big table an important topic was being discussed.

–Is there anything worst than a watered down mate? –Yes! A plugged bombilla!

One of the two Uruguayans gave him a mate cocido and a big croissant, still warm. Pepe thanked him. –Many thanks. You are very warm hearted, sometimes more than the Saxons.

–You deserve it. Maybe it is our self-love. For us, the good deed is a courtesy without a reason. Because we like being like this. We hate words such as charity, pity or consideration. We do these things because it is how we like it, not based on beliefs or certainty. Not even to be kind. It is our style. To do things right

without expecting any flattery.

–Olé! That is very andalú! There we think this way!

– And where do you think we come from?

That was the first time that Pepe laughed in a long time. They were getting close to the meridian 20 west and the second did repeated sextant measuring, to draw each straight line and to verify the magnetic compass diversions. On August 22 at midnight, they “cut” the longitude 020° west and the captain ordered to head again in the direction of 180°.

Calm did not last much. The next day at 4pm, a small gray ship of super short structure that left behind a large and black cloud of smoke and displayed a big white foam mustache in its prow, appeared from the horizon. By chance, Pepe's turn was over and they were substituted until 18, when they would cover the first half of “el perro”'s turn. The chief of the upcoming guard, put without a doubt the telegraph in the mark that read “Stop engines” and informed the captain, who in the middle of the call burst into the bridge.

–Flag to the top, also signals “M” y “R”. Not even a word on the radio. Let's see now how they surprise us. A lad

to the bridge. Prepare skiff to launch it.

From the larboard wing, one of the Uruguayans said:

–Pah! They come really fast!

At a distance of three cables, the ship tacked violently, stopping at the charger's stern. It was an English corvette, which white flag could now be seen, that was flashing with a spotlight the inevitable message.

–Stop immediately. Send a boat, please.

The captain ordered with a sarcastic smile.

–Strike the skiff and go to the other ship. Strike real larboard scale. Lad of uniform to the bridge with boiling mate cocido and also fresh, hot and covered in syrup croissants. A gin pitcher and clean glasses. Better two pitchers, so we can give one uncorked. Please, I need my jacket and cap. And also someone who speaks good English. 2° to the scale to receive the visit. All as civilians, without whistles and ceremonies, but with temperance. Let's have everything ready before the gringos arrive. But before their eyes, nobody should run or hurry. Not even be nervous, everything in a professional pace. Let's go.▼

(To be continued in the next edition)

Un comienzo con todo

Es la gran cita del verano para las clases monotipo y el certamen que abre el calendario. Este año participaron casi 600 navegantes en 8 categorías

Con los años, la Semana Internacional del Yachting –organizada por el Club junto con el Club Náutico Mar del Plata–, se convirtió en uno de los eventos más importantes para el yachting de monotipos. Al punto, que cada vez son más los participantes del exterior que llegan hasta la ciudad feliz para participar de ella. Además, el torneo tiene la particularidad de ser el que abre el calendario de regatas para los barcos de clase y también sirve de bautismo para los jóvenes que navegan por primera vez en el mar.



Y el 2020 empezó de la mejor manera. Con el desarrollo de la edición 55ª durante la primera semana de febrero, compitieron casi 600 navegantes de Argentina, Brasil, Bermuda, Canadá, Chile, Estados Unidos, Guatemala, Perú, Paraguay y Uruguay, distribuidos en las clases Optimist Timoneles y Principiantes, Laser en sus tres categorías, 420, 29er, Cadet, F18, J70 y OD27. Acompañaron el evento Galicia Eminent como main sponsor y Powerade, Martecna, Nordik Wear, Garibaldi, Abad Seguros, Manolo, Mito Espresso, Marechiare. Con condiciones variantes y diversas, el quilmeño



SEMANA INTERNACIONAL DEL YACHTING



Antonio Campolo se quedó con el primer lugar en Optimist Principiantes con 29 puntos. Segundo fue Gregorio Spinelli, del CVB, que sumó 33 unidades, y tercera fue Delfina Perry, del CNSI con 35.

El norteamericano Diemar Griggs se impuso en Optimist Timoneles. Los otros escalones del podio los ocuparon Samara Walshe y Freddie Parkin, todos de Estados Unidos.

En Laser Standard se llevó el primer lugar Matías Rigoni, del CUBA, seguido por Alejandro Cloos. El paraguayo Sebastián Leri ganó en Laser 4.7 escoltado por Benjamín Galván y Juan Giammona. Lucas Videla quedó en la primera posición de la clase Laser Radial, seguido por Luciana Cardozo y Lucía Falasca.





En la Clase 420 la dupla Queirel-Regusci se llevó el primer lugar, seguidos de Rodríguez Morón y Varela. Completó el podio el binomio Civini-Gómez Lachini.

Clara y Sofía Videla se coronaron campeonas en la clase 29er, seguidas por José Rother y Franz Menzel. En el tercer lugar se ubicó la dupla Moretti-Abdelrahman.

En la clase Cadet ganaron Matías Finsterbusch y Franco Barone.

Para cerrar el evento se disputó el campeonato por equipos de Optimist entre los cuatro clubes o delegaciones mejores clasificados en la competencia individual (Fort Laudardele, LISOT, YCA y



Con los años, la Semana Internacional del Yachting –organizada por el Club junto con el Club Náutico Mar del Plata–, se convirtió en uno de los eventos más importantes para el yachting de monotipos. Al punto, que cada vez son más los participantes del exterior que llegan hasta la ciudad feliz para participar de ella.

Además, el torneo tiene la particularidad de ser el que abre el calendario de regatas para los barcos de clase y también sirve de bautismo para los jóvenes que navegan por primera vez en el mar.

Y el 2020 empezó de la mejor manera. Con el desarrollo de la edición 55ª durante la primera semana de febrero, compitieron casi 600 navegantes de Argentina, Brasil, Bermuda, Canadá, Chile, Estados Unidos, Guatemala, Perú, Paraguay y Uruguay, distribuidos en las clases

Optimist Timoneles y Principiantes, Laser en sus tres categorías, 420, 29er, Cadet, F18, J70 y OD27. Acompañaron el evento Galicia Eminent como main sponsor y Powerade, Martecna, Nordik Wear, Garibaldi, Abad Seguros, Manolo, Mito Espresso, Marechiare.

Con condiciones variantes y diversas, el quilmeño Antonio Campolo se quedó con el primer lugar en Optimist Principiantes con 29 puntos. Segundo fue Gregorio Spinelli, del CVB, que sumó 33 unidades, y tercera fue Delfina Perry, del CNSI con 35.

El norteamericano Diemar Griggs se impuso en Optimist Timoneles. Los otros escalones del podio los ocuparon Samara Walshe y Freddie Parkin, todos de Estados Unidos.

En Laser Standard se llevó el primer lugar Matías Rigoni, del CUBA, seguido por Alejandro Cloos. El paraguayo

SEMANA INTERNACIONAL DEL YACHTING



CUBA). Los dos equipos norteamericanos pasaron a la final venciendo en semis a los argentinos (YCA y CUBA). En la final al mejor de tres regatas fue finalmente LISOT quien obtuvo una trabajosa y apasionante victoria por 2 a 1.

Por la noche, en la cancha N° 1 de tenis Guillermo Vilas del CNMP, se celebró la ceremonia de premiación de esta 55 Semana Internacional del

Yachting que tuvo un final a toda orquesta, con música en vivo, fiesta y mucha alegría.

Tres semanas después, el fin de semana del 22, 23, 24 y 25 de febrero tuvieron su espacio las clases de quilla. En la clase J70 se llevó el primer lugar el Sí Querida de Francisco Van Avermaete y el Veneno de Oscar Salas el primer lugar de OD27. **Y**





Sebastián Leri ganó en Laser 4.7 escoltado por Benjamín Galván y Juan Giammona.

Lucas Videla quedó en la primera posición de la clase Laser Radial, seguido por Luciana Cardozo y Lucía Falasca.

En la Clase 420 la dupla Queirel-Regusci se llevó el primer lugar, seguidos de Rodríguez Morón y Varela. Completó el podio el binomio Civini-Gómez Lachini.

Claray Sofía Videla se coronaron campeonas en la clase 29er, seguidas por José Rother y Franz Menzel. En el tercer lugar se ubicó la dupla Moretti-Abdelrahman. En la clase Cadet ganaron Matías Finsterbusch y Franco Barone.

Para cerrar el evento se disputó el campeonato por equipos de Optimist entre los cuatro clubes o delegaciones mejores clasificados en la competencia individual (Fort Laudardele, LISOT, YCA y CUBA). Los dos equipos norteamericanos pasaron a la final venciendo en semis a los argentinos (YCA y CUBA). En la final al mejor de tres regatas fue finalmente LISOT quien obtuvo una trabajosa y apasionante victoria por 2 a 1.

Por la noche, en la cancha N° 1 de tenis Guillermo Vilas del CNMP, se celebró la ceremonia de premiación de esta 55 Semana Internacional del Yachting que tuvo un final a toda orquesta, con música en vivo, fiesta y mucha alegría.

Tres semanas después, el fin de semana del 22, 23, 24 y 25 de febrero tuvieron su espacio las clases de quilla. En la clase J70 se llevó el primer lugar el Sí Querida de Francisco Van Avermaete y el Veneno de Oscar Salas el primer lugar de OD27. Con los años, la Semana Internacional del Yachting –organizada por el Club junto con el Club Náutico Mar del Plata–, se convirtió en uno de los eventos más importantes para el yachting de monotipos. Al punto, que cada vez son más los participantes del exterior que llegan hasta la ciudad feliz para participar de ella.

Además, el torneo tiene la particularidad de ser el que abre el calendario de regatas para los barcos de clase y también sirve de bautismo para los jóvenes que navegan por primera vez en el mar.

Y el 2020 empezó de la mejor manera. Con el desarrollo de la edición 55ª durante la primera semana de febrero, compitieron casi 600 navegantes de Argentina, Brasil, Bermuda, Canadá, Chile, Estados Unidos, Guatemala, Perú, Paraguay y Uruguay, delegaciones mejores clasificados en la competencia individual (Fort Laudardele, LISOT, YCA y CUBA). Los dos equipos norteamericanos pasaron a la final venciendo en semis a los argentinos (YCA y CUBA). En la final al mejor de tres regatas fue finalmente LISOT quien obtuvo una trabajosa y apasionante victoria por 2 a 1.

Por la noche, en la cancha N° 1 de tenis Guillermo Vilas

del CNMP, se celebró la ceremonia de premiación de esta 55 Semana Internacional del Yachting que tuvo un final a toda orquesta, con música en vivo, fiesta y mucha alegría.

Tres semanas después, el fin de semana del 22, 23, 24 y 25 de febrero tuvieron su espacio las clases de quilla. En la clase J70 se llevó el primer lugar el Sí Querida de Francisco Van Avermaete y el Veneno de Oscar Salas el primer lugar de OD27. muda, Canadá, Chile, Estados Unidos, Guatemala, Perú, Paraguay y Uruguay, delegaciones mejores clasificados en la competencia individual (Fort Laudardele, LISOT, YCA y CUBA). Los dos equipos norteamericanos pasaron a la final venciendo en semis a los argentinos (YCA y CUBA). En la final al mejor de tres regatas fue finalmente LISOT quien obtuvo una trabajosa y apasionante victoria por 2 a 1.

Por la noche, en la cancha N° 1 de tenis Guillermo Vilas del CNMP, se celebró la ceremonia de premiación de esta 55 Semana Internacional del Yachting que tuvo un final a toda orquesta, con música en vivo, fiesta y mucha alegría.

Tres semanas después, el fin de semana del 22, 23, 24 y 25 de febrero tuvieron su espacio las clases de quilla. En la clase J70 se llevó el primer lugar el Sí Querida de Francisco Van Avermaete y el Veneno de Oscar Salas el primer lugar de OD27.

A man with dark hair and glasses is smiling broadly and hugging an older man with white hair from behind. They are both wearing light-colored suits. The background is a soft-focus outdoor scene with trees.

Hay personas que
cambian tu vida.
Hay decisiones
que cambian *tu empresa.*

Tu vida es el resultado de las personas que elegís para que acompañen tu camino. Lo mismo pasa con tu empresa cuando sumás tecnología que le aporta valor.

Decidite por **BUENOS AIRES SOFTWARE**, los sistemas de gestión empresarial que transforman el futuro de tu negocio.

+54 11 5238-7600 | bas.com.ar





La síntesis de la perfección. La excelencia de un producto inglés,
con el mejor diseño italiano. Elegancia, confort, distinción.
Prepárese para vivirlo.



ABRIL 2019:
su oportunidad de
conocer todo el
glamour europeo en
yachts.



Representante exclusivo en Argentina, Uruguay y Chile.
www.royalyachts.net
mmalinsky@royalyachts.net



ROLEX SYDNEY HOBART YACHT RACE

El mundo de Rolex está repleto de historias de excelencia perpetua. Organizada por el Cruising Yacht Club of Australia desde 1945, la Rolex Sydney Hobart Yacht Race consiguió cautivar tanto a las tripulaciones como al público. A lo largo de una distancia de 628 millas náuticas, las tormentas pueden aparecer de la nada, desatando vientos huracanados y llevando a los regatistas hasta el límite. El ganador absoluto establece nuevos estándares en una de las más tradicionales y exigentes competiciones en alta mar del mundo de la vela. Es una historia de excelencia perpetua. La historia de Rolex.

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL YACHT-MASTER II



ROLEX SYDNEY HOBART YACHT RACE
SIDNEY, AUSTRALIA
DESDE EL 26 DE DICIEMBRE DE 2019

