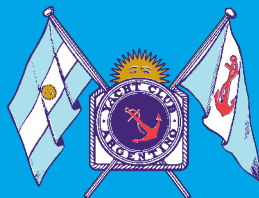


EL

YACHT

YACHT CLUB ARGENTINO Fundado el 2 de Julio de 1883



Autoridad Nacional Argentina para el Offshore Racing Congress y la Union Internationale Motonautique.

Clases Internacionales
La Clase Finn

Historia
Los Striker

Yachting de Vela
La Copa America





Revista El Yacht
N° 161 - Año VIII
Julio 2007

Director
Alfredo Bafico Rojas

Diseño Gráfico
Sebastián Kirschenbaum,
wtn | watanave
15-4184-2979

Impresión
EBD Impresiones
Matanza 3186 - Lanús Este
Tel.: 4246-9835
Fax: 4247-0622



Foto de Tapa. Claudio Cambria
Matrero, Cusi 3, y Mercenario 4
en el Campeonato
Metropolitano 2007

Dirección Nacional del Autor
N° 102.332

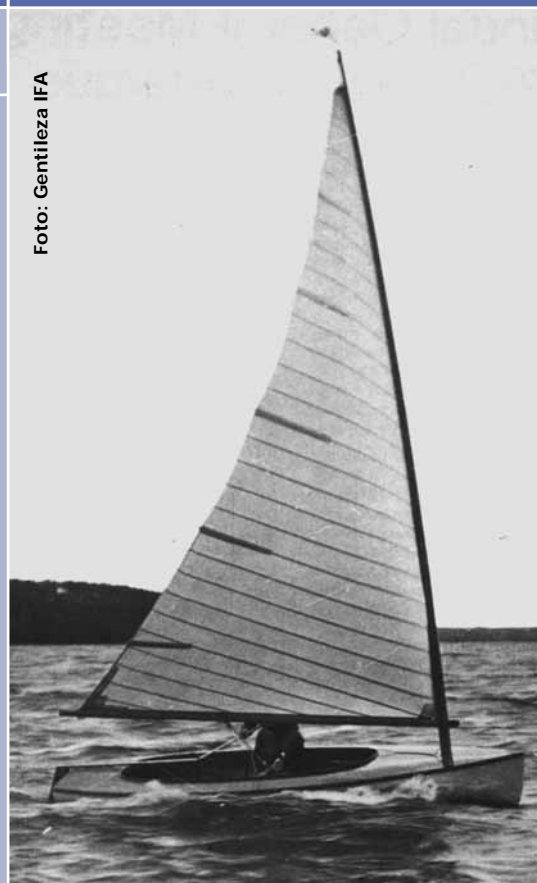
Revista **EIYACHT** es marca registrada por el Yacht Club Argentino. No se permite la reproducción total o parcial de sus artículos, imágenes ni fotografías, sin la autorización escrita pertinente.

Yacht Club Argentino
Viamonte y Costanera Sud (1107)
Capital Federal
ARGENTINA
Tel.: 4314-0505
Fax: 4312-9520
E-mail: yca@yca.org.ar

EL YACHT Sumario

- Temas Varios
pág. 2 **El YCA en Fotos**
- Reciprocidad Institucional
pág. 3 **The Travellers Club**
- Técnica
pág. 4 **Los Striker**
- Navegación Oceánica
pág. 5 **El Crucero del Martha**
- Historia
pág. 8 **Los Dinghies**
- Yachting de Vela Internacional
pág. 10 **Copa Louis Vuitton**
pág. 12 **La Copa América**
- Varios
pág. 17 **Por una Plaza en Beijing**
pág. 17 **Crucero en Conserva a Riachuelo**
- Clases Internacionales
pág. 18 **La Clase Finn**
pág. 20 **Los 5 metros**
- Yachting de Vela
pág. 24 **Nuestras Regatas**

Foto: Gentileza IFA



El primer Finn construido



Foto: ThMartinez - Alinghi

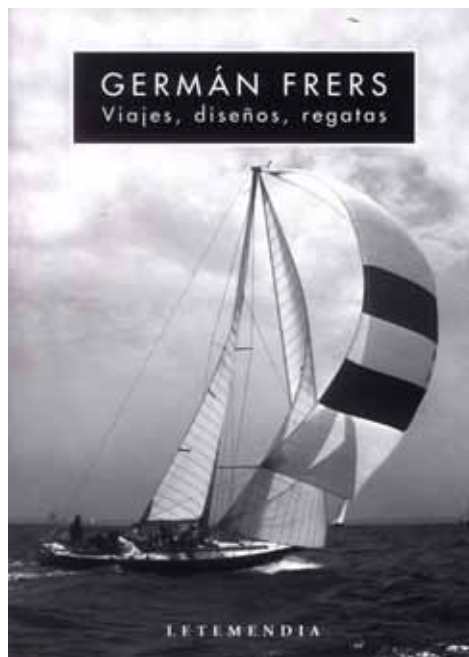


Foto: Chris Cameron - ETNZ

El YCA en Fotos



Rescate de la varadura del velero de un directivo de Acción Solidaria por parte del trawler "Sapucaí" de nuestra consocia Diana Rapp.



La empresa editora Letemendia ha presentado el miércoles 27 de Junio pasado, el libro "Germán Frers - Viajes, diseños, regatas".

Obra atrapante, escrita por quien fue nuestro Comodoro, que nos relata con su clásica simpatía y naturalidad diversas experiencias personales vividas entre 1920 y 1975.

Verdadera referencia de diseño, costumbres, lugares y personajes de toda una época, expuesta con claridad y agilidad por medio de una narrativa impecable, cartas marinas, dibujos y planos del autor.

El jueves 28 de Junio pasado nuestro Club ofreció en el salón principal de la sede en Dársena Norte, un concierto de piano a cargo del Sr. Iván Rutkauskas quien con notable virtuosismo interpretó obras de Beethoven y de Mozart que fueron ovacionadas por los presentes.

Contando con el auspicio de la prestigiosa empresa suiza Rolex, la función congregó una audiencia numerosa que previamente había presenciado un recital del Coro "Yacht Club Argentino".



Foto: Claudio Cambria



Foto: Claudio Cambria

The Travellers Club

Un elegante club para viajeros

por Carlos L. Irigoyen

Nuestro Club ha suscripto un convenio de reciprocidad con THE TRAVELLERS CLUB, un Club privado de Londres, fundado en 1819 (entre sus primeros socios figura el célebre navegante y explorador FITZ ROY)

La idea de fundar un Club de estas características en la capital inglesa, la tuvo el entonces Ministro de Relaciones Exteriores del Reino Unido, Lord CASTLEREAGH, cuando la paz retornó a Europa después de las Guerras Napoleónicas.

Entre los primeros socios se contaron futuros Primeros Ministros, así como Embajadores e integrantes de la realeza Británica y Extranjera.

Esta tradición creció con el correr de las décadas y hoy entre los miembros del Club se encuentran embajadores de otras naciones y

unos 100 miembros retirados o en actividad del Servicio Diplomático de la Reina Isabel.

El TRAVELLERS CLUB posee una membresía recíproca con casi 100 importantes Clubes de todo el mundo, entre los cuales está el JOCKEY CLUB de Argentina.

De esta forma nuestros socios pueden disfrutar de los servicios que ofrece la Asociación Londinense entre los cuales resaltan el alojamiento y un espléndido comedor.

En la Secretaría de nuestro Club se encuentran para consulta de los socios: folletos, reglamentación y tarifas de los servicios a solicitar y tipo de trámites a efectuar.



Salón de juegos



Entrada principal



El "Daring" en navegación.

En marzo de 1972, los consocios Juan José Jorba y Manuel Acevedo, me encargaron la terminación de obra para dos cruceros Striker que ellos habían adquirido a los Astilleros ASTARSA en condiciones de "casco desnudo", construidos en acero Corten según diseño original del dibujante norteamericano J. Bolger.

Ambas embarcaciones fueron trasladadas a los Astilleros Sánchez en San Fernando, donde bajo mi supervisión se instalaron los motores propulsores diesel Perkins de 140 HP cada uno y se construyeron los interiores, baño, cocina, pisos, instalación eléctrica, timones e instrumental.

La obra de los dos barcos finalizó en noviembre de 1972.



Manuel Acevedo en el "Jabirú".
Septiembre de 1971.

El de Juan José Jorba fue bautizado "Mañana" y el de Manuel Acevedo recibió el nombre de "Jabirú", que en idioma guaraní significa "cigüeña", el que después fue adquirido por el consocio Eduardo Harriague.

Al término de la obra, la maqueta de un Striker -única en el país- me fue obsequiada por el vicepresidente de ASTARSA, ingeniero Eduardo Braun Cantilo. Ella ha estado en mi poder durante 34 años y ahora hago donación de ella al Club, en recuerdo de navegaciones compartidas con amigos muy queridos, algunos de los cuales ya no están entre nosotros.

Con el "Jabirú" fuimos en enero de 1973 a Punta del Este en un viaje con escala en Montevideo. En Punta del Este, pernoctando a bordo, efectuamos varios cruceros a Lobos, Gorriti y Piriápolis, en uno de los cuales participó nuestro consocio Jacques Martínez Autin.

El primer Striker construido en nuestro país fue el "Olimpia" en 1969, que perteneció a Arturo Ballester Molina. En 1971 fue adquirido por nuestro consocio Juan Carlos Quevedo, quien con la asistencia de otro consocio, Horacio Torres, modificó los interiores y fue sin duda el mejor de todos los Striker. Se lo rebautizó "Daring", el cual tripulé en un crucero a San Juan. En 1973, nuestros consocios Jorge y Horacio Torres llevaron en navegación al "Daring" hasta Río de Janeiro, siendo el único Striker en completar este crucero de ida y vuelta. (Casi 3000 millas. NdR)

Concluye así esta reseña de los emblemáticos Striker que durante dos décadas captaron la admiración de los navegantes. 🚩

Crucero del “Martha” YCA (conclusión)

por Julio Sieburger, Enero de 1936
Neptunia, abril 1936

(Colab. Roberto E. Sieburger)

Saludó al Yacht Club Argentino y a la Federación Argentina de Yachting recomendándonos les comunicáramos si llegara a formarse en la Argentina una flota de sharpies internacionales.

En el caso de aceptarse la clase Star en el Y.C.A. o la F.A.Y. ellos contaban con cinco interesados que inmediatamente iniciarían esa clase con un yacht cada uno. Al final nos hizo solemnemente entrega de un gallardetón del Club Veleiros. Habló también el reporter enviado por el Diario das Noticias y hemos quedado encantados con la cortesía que nos han demostrado en todas partes.

Jueves 6 de Febrero.- A las 7 horas pretendimos zarpar, vienen con nosotros dos socios del Club Veleiros, Antonio Luderitz y Egon Barth. Nos demoramos algo completando provisiones frescas y ya el viento habían rondado al S. Como hay una cancha muy estrecha en la que no se puede bordear entre Porto Alegre y Tristeza, dejamos la salida para mañana temprano.

Es curioso que siendo el viento predominante, en la laguna y la costa del Atlántico hasta cabo Santa María, del N.E. rondando por la tarde a veces un poquito al E. en la región del río Guahyba, el viento hace lo mismo que en el Estuario del Plata y cerca de Punta del Este: N. suave por la mañana rondando al W. y S. fresco al mediodía y del E. al atardecer. El N.E. es desviado por las montañas y solo se siente cuando es extraordinariamente duro.

Hemos notado con sorpresa que tenemos una rata a bordo desde hace dos días. No sabemos como se habrá embarcado desde que no hemos estado arrimados a ningún muelle. Fuimos a tierra para comprar trampas porque el bicho se pasea toda la noche por el barco y agujerea los paquetes de provisiones y hasta roe las manzanas.

Viernes 7 de Febrero.- El ratón se comió el tocino, pero la trampa no se cerró a pesar de ser muy sensible.

Izamos velas a las 8.50 con muy poco viento. Barómetro 762. Recién a mediodía llegamos frente al Y.C. Porto Alegre, Tristeza, donde nos esperaban dos yachts de la clase U. para saludarnos. Además el Presidente Dr. Souza Gomes salió con una lancha tripulada por varios socios y todos nos desearon buen viaje. La virazón comenzó al pasar Ponta Grossa y gracias a la carta con que nos obsequió el Sr. Luderitz pudimos hacer bordadas largas donde la profundidad lo permitía sin temor de vararnos en bancos desconocidos.

A las 19.45 con viento E. cruzamos frente a Itapuan haciendo desde aquí rumbo al S1/4 W. Creemos que no tardará en soplar duro del NE de modo que mañana entráramos al Canal da Feitoría. Pero nuestro cálculo resultó erróneo.

Relámpagos por el SW y barómetro 761 a las 24 horas.

Sábado 8 de Febrero.- A las 3 después de 2 horas de calma, sopla un SW suave con nubes arqueadas cerca del horizonte que comienzan a elevarse. Tomamos dos manos de rizados a la mayor y arriamos foque y mesana. Refresca bastante el SW y se levanta mucha marejada corta, semejante a la del Río de la Plata. Viramos para barloventear la boya del banco Sao Simao, montándola a las 5.15.

Con rumbo al SSE entramos a la bahía, al NE del Faro Cristoval Pereira, donde fondeamos a 1,5 millas al ESE del faro en 33/4 brazas siendo las 9 horas. Barómetro 759 y viento SW fresco.

Resolvemos permanecer en ese lugar hasta que el viento se torne más favorable.

A las 14.10 levamos con viento suave del NE pero apenas pasamos

la baliza del faro, volvimos a fondear en el mismo sitio a las 17.30 en que rompió un SSW

fresco con barómetro 756. Durante la noche calmó y rondó luego al S, al SW después y finalmente, al W.

Domingo 9 de Febrero.- Por la mañana sopla viento W, barómetro 757, caen chubascos con viento SW que ronda al W cuando aquellos cesan.

El horizonte hacia el SW debía reinar mal tiempo hacia Punta del Este y Mar del Plata, circunstancia por la cual se abrigaron temores en Buenos Aires sobre la suerte del “Martha” según así lo supimos después.

A las 9.30 zarpamos con muy poco viento y siempre con las amuras que nos permiten ganar más camino.



Martha en Piriapolis
(en la popa Leonora S.
de Sieburger)

La rata ha continuado fastidiando durante la noche. Las trampas se habían saltado sin apresarla y la culpamos de ser el espíritu malo que nos trae vientos contrarios.

A las 15.40 ronda el viento más al S y a las 16 al SSE.

Situamos al SE el Faro da Marca mientras navegamos al SW.

El faro Bujuri se avista al SE. Sopla SE, llevamos rumbo SW 1/4 W.

A las 23 horas alcanzamos el primer par de boyas del Canal da Feitoría. Como amenaza un chubasco del SE tomamos dos manos de rizados a la mayor y arriamos mesana y foque. Comienza a soplar fuerte que levanta marejada haciéndose difícil mantener un rumbo correcto.

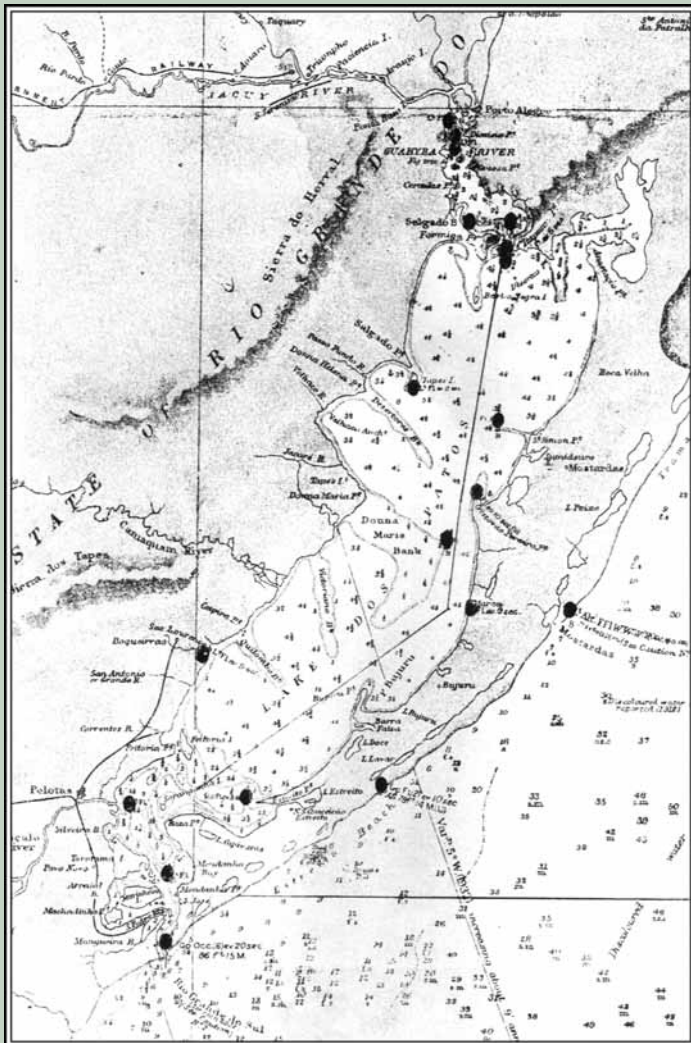
El “Martha” se abatía, hay que gobernarlo más orzado que con proa a las boyas rojas de barlovento.

Estamos pensando en la conveniencia de virar y navegar hacia afuera nuevamente, en momentos que dimos dos o tres zapatazos en el banco de sotavento por lo que no reflexionamos más y orzamos y viramos inmediatamente.

Una vez afuera nos ponemos a la capa, tomamos café y nos acostamos a dormir quedando un tripulante de guardia.

Lunes 10 de Febrero.- A las 6 horas barómetro 758 con viento del SW. A las 7 cambiamos de amuras y continuamos capeando con proa al NW. Lluve a intervalos desde la madrugada. No podemos entrar al canal a causa del viento contrario y a la angostura de ese paso.

No conviene entrar de noche a ese canal, porque no se ven los bancos y aunque hay muchas boyas luminosas no se distinguen las ciegas y se corre por esto el peligro de varar.



La corriente tiró anoche muy fuerte atravesada al canal, lo que aún dificulta más mantenerse en su eje de navegación.

A las 14 horas cesa la lluvia. Comenzamos a bordear entrando al canal con viento más suave.

Al llegar al par de boyas próximo al primer Faroleta (mangrullo) ronda el viento al S de modo que haciéndose más franco podemos continuar de bordada.

Cuando pasamos por el lugar donde la noche anterior habíamos tocado exclamamos todos: uno – dos – tres – aquí fue.

A las 17 comienza a prepararse otro chubasco por el SE que se corrió al S. Como el viento no da para continuar navegando elegimos con tiempo un fondeadero en una parte ancha del canal al NE de la boya do Nascimento, sobre el veril negro y fuera de la línea de navegación donde largamos "o ferro" a las 18 horas. Sopla muy fuerte del S y llueve bastante. Cuarenta y cinco minutos después calma algo y aparece el sol por breve tiempo formándose un arco iris completo, pero bien pronto esto pasa y cae otro chubasco del S con barómetro 757.

Martes 11 de Febrero.- A las 3 horas el barómetro marca 757.5. Sopla viento fuerte toda esta noche. La rata vive aún. Roberto me dice que ojalá cuando salgamos al mar se maree y vomite el alma. Hoy hace cinco días que zarpamos de Porto Alegre con destino a Río Grande durante los cuales han reinado vientos contrarios.

El NE ha fallado debe haber alguna perturbación atmosférica por el S.

A las 6 horas el viento sopla achubascado del SE. Barómetro 760 y viento casi S a las 9.30. Esperamos que se estabilice el tiempo para continuar la navegación.

Se ha terminado el pan, hay que comer galleta.

Paso el día leyendo, los muchachos juegan al bridge.

Muchos chubascos soplan todo el día con vientos de 60 a 70 kilómetros y desde ayer, corre fuerte el agua para arriba. No vale la pena cambiar de fondeadero para recorrer solo unos 10 kilómetros y tener que fondear después en lugar más desabrigado. Por la noche aclaró.

Miércoles 12 de Febrero.- Sexto día de la salida de Porto Alegre. Barómetro 762 a las 6 horas. Viento SE suave. Levamos a las 7 horas teniendo que bordear en gran parte del canal desde Pelotas hasta Río Grande. Viento SE. Barómetro 765.

A las 13.10 horas amarramos a una chata en el puerto nuevo de Río Grande donde desembarcaron los dos amigos veleiros. Les entregué un telegrama para Piriapolis y a las 13.30 salimos del puerto.

Desde tierra nuestros amigos y desde todas las embarcaciones los tripulantes nos auguran buen viaje. Pasamos cerca de una draga en la salida de la dársena y lo mismo nos despidieron con exclamaciones de "buen viaje".

A las 15 horas armamos la corredera en cero frente a la punta de la escollera de Río Grande. Rumbo S.

17 horas corredera 14 millas, rumbo S.

22 horas corredera 49 millas, rumbo SSW.

23 horas, 56 millas, rumbo SW.

Jueves 13 de Febrero.- 8 horas barómetro 766.5. Viento E corredera 115 millas, rumbo SW.

Pretendo achicar el agua que había en la sentina pero apenas di unos golpes de bomba ésta se obturó. Miré si la entrada del caño de toma se había tapado pero vi que no. Continué bombeando despacio sospechando algo y al rato salió la rata muerta. Creo que debió haberse mareado. Había indicios de que había estado en el toilet y probablemente cuando alguien entró también e hizo luz, se fugó y resbaló a la sentina. Como el caño de la bomba estaba a barlovento supongo que se metió en él pero como el barco escoró después menos a causa del viento más franco, la toma se cubrió con el agua sumergiéndose y la rata no pudo salir más de él y fue absorbida cuando me puse a bombear.

El faro Cabo Polonio queda por el través a las 13.30. Corredera 150 millas.

A las 15 horas tenemos hechas 10 millas más y como son 170 desde Río Grande la corredera ha marcado 10 de menos hasta Polonio. El viento ha saltado al NE cruzamos frente al faro Santa María a las 17 horas. Viento fresco.

El faro José Ignacio, distante 28 millas del de Santa María, lo pasamos a las 20 horas distancia que hemos recorrido en 3 horas. Levantamos la corredera por ser innecesaria ya. A las 22 horas cruzamos frente a Punta del Este.

Viernes 14 de Febrero.- Faro Punta Negra, (Piriapolis) a las 0.15 queda por el través, habiendo navegado las 250 millas desde Río Grande en 33 horas 15 minutos y las 62 millas desde Cabo Santa María en 7 horas.

Fondeamos en el puerto de Piriapolis a las 1.20 horas yéndonos todos a dormir.

A las 8 horas llegó a bordo mi señora. Almorzamos en tierra y

después de comprar algunas provisiones continuamos viaje a las 17 horas. Barómetro 761 nublado y llovizna. Viento suave del N. Durante la noche aclara y aparece la Luna.

Sábado 15 de Febrero.- A la 1 hora pasamos frente al faro Isla de Flores, a las 3 horas por Punta Brava y a las 5 horas por La Panela. Desde aquí, fue calmando el viento. Durante toda la mañana y parte de la tarde tenemos a la vista las barrancas de Jesús María. A las 7 horas se levanta un leve viento del E.

Domingo 16 de Febrero.- A las 5 horas estamos próximos a Colonia, con viento ligero del N y a las 11.30 estamos en San Isidro quedando terminada la travesía desde Piriapolis en 42 horas, 30 minutos.

No hay cosa más linda que iniciar un crucero, porque se crea en esos momentos un sentimiento de libertad y despreocupación tan grande por las cosas que en tierra nos parecen tan importantes que experimento una sensación desagradable cuando de regreso comienzo a pensar en las amarras del río Luján. Me hubiera gustado seguir y seguir navegando.

Cuando salimos de Río Grande nos decían: Qué lástima no dispongan de tiempo para llegar a Florianópolis. Un crucero interesante sería también el que tiene por destino Sud Africa, desde allí a Santa Helena y Ascensión y luego a Pernambuco aprovechando los alisios y regresar tocando en todos los puertos brasileños.

Antes de terminar quiero hacer una breve observación sobre la altura de las olas.

En Puerto Sauce he oído relatar a un aficionado que había llegado en un Dublin Bay con pampero muy fuerte, que durante la noche en el canal principal había visto olas de 15 metros.

La profundidad del agua frente a La Plata es de 9 a 11 metros.

Otro contaba que en el canal de Martín García había visto olas de 6 metros y un tercero me preguntó si frente al Farallón de Colonia las olas pueden alcanzar alturas de 3 metros.

El piloto Pascual Lena en su libro "El Práctico en el Puente" dice

que las olas cerca del "Banco Inglés" llegan a tener 2.40 metros. Después de dos días de temporal del S salimos una vez de Montevideo con vela de capa y cuando pasamos la Isla de Flores, donde ya el Banco Inglés no interrumpe el paso de las olas desde el S, encontramos olas de tamaño magestuoso; tenían un largo considerable y era hermoso verlas correr a gran velocidad y pasar por debajo del barco. Me paré en cubierta y cuando el yacht se encontraba en el seno podía ver justamente el horizonte y calculé: del mar a la cubierta 0.90 mts. y de la cubierta a los ojos 1,50. Total 2.40 mts. y aseguro al lector que parecían grandes esta olas.

Otra vez salimos desde Punta del Este a Lobos y vuelta. El viento era suave del E pero había gran mar de fondo precursora de temporal S. Parado en cubierta podía ver desaparecer un vapor en el momento en que caía en el valle de una ola entre la costa y la isla. Tendrían esas olas 3 metros pero eran más largas que las anteriores. Esa noche vino un temporal que duró dos días.

Capeando frente a Cabo Polonio las olas no tenían 2.50 metros y recién a la noche del día siguiente cuando el viento comenzó a calmar habría una que tendría 2.5 a 3 metros.

En todo el viaje al Brasil no encontré olas mayores de 2 metros.

Cuando se levanta un viento fuerte en el mar, generalmente aplaca la marejada existente para crear otra nueva que corresponda en largo y altura a la fuerza de ese viento.

Si el viento fuerte dura pocas horas no tiene tiempo de formar olas grandes y no quiero decir con esto que no haya olas grandes.

En el Atlántico y en el Pacífico Sur donde los vientos del W soplan constantemente con fuerza y las olas no encuentran obstáculos ni falta de profundidad hay olas de 10 metros de altura y 250 de largo. Las olas de este tamaño pueden ser peligrosas al llegar a un sitio donde la profundidad disminuye repentinamente a 80 o 100 brazas.

La curva de las 100 brazas se encuentra a unas 100 millas mar afuera de Cabo Polonio o Mar del Plata y de ahí se deduce que cerca de nuestras costas las olas podrán ser bravas pero no muy altas.

D'Alessio IROL
International Research Online - Latam

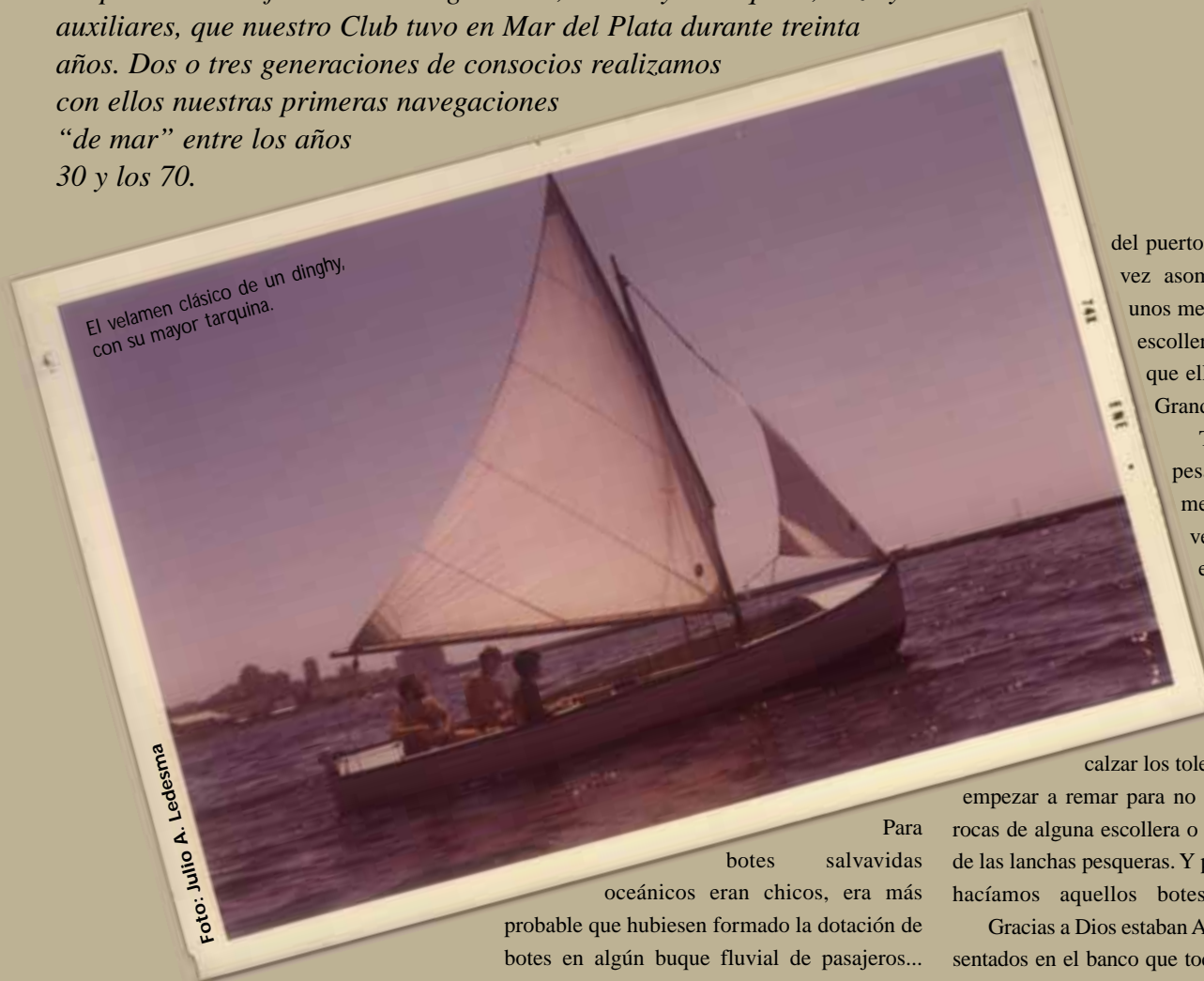
**Reemplazar por
Archivo CDR
Ojo con los márgenes !!!**



Los Dinghies

por Alfredo Bafico Rojas

Simpáticos botes forrados “a tingladillo”, con mayor tarquina, orza y remos auxiliares, que nuestro Club tuvo en Mar del Plata durante treinta años. Dos o tres generaciones de consocios realizamos con ellos nuestras primeras navegaciones “de mar” entre los años 30 y los 70.



Sobre el agua, los cascos y las palas de timón estaban pulcramente pintados de blanco. Los fondos con cobre. Botazos y cintones barnizados, lo mismo que los mástiles, picos, botavaras y cornamusas.

Por dentro campeaba el gris “horizonte” naval en serretas, asientos, pisos y pequeñas cubiertas en “castillete” a proa y popa.

Para botes salvavidas oceánicos eran chicos, era más probable que hubiesen formado la dotación de botes en algún buque fluvial de pasajeros... pero nada de eso, según las Memorias del Club de aquellos años, los “A” y “B” fueron construidos en el YCA durante 1925 y el “C” lo fue en el Astillero M. Mahony del Reino Unido, pero no se indica el año de su botadura.

En el Club estaban para navegar estrictamente dentro del puerto pero inevitablemente, los jóvenes “lobos de mar” intentábamos impresionar a nuestras acompañantes, navegando en la misma boca

del puerto y alguna que otra vez asomando las narices unos metros más allá de la escollera norte como para que ellas vieran la Playa Grande...

También eran pesados... terriblemente pesados; tal vez esa robustez fué el secreto de su larga existencia, pero doy fé que cuando nos encalmábamos, teníamos que

calzar los toletes en la brazola y empezar a remar para no terminar sobre las rocas de alguna escollera o para salir del paso de las lanchas pesqueras. Y por más fuerza que hacíamos aquellos botes no avanzaban.

Gracias a Dios estaban Antonio y Gino que, sentados en el banco que todavía está al frente del galpón, controlaban nuestras singladuras. Y ahí salía Gino en un bote chico. De pie y encarando la proa empujaba sus remos con bogadas cortas y poderosas. Desde nuestra rampa hasta, por caso el lugar de la escollera “sur” donde ahora está la imagen del Salvador. Atravesando todo el puerto, llegaba y nos rescataba. Y siempre decía con esa suavidad y esa simpatía que nunca perdió: “Esto marinerito de acua dulce...” con lo cual el valor de nuestras

“acciones” caía estrepitosamente ante nuestras invitadas.

Porque volver a remolque era la mayor ignominia. Nos veía todo el mundo. Y seguramente, a nuestras pasajeras nosotros no las veríamos nunca más.

Pero no nos importaba. El atractivo de esos dinghies era demasiado poderoso, además del aire salobre del Atlántico patagónico, el sol del verano, los colores azules del mar y los blancos de la espuma. Creo que las fábricas de pescado enlatado, o todavía no estaban o no tenían la capacidad actual, pero estoy seguro que por entonces el aire era muchísimo más diáfano y puro que ahora.

La aventura de envergar aquel foque mínimo con sus mosquetones de bronce muy aceitados. La bajada de aquella orza tan pesada (¿de hierro o de bronce?) con una palanca larga de flejes de bronce... Embocar los pinzotes de aquel grueso timón que quería flotar... La izada del pico de la mayor con su botavara que barría de lado a lado como a la caza de alguna cabeza...

Y si no le dábamos camino con la amarra, el dinghy se negaba a navegar. Necesitaba un buen envión que le diera el viento aparente que quería, aunque el viento real soplara a 15 nudos. Y si no tenía buena velocidad, no gobernaba y se iba de ronza. Y chocábamos con otros barcos amarrados para desesperación de Gino y Antonio. Porque en Mar del Plata, los únicos que podían darle mantenimiento a los barcos del Club, eran ellos. Y en una época que para conseguir pintura buena había que comprarla en Buenos Aires.

En cuanto pasaba el invierno y empezaban los días de sol, sacaban los barcos a tierra de a uno y los pintaban de quilla a perilla: el azul del “Argus” y el verde del “Denébola”, los dos Ushuaias. Los demás cascos eran de un blanco immaculado... (varias manos de esmalte brillante a pincel, todas pulidas con lija al agua). Los fondos estaban pintados con cobre, menos los dos Ushuaia cuyos fondos estaban enchapados con planchas finas de cobre. Todas las perchas y detalles de cubierta estaban barnizados. Velas, cabos y escotas de algodón en toda la flota, que pernoctaban en la oficina de Antonio y Gino, instalada dentro del galpón.

Allí, los sábados de enero y febrero, nuestro Club organizaba sus regatas, sorteando barcos los viernes a las 18.00 hs entre aquellos socios que los solicitaban. El sorteo eran papelitos con nuestros nombres que Gino o Antonio sacaban de sus gorras...

Se corría con los tres Ushuaias –el 3º era el “Famalhaut” del CNMP-, con el Clase Quilmes “Nemo”... Y allí estaban los tres dinghies, firmes “como jopo e estatua”. ¡Qué divertido!! Inventábamos un handicap cualquiera y largábamos.

¡Qué largadas!! Los dinghies “A” y “B” eran pesados y tenían poca vela. Necesitaban buena brisa para navegar. En una virada poco afortunada (sin camino) se quedaban parados. En un recalmán lo mismo. Las colisiones se



Foto: Julio A. Ledesma

evitaban poniendo los brazos y los pies, nunca los remos ni el bichero porque si rayábamos algo, Antonio nos mataba. Para rodear una marca había que calcular muy bien la ronza, porque navegábamos “de coté”. El dinghy “A” era algo más rápido que el “B”, pero el “C” navegaba mejor.

Más chico y liviano, el dinghy “C” era mi favorito. No tenía la elegancia de los otros dos con sus foques y su mayor eslora. Pero el “C” estaba aparejado “cat” con una sola vela tarquina, parecido a un Finn o un Europa... pero no era ni un Finn ni un Europa. Pesaba como dos Finn o cuatro Europas juntos. No me importaba. En esa época me parecía un Finn. Un día le fijé unas lingas de cabo para enganchar los pies y adrizar. Ni así logré que el buen “C” acelerase mucho. De planear, ni hablar. Apenas alguna barrenadita con las olas grandes en la boca del puerto. Igual, yo me hacía “la croqueta” como si fuera Paul Elvström...

Es muy probable que los dinghies estuviesen lastrados, porque nunca se supo que ninguno tumbara. Eso sí, había que achicar porque no conocían los “bailers”...

El Club tuvo, tiene y tendrá barcos de otras Clases diferentes, seguramente más ágiles que estos tres dinghies. Pero todos quienes tuvimos el privilegio de divertirnos a bordo de esos tres botes coincidimos en recordarlos siempre con especial cariño.

Las medidas siguientes, en metros, son indicadas en la Memoria y Balance, 1945/46 del Club:

DINGHY	ESLORA	MANGA	PUNTAL	CALADO	CONSTRUCTOR	AÑO
“A”	5,76	1,57	0,67	0,28	YCA	1925
“B”	5,75	1,58	0,67	0,34	YCA	1925
“C”	3,65	1,41	0,54	1,0	M. Mahony, GB	...



COPA LOUIS VUITTON por A. Bafico Rojas VUITTON 2007

Al cierre de esta edición había comenzado en Valencia la 32ª Copa América, el máximo evento de la vela internacional desde 1851, que siempre fue disputado entre las dos embarcaciones más innovadoras y las dos tripulaciones mejor preparadas del mundo.

Pero ante el minucioso análisis del yachting internacional, durante casi dos años antes, se desarrolló el torneo Louis Vuitton para seleccionar al desafiante entre los once equipos que habían presentado sus respectivos retos.

La mitad de ellos participó con presupuestos limitados, construyendo solamente un casco. Ninguno de ellos pudo llegar a los cuartos de final pero todos, por un lado adquirieron experiencias técnicas y deportivas imposibles de conseguir en otras confrontaciones y por otro lado posicionaron a sus respectivos clubs, países y empresas patrocinantes en lo más alto del nivel internacional.

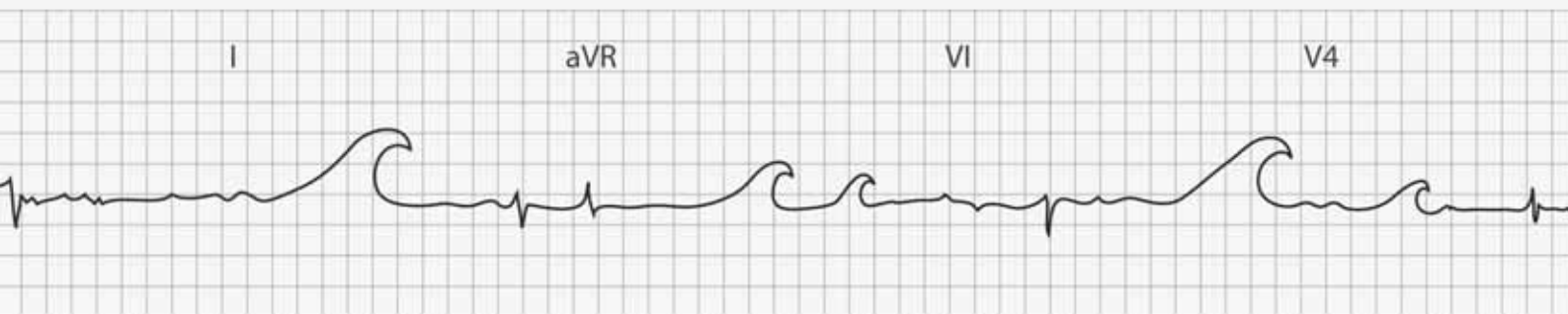
Los que construyeron los dos cascos que permite el reglamento IACC Mk V fueron: Emirates New Zealand, BMW Oracle, Luna Rossa, Desafío España y Mascalzone Latino. De ellos, solo participaron en las semifinales los cuatro primeros y la final quedó entre New Zealand y Luna Rossa.

Sorprendentemente rápida y terminante, la final de la Copa Louis Vuitton quedó resuelta entre el 1º y el 6 de junio pasado,

cuando el barco neocelandés ganó en forma consecutiva los cinco primeros "matches" -todos realizados bajo viento suave- mostrando un poco más de velocidad que su rival italiano, el ITA 86 que quedó forzado a rehuir el "cuerpo a cuerpo" tan típico de esas regatas y aplicar una estrategia de máxima separación para ampliar el beneficio de algún borneo favorable pero la ventaja con que finalizó el NZL 92 fue en aumento con cada regata. De todas maneras, los aficionados de todo el mundo pudieron deleitarse admirando las veloces y ajustadas maniobras con que ambos contendientes evolucionaban antes de cada partida, con el objeto de ubicarse en el lugar elegido para largar o de forzar al rival para que cometa una infracción.

Estos cinco matches quedaron prácticamente definidos en la primer pierna donde NZL 92 mostró un potencial de ceñida algo superior que el ITA 86 y una rapidez apenas mayor en las trasluchadas alzando el penol interno del tangón con un patín en el mástil para pasar el penol externo bajo el estay de proa. 🚩





HACE 140 AÑOS QUE ESTAMOS MÁS CERCA SUYO DE LO QUE PIENSA.

Porque desde 1867 venimos trabajando con vocación por la salud y la vida, con los mejores especialistas para garantizar a nuestros pacientes máxima calidad en el cuidado de su salud. Y para eso, contamos con una estructura funcional y tecnología de última generación, para que a la hora de elegir a quién confiarle su salud no dude ni un segundo. Porque para estar cerca, primero se necesita confiar.



32
Copa del
América
por A. Bafico Rojas

Desde la edición en Fremantle, cuando Dennis Conner recuperó el trofeo que habían ganado los australianos, no hubo otra Copa del “América” tan peleada como ésta.

REGATA 1

Esta prueba comenzó con bastante nerviosismo el 23 de junio pasado. Por entonces las aguas valencianas tenían vientos de 12 a 15 nudos y marejada corta. Ambos barcos mostraban velocidad y maniobras muy parecidas, la única diferencia estaría en las respectivas estrategias.

Team New Zealand con velas apenas más chicas tuvo mejor desempeño en la ceñida y rodeó la marca de barlovento con 13 segundos de ventaja sobre el Alinghi.

De los 9 nudos en la ceñida, ambos barcos aceleraron a 11 nudos en la empopada con spinnakers asimétricos.

Pero el equipo suizo no cometió errores, en la ceñida siguiente siempre se mantuvo a la izquierda de la cancha hasta que el viento borneó hacia ese lado y logró una ventaja que hasta la llegada, el NZL no pudo descontar.

Primera regata de nueve para el Team Alinghi, SUI 1 – NZL 0.

REGATA 2

Al siguiente 24 de junio soplaron vientos más suaves. NZL salió con ligera ventaja sobre SUI, que a media pierna pasó adelante y viró el primer barlovento con 13 segundos de adelanto.

El NZL logró reducir distancia bordeando en popa.

En la 2ª. ceñida los neocelandeses se pusieron adelante con un

borneo favorable, virando la marca con 13 segundos de ventaja sobre los “suizos” (Alinghi es un team integrado con varios regatistas nacionalizados de origen neocelandés).

En la empopada final, New Zealand respondió acertadamente a todos los ataques de Alinghi y ganó esta regata por 23 segundos. SUI 1 – NZL 1.

REGATA 3

El martes 26 de junio pasado, frente al puerto de Valencia había viento calmo pero muy borneante del ESE (112°), con marejada importante bajo cielo despejado. En espera de brisas más estables, la Comisión de Regata decidió postergar por casi tres horas. El recorrido “barlovento – sotavento” fue cambiado con una longitud de 3,3 millas.

Largaron adelante los del SUI a sotavento del NZL y con amuras a estribor se dirigieron al costado izquierdo de la ceñida, mientras que NZL largó a poca velocidad cerca de la lancha y navegó hacia la derecha amurado a babor. En ese costado de la cancha, NZL recibió mejor viento que el SUI y logró pasar por su proa, pero volvió hacia la derecha y así viró la marca del primer barlovento 1 minuto y 23 segundos adelante del SUI.

Esa diferencia se mantuvo en la empopada.

Durante la 2ª. ceñida ambos barcos insistieron con sus respectivas estrategias, separándose casi una milla a lo ancho del recorrido. Esta vez el viento favoreció la izquierda y SUI redujo la



Foto: ThMartinez - Alinghi



Foto: ThMartinez - Alinghi



Foto: ThMartinez - Alinghi

distancia a media eslora. Comenzó un duelo de viradas cortas y antes de la marca de barlovento SUI pasó al NZL, virando adelante con 15 segundos de ventaja.

En la empopada final, se volvieron a separar con 1500 metros de distancia transversal al rumbo directo entre marcas, NZL por la derecha de la empopada y SUI por la izquierda. Llegados casi a los extremos de la cancha (“lay lines”) ambos barcos traslucharon simultáneamente y SUI pasó por proa del NZL, quien siguió hacia la izquierda y volvió a pasarlo al SUI en el cruce siguiente ya cercanos a la llegada. Ganó NZL por 25 segundos. SUI 1 – NZL 2.

REGATA 4

Miércoles 27 de junio pasado. SUI largó apenas un segundo adelante de su rival, pero al final de la primera ceñida rodeó la marca de barlovento con 20 segundos de ventaja sobre el NZL.

En la primera empopada, los neocelandeses se retrasaron más.

En la 2ª ceñida hicieron un borde largo hasta casi cruzar al “lay line” izquierdo. Al volver hacia el eje central comenzó un duelo de viradas, pero NZL apenas logró descontar, rodeando la marca 25 segundos atrás del SUI.

En la segunda empopada hasta la llegada, los suizos cuidaron férreamente al NZL, ganando por 30 segundos de ventaja. SUI 2 – NZL 2.

En la llegada, la CR hizo un “checking” del arriado de las velas mayores, que reglamentariamente deben bajar sin que nadie actúe en el tope del mástil. NZL arrió su vela de acuerdo a esa regla de seguridad pero SUI mandó un hombre al tope, quien realizó cierto trabajo antes que su vela descendiera. NZL protestó pero su reclamo fue denegado ante la habilidosa defensa suiza.

REGATA 5

Viernes 29 de junio. Frente a Valencia soplaban 14 nudos del ESE (120°). Después de evolucionar con gran precisión, NZL largó adelante, rodeando al primer barlovento con 12 segundos (1,5 eslora) de ventaja sobre el SUI.

En la primera empopada un pequeño agujero en el asimétrico liviano del NZL

produjo la rifadura total en momentos que intentaban izar el reemplazo. En medio del “peeling”, cuando la vela estalló se le escapó la braza al proel que iba montado en el penol del tangón y de alguna manera también se desconectó la escota del 2º spinnaker asimétrico, al que terminaron soltando al agua (permitido por reglamento para que lo rescate el gomón particular del equipo) mientras izaran al tercer spinnaker... que salió con un “ocho” !! A todo eso, los suizos pasaron por sotavento y traslucharon hacia la derecha de aquella empopada.

A pesar de todos sus problemas, NZL rodeó la boya derecha del sotavento 26 segundos atrás de su rival.

En la 2ª ceñida, NZL hizo un borde largo hacia la izquierda de la ceñida. Después redujo la distancia con un duelo de viradas bajo borneos de hasta 15 grados, rodeando el 2º barlovento 24 segundos detrás del SUI.

En la 2ª empopada, los suizos se mantuvieron respondiendo a todas las maniobras del NZL, cruzando la llegada con 19 segundos de ventaja. SUI 3 – NZL 2.

REGATA 6

Sábado 30 de junio. Viento del ESE (120°) a 6/8 nudos. Con grandes expectativas NZL planteó un “match” agresivo.

SUI largó amurado a estribor en la lancha con NZL en igual amura por sotavento, separado a una eslora y media. Ambos equipos “pulsearon” en un borde largo hacia la izquierda. Poco antes del “lay line” El viento se negó y viraron al mismo tiempo. NZL cambió de genoa con una maniobra de “peeling” impecable. Cerca del barlovento 1º se prestaron, ambos amurados a babor con NZL a barlovento. SUI viró hacia la izquierda pasando por popa del NZL pero no logró escapar a la marca del NZL, que terminó rodeando la primera marca 14 segundos adelante del SUI.

En la 1ª empopada SUI trató de desventar a NZL y al no lograrlo, trasluchó hacia la derecha, mientras NZL siguió en su bordada por estar “prestado” hasta el primer borneo que le permitió trasluchar. Así pasó a 100 metros delante del Alinghi y se mantuvo hasta rodear marca con 11 segundos de ventaja.

En la 2ª ceñida salieron cada uno por su lado con total confianza en sus estrategias particulares pero al minuto, NZL viró desde la izquierda para marcar al Alinghi desde el medio de la cancha. SUI recibió más viento en la derecha de la cancha y trató de reducir distancias con un duelo de viradas. Pero el que estaba “en fase” y viraba ante cada racha negada fue el Alinghi, que se pone adelante de los neocelandeses, rodeando la marca 16 segundos antes que ellos.

En la empopada final de esta regata, SUI marca a su rival “desde adentro”, manteniéndose en el medio de la cancha. El viento calmó a 6/7 nudos. NZL se mantuvo en el costado izquierdo de la pierna, a cada trasluchada suya respondía el SUI trasluchando a su vez, pero esperando la racha conveniente. Así Alinghi aumentó su ventaja, ganando por 28 segundos. SUI 4 – NZL 2.

REGATA 7

Martes 3 de julio. Como esta 32ª Copa del América se extendía hasta nueve regatas, la ganaba el primer equipo que triunfara en cinco de ellas. Por esto el Emirates New Zealand Team necesitaba ganar esta prueba. Sí o sí.

Esta vez soplaban de 13 a 18 nudos del SE con una marejada de buen tamaño.

Después del consabido duelo de maniobras pre-largada en una regata de match, Alinghi salió por sotavento del New Zealand, ambos amurados a estribor con rumbo hacia la izquierda de la ceñida. Con velocidades iguales ambos barcos se enfrentaron en un duelo de viradas. Aparentemente, NZL orzaba mejor y en una oportunidad lo hizo desde sotavento tan bien que obligó a que SUI virase al otro borde. Poco antes de la marca de barlovento, ambos con amuras a babor apenas separados por una eslora, SUI protestó por falta de espacio pero su reclamo fue desestimado por los jueces embarcados (umpires). Entonces el Alinghi se puso al viento y NZL respondió con igual maniobra. De improviso, SUI arrancó aventajando al NZL que lógicamente aceleró después de advertir la situación. Así Alinghi rodeó el 1er. barlovento 7 segs. adelante del NZL.

Ambos barcos con spinnakers simétricos, el New Zealand trató de blanquetear a los

suizos, pero aquella empopada era muy veloz. Sobrevino un duelo de trasluchadas. A mitad de la pierna, NZL logró blanquetear a SUI y pasarlo por barlovento, rodeando la boya izquierda del 1er. sotavento con 14 segundos de ventaja.

SUI salió a la 2ª ceñida por la boya derecha del sotavento, amurado a estribor con rumbo al "lay line" izquierdo de la tercer pierna. Ante un pequeño borneo se originó otro duelo de viradas sin cruzarse, cada barco en su lado de la cancha. Cerca de la marca, NZL viró para adentro navegando amurado a

babor. De inmediato SUI viró desde la derecha y a toda velocidad amurado a estribor apuntó a su rival según ahora permite el Reglamento ISAF de Regatas Match. NZL no pudo esquivar el ataque, SUI tuvo que orzar para evitar la colisión y protesta. Los umpires penalizaron a NZL, que rodeó la marca detrás del SUI.

En la empopada final New Zealand postergó su penalización (giro de 360°) y luchó para pasarlo al Alinghi. Se sucedieron las trasluchadas con los simétricos, hasta que ocurrió lo insólito.

El viento borneó a la derecha casi 60°.

Precisamente a ese lado de la cancha estaba el NZL, que rápidamente izó un genoa y arrió su spinnaker.

Alinghi, que estaba a la izquierda por sotavento, no logró izar rápido su genoa y así fue superado por el New Zealand.


Poco antes de la llegada NZL realizó su penalización, pero no alcanzó a acelerar lo suficiente como para mantenerse adelante del Alinghi, que ganó esta regata -y la 32ª Copa del "América"- por mínimos 2 segundos. 



Foto: Ivo Rovira - Alinghi

Por una **Plaza** en Beijing

Nuestra consocia Fernanda Sesto y la Sta. Consuelo Monsegur del CNSI, integran una tripulación femenina argentina de la Clase Internacional 470 con el objetivo de participar en los próximos Juegos Olímpicos de Pekín 2008. Este es el informe sobre la gira internacional realizada por ellas para alcanzar la plaza olímpica nacional mediante su clasificación en el Campeonato Mundial de 470 por realizarse en Cascais, Portugal durante este mes de julio.

Octubre , 2006. Inicio del entrenamiento de pretemporada para 2007 mediante participación en Campeonatos de nivel nacional, resultando en Diciembre, Campeonas Argentinas 2006 Cat. Fem. 470.

Febrero, 2007. Campeonato Sudamericano en Higerillas, Chile: durante 10 jornadas previas se entrenaron en el lugar a 4 horas de navegación diarias en condiciones de viento y mar fuertes. El Campeonato se corrió a tres regatas diarias, clasificándose

Campeonas Sudamericanas.


Marzo, 2007. Semana Olímpica de Barcelona: 11 regatas con vientos diversos; 20 embarcaciones de 11 países. Clasificación Final, 2º puesto a dos puntos de diferencia con las japonesas Kondo / Ikemoto, Subcampeonas Mundiales 2006.

Abril, 2007. Torneo Princesa Sofía, Palma de Mallorca: 8 regatas con vientos calmos; 70 embarcaciones de 35 países. Clasificación Final, 7º puesto.

Abril, 2007. Semana Olímpica

Francesa, Hyeres.

Mayo – Junio 2007. Entrenamiento integral en Argentina.

Julio, 2007. Campeonato Mundial Clase 470, Cascais, Portugal. 

Mayor información en

www.sof.ffvoile.net

www.cascaisworlds2007.com

www.sailing.org

www.fay.org

fersesto@arnet.com.ar

consuelo@monsegur.com



Crucero en conserva a Riachuelo 25 de Mayo 2007 por Juan A. Solá



El crucero en conserva a Riachuelo, programado por la Subcomisión de Cruceros y Navegación Oceánica, se realizó de acuerdo a lo previsto. El tiempo estuvo frío pero fue acompañado por un sol magnífico. Participaron siete embarcaciones: seis veleros y un crucero.

AMAZONE
CONI II
LANJARON
NJORD
OPUS UNO
PERSEO
VIEJO LOBO


Luis Sánchez Brot
Ernesto Monllor
Federico Schmid
Juan F. Ferro
Tono Solá
Oscar Arce
Eduardo D'Alessio

La travesía de ida se realizó con viento del NNW cercano a los 20 KmH.

Fue un poco molesta por la ola, especialmente para las embarcaciones a motor, pero rápida.

Una vez amarrados en el muelle de Riachuelo, durante esa tarde y comienzo de la noche se produjo un vivaz intercambio de invitaciones, visitas y agasajos entre las distintas tripulaciones.

El mediodía del sábado se efectuó un almuerzo de camaradería en un establecimiento de la zona, al que concurrieron 32 personas entre consocios, familiares y amigos. Durante esa tarde, previas algunas siestas reparadoras y/o digestivas, continuaron las charlas de cabina y luego las cenas compartidas.

El regreso, también con viento cercano a los 20 KmH del sur al comienzo y yéndose hacia el SW a partir del mediodía, hizo que los veleros tirasen un par de bordes para llegar a Dársena, pero también fue bastante rápido y finalizó sin novedades. 

La clase Finn por Faustino "Bocha" Arámbulo e Ismael "Cacho" Rodrigo otra iniciativa del Grupo de los Fireflies

Allá por el año 55 del siglo pasado (cuan remoto suena esto) la mayoría de los jóvenes que habíamos afianzado nuestras primeras experiencias náuticas en los famosos "Fireflies" (ver números anteriores de "El Yacht") tuvimos la iniciativa de introducir los Finn y la oportunidad de obtener del Yacht Club Argentino la financiación de esta nueva clase y la contratación con el A.N.B.A, Arsenal Naval Buenos Aires, de la construcción de 23 barcos de la Clase Finn que, por entonces, estaba muy en boga en Europa y es, desde 1952, clase olímpica para una persona.

Este barco cuyo nombre proviene de "Finlandia" patria de su diseñador Rickard Sarby, es un dinghy de 4.50 m. de eslora (4,05 m. en flotación), 1,51 m. de manga, 0,85 m. de calado con orza; la cual es rebatible reduciéndose a 0,16 m al izársela en las empopadas lo que permite, con viento adecuado, llegar cerca de los 15 nudos planeando en las barrenadas. Es un "single handed" con una sola vela de 10 m2., con un mástil de 6m. que debe ser muy flexible, ubicado cerca de la proa, sin obenques ni stays, giratorio es su carlinga y fognadura para acompañar el ángulo de la botavara que va insertada en él.



Foto: IFA
El primer Finn con su diseñador Richard Sarby, de pie, en el centro

Fue monotipo olímpico en Helsinki en 1952 y se desarrolló rápidamente en los países escandinavos, Inglaterra y Alemania. Fue adoptado también como monotipo olímpico en Melbourne (Australia) en 1956 país que, a ese efecto, construyó 50 unidades. En noviembre de 1955 la YRU, hoy ISAF, lo nominó como clase internacional y ya en 1956 más de 1000 Finns navegaban por el mundo.

Así fue como con todo estos antecedentes el YCA financió para sus socios la posibilidad de adquirir uno de estos barcos, los cuales el ANBA empezó a entregar en abril de 1956. El primero en llegar perteneció a los hermanos Navarro Darquier, fue botado el 21 de abril de ese año en una sencilla pero tocante ceremonia con breves palabras del Pro-Secretario del Club Sr. Roberto Garzón y del Presidente de la flamante Agrupación Argentina de Finn Sr. Faustino Arámbulo. El periodismo estuvo presente y



Faustino Arámbulo pronunciando la palabras iniciales durante la botadura del primer Finn

la madrina fue la Sta. María E. Pérez Colman quien lo bautizó "Atrevido" rompiendo, simbólicamente, una copa de champagne en la proa.

Poco a poco fueron siendo entregados los barcos restantes y en la primavera de ese año de 1956 se corrieron las primeras regatas organizadas en Dársena Norte por la entidad madre, el YCA, y la A.A. de Finn.

Descubrimos que era un barco muy agradable de navegar con vientos de hasta 25-30 Km en la hora. Por encima de esta intensidad, como su vela no es rizable, exige para su único tripulante un importante entrenamiento y resistencia física para poder adrizarlo y manejarlo con presteza.

Al respecto es interesante comentar que, en nuestra inexperiencia, ante la circunstancia de no saber como tomar rizos, escribimos en consulta al famoso Paul Elvstrom quien, en ese momento, era el timonel mas calificado de la clase, además del más reputado fabricante de velas (las cuales habíamos adquirido en su oportunidad). La preguntamos cómo se hacía para rizar la vela con fuertes vientos. Nos contestó, muy suelto de cuerpo, que él jamás tomaba rizos y nos adjuntó una foto donde se lo veía navegando su



Ricardo "Quillo" Boneo

R. Boneo, al timón de su Cruz del Sur IV, ganó la copa Starnal, para la clase Finn.

El YCA organizó en 1964 el Primer Campeonato Sudamericano de Finn

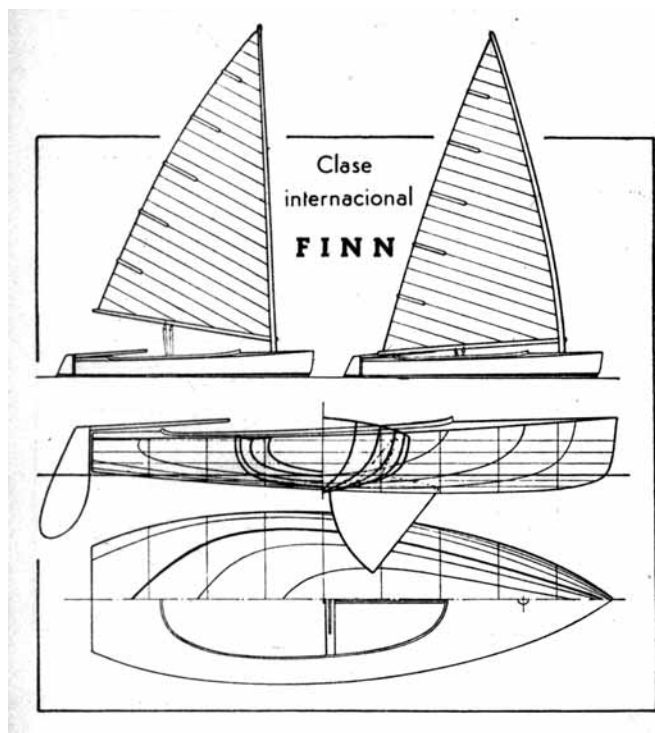


Finn con una considerable ventarrada, perfectamente adrizado por su atlética persona. Llegaba a ponerse varios “pull-overs” para que al mojarse le ayudaran a contrapesar el barco.

Metimos violín en bolsa y tratamos de imitarlo poniendo al barco fuertes “tirapiés”, “bailers” de desagote y fortaleciendo nuestros abdominales. Todo con suertes varias y alguna que otra tumbada. Muchos perseveraron y otros, más prudentes o con menos “polenta” optaron, cautelosamente, por no correr riesgos cuando los “catavientos” se ponían demasiado tiesos.

No obstante se regateó activamente durante varias temporadas.

En 1962 por iniciativa de Ismael Rodrigo su empresa CID S.A fabricó 10 Finns de plástico reforzado construidos bajo la dirección de Ricardo Boneo.



En enero de 1964 se realizó el 1er. Campeonato Sudamericano de Finn que convocó la inscripción de 28 barcos de 5 naciones: Brasil (14 timoneles); Chile (5); Islas Bermudas (1); Japón (1) y Argentina (7).

La organización fue excelente, se corrieron 6 regatas en la semana y el resultado demostró cierta superioridad de los timoneles brasileños quienes lograron los 2 primeros puestos (J.Bruder y H. Domschke). Tercero resultó el japonés M. Kojima y 4to. quedó el campeón argentino Ricardo Boneo.

No tenemos registro de los nombres de todos los Finns y sus propietarios y/o timoneles pero, de viejos recortes de diarios y programas de regata, pudimos extraer los que se detallan a continuación, incluso con su número de vela. Puede ser también que algunos de los nombres sean de un mismo barco, rebautizado al cambiar de dueño.

Barco	Nombre y Apellido	N° de Vela
Finn uno	Myriam M. de Mieres	1
Atrevido	Adolfo Navarro Daquier	2
Calipso	Guido Tavelli	3
Patricia	Ricardo Boneo y Jorge Gregorini	4
Atorrante	José María Gioffre	5
Huckleberry Finn	Faustino Arámbulo	6
Caotic	Esteban Berisso	8
Pilarín	Guillermo Vago	9
Tabú	Carlos Castrillo	11
Piccolino	Hugo Petrazzini	12
Cruz del Sur IV	Martín Urdániz	13
Chiquilín	Raúl Rivarola	15
Pajarito	Roberto Ledesma	17
Corso	Guillermo Cabanillas	18
Barco	Ismael Rodrigo	19
Safaifin	Jorge Salas Chaves	20
Pimpinela	Patricio Billoch	21
Charrúa	Guillermo Sánchez Cores	22
Opus 1	Nelson Pearson	
Toba	Jorge Piacentini	
Condalino	Jorge Sanjurjo	
Tracafe	Martín Prats	
Eta	Santiao Perez Penalba	
No se	Alejandro Vilar Castex	
Ranquel	C. Sieburger- Jorge Brauer	
Trampolín	Manuel Naveira	
Cid I	Ricardo Boneo	
Fanático	J. C. Firpo	
Dash	Jorge Vago	

Luego, con el tiempo, cumpliendo el sabio axioma que indica que uno debe navegar un barco que mida en pies el equivalente a su edad, poco a poco fuimos pasando a barcos de mayor eslora, como los Dragones y los Solings pero esto será otra historia.

Debemos terminar diciendo que actualmente, año 2007, hay más de 12.000 Finn navegando, un sitio web internacional de la clase y otros de los distintos países que tienen flotas incluyendo la Argentina desarrollándose una intensa actividad.

Clase Internacional 5 metros de Rating

por Roberto Eduardo Sieburger

ORIGENES:

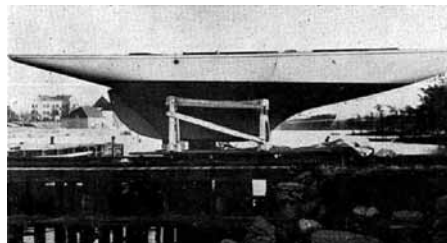
La clase Internacional 5 mts. de Rating, fue propuesta en el año 1929 en Francia ante la necesidad de tener un barco de Clase Internacional más chico que los entonces Olímpicos: CI 6 mts. de Rating y CI 8 mts. R. Los "Cincos" fueron declarados Clase Internacional por la Yacht Racing Unión, en el año 1934. Crecieron y se desarrollaron principalmente en el Báltico y en Francia, pero luego, intereses políticos principalmente Ingleses y Franceses, como veremos al final, impidieron su desarrollo.

Su vida activa como clase internacional, no superó los diez años; en los que se construyeron, aproximadamente unos doscientos barcos, el 70 % de ellos estuvo en el Báltico. Sudamérica contó con la flota Argentina y Brasil solo con un barco radicado en su zona sur.

LA SITUACION LOCAL:

En el año 1935 la situación de las flotas de regata en nuestro País era la siguiente: La Yacht Racing Unión había introducido cambios a la fórmula de los 6 mts. Por este motivo, la única clase olímpica entonces existente en Argentina, quedó desactualizada sin certificados de Rating válidos. Estos barcos que se importaron espaciados en el tiempo, con cascos de distinta evolución y de conceptos dispares habían sido dibujados, para zonas de calma unos y para mucho viento otros. Los mas nuevos, provenientes de Suecia, demostraron ser notoriamente superiores. Por lo tanto esta clase no reflejaba la calidad y nivel de las tripulaciones. Y por este motivo localmente fueron distribuidos en las categorías A y B, lo que se traducía en

"viejos" y "muy viejos". Renovar y mantener una flota de estas características, resultaba muy costoso.



"Cinco" en el muelle del Río Glömen listo para embarcar

Otra flota existente en el País, era la Clase de Crucero Sueca "Skerry de 22 m2". Con ella ocurría algo similar. Si bien eran un poco más chicos que los "seis", su promedio de eslora oscilaba entre los 32 y 34 pies, con muchas libertades en el diseño, que los convertía también en barcos de alto costo, una situación similar a la de los 6 mts. Por último y para colmo de males, a esa flota de diseños muy distintos se incorporó el "Yra", que resultó mucho más veloz que sus demás rivales haciendo aún más desigual la clase "22 m2".

Las otras Clases por entonces existentes en Argentina, como los Río de la Plata, y los viejos West Solent, no eran ni Internacionales



Astillero de Fredrikstad. En primer plano un 6 metros a la izquierda y a la derecha los 5 metros.

ni olímpicas y otras como el Snipe o el "Collen", por ser muy pequeñas o muy antiguas no se encuadraban dentro de las expectativas que existían en ese momento.

Viviendo esta situación, se concurrió a la Olimpiada de 1936 en Berlín (Kiel). Lo hicieron, alquilando un 8 mts. y un excelente 6 mts, con una tripulación no entrenada.

Aunque obtuvieran un meritorio 4º puesto, este hecho fue el detonante que demostró la necesidad de contar con barcos modernos que permitiesen entrenar timoneles y tripulaciones para competir en eventos internacionales con igualdad de condiciones.

El primer paso, lo dio el Y.C.A. Este Club, con miras a los siguientes Juegos Olímpicos, por realizarse en Tokio en 1940, encaró un programa para actualizar sus flotas.

Era necesario contar con un barco adecuado para entrenar a quienes tripularan el "seis" en las siguientes Olimpiadas, y para ello debía encontrarse una clase que reuniera las características necesarias, como las que la revista *Neptunia* en 1936 publicó, (sic) *"El barco ideal seria menor que un 6 mts. y mayor que el Star."*

Con esta premisa el Club apoyó la iniciativa de un grupo de sus socios, quienes decidieron buscar un barco que cumpliera con los fines propuestos y así nacieron:

LOS "NORUEGOS":

Con esta idea Julio Ch Sieburger consultó a su amigo, el famoso diseñador y constructor noruego Bjärne Aas, quien le recomendó dos barcos ideales a su entender: el *"Viking"*, barco de su tablero, que luego tuviera poca



Largada de una copa Finlandia en el antepuerto de Bs. As.

difusión, finalizado su vida como una clase local del Báltico y como segunda opción, la clase: **“Internacional ONE-Design”**, muy similar en tamaño y forma a un 6 mts, también de su tablero, que realizara por pedido del Royal Club de Bermuda ampliando luego la

flota al New York Yacht Club. Luego surgió una tercera opción, tomando los planos de un 5 mts. que él mismo dibujara para un cliente Europeo y con ellos formar una Clase. La conveniencia radicaba que al usar un plano existente, sin necesidad de un nuevo desarrollo, abarataba su costo que se redujo a solamente 4.550,00 Coronas (\$ m/n 5.000,00). Este contundente argumento decidió al grupo adoptar esta última opción.

Es así que luego de la Olimpiada que se corrió en Kiel, a la que concurren varios de los iniciadores de la futura flota, formalizaron con este dibujante, la construcción en su astillero de Friedrikstad a la vera del río Glömen (Noruega) de diez 5 mts, de los que finalmente se construirían ocho.

Estos barcos llegan a Argentina en el verano de 1938 conjuntamente con los “STAR” y el 13 de Febrero de ese mismo año el YCA realizó la primera regata “inaugural” de sus dos flamantes flotillas. El resultado en los “cincos” fue: 1º Enrique C. Sieburger 2º Julio Ch. Sieburger 3º Edelf E. Hossmann 4º Jorge Salas Chávez. Ab. Carlos Grether y DSQ Jorge Caroni (por un toque con Salas Chávez)

Los barcos “Noruegos” fueron:

Nº	BARCO:	PROPIETARIO:
5/A1	“VIF”	Carlos Grether
5/A2	“CHARRUA” (1)	Jorge A. Salas Chávez
5/A3	“PANAMBÍ”	David Sanguineti
5/A4	“SAGA”	Germán Frers
5/A5	“LEONOR”	Julio Ch. Sieburger
5/A6	“ÑAY” (2)	Edelf Ernesto Hosmann
5/A7	“MARILYN”	Enrique C. Sieburger Horacio A. Depascuali
5/A8	“RACHA”	Jorge M. Caroni Clovis L. Hernández

(1) Este barco luego se llamaría “ADRIA”

(2) Este barco luego se llamaría “NOCTURNO”

EL ESPÍRITU MONOTIPO:

Al momento de encargar los barcos, los propietarios iniciales realizaron un acuerdo que perduraría hasta su fin como clase activa en la Argentina, hecho éste ocurrido a fines de la década del 60. Este pacto

tuvo por objeto darle un carácter monotipo a esta flota. Fue así como a través de los años se compraron las mismas velas y herrajes para toda la flota, política esta que la convirtió, en muy competitiva por su paridad. Fueron 30 años de regatas, desde 1937 a 1967, lo que demostró en aquellos tiempos de “no globalización” los resultados de un monotipo restringido frente a los barcos regidos por reglamentos libres.



Plano vélico de un “Cinco” noruego

Para ejemplificar este convenio; luego del juego de velas original, fabricado por Ratsey de Inglaterra en 1946, en 1952 se repusieron por otras también de algodón, con excepción de los spinnakers de nylon.

Mas tarde en 1960 se incorporaron una mayor y un Genoa de Dacrón fabricadas por el velero local, Jorge Brauer. Con respecto a los herrajes, se mantuvieron los originales hasta ese mismo año de 1960, cuando se decidió autorizar el uso de mordazas, una palanca para filar el puño de escota de mayor y un traveller para la misma.

LA CLASE EN ARGENTINA:

Desde la primer temporada (1938/1939) que ganara el “Leonor” de Julio Ch. Sieburger, seguido del “Ñay” de Edelf Hosmann y el “Charrúa” de Jorge Salas Chávez, innumerables fueron las regatas que corrió esta clase frente a la Dársena Norte.

BREVE RESEÑA DE LOS BARCOS:

El “VIF” fue el primero en dejar las competencias y estuvo muchos años fondeado en el C.N.O. habiendo plastificado su casco. El “CHARRUA” fue comprado por José Cosulich que lo denominará “ADRIA”. El “PANAMBÍ” fue el único que llegó a nuestros días en manos de sus dueños originales, los Sanguineti. Al “SAGA” lo comprarán Patricio Benvenuto y Mariano Guerrero quienes se lo venderán mas tarde a Rodolfo Vollenweider. El “LEONOR” pasará a manos de Roberto G. Sieburger quién se lo venderá a Julio Melli. El “ÑAY” Lo adquirirá Horacio Campi y lo rebautizará “NOCTURNO”. El “MARYLIN” pasó a Enrique Adolfo Sieburger y por último el “RACHA” se perdió en el accidente que le costara la vida a Jorge Caroni.

EL PRIMERO EN ARGENTINA:

Los “Noruegos” no fueron los primeros “cincos” en el Río de la Plata. Cuenta la revista **Neptunia** que al iniciarse la temporada de 1938 (sic) **“Al virar la primera boya los barcos de la clase 5 mts. se advirtió la presencia de un barco de esta clase que no figuraba en el programa y no tenía número de vela. Este barco fantasma seguía la regata probando sus fuerzas contra los otros**

barcos con suerte diversa, después se supo que se trataba de un barco de la misma clase que ya existía en el país”.

Ese barco, de origen sueco, que luego llevó el número de vela 5/A 12 se llamaba “ZENORITA”, amarraba en el C.N.S.I. perteneció a Tito Tiphaine y luego a la familia Volker, Este cinco, corrió pocas, regatas con suerte variada.

LOS “FINLANDESES”:

En el año 1938 por el impulso y consejo de Rufino Rodríguez de la Torre, la ESCUELA NAVAL MILITAR encargó una flota de catorce 5 mts. para la instrucción de cadetes, pero lamentablemente eligieron el diseño, del “LINA” que ese año fue el campeón del Báltico, en propiedad de **Jarl Lindeblom** y **Kurt Kållström**. El haber elegido un diseño diferente privó a la flota Argentina la posibilidad de competir en igualdad de condiciones, como hubiera ocurrido de haber elegido el mismo diseño.

Los “Finlandeses”: tenían cockpit único, palo sobre cubierta, mayor más grande, burdas, martingala de un solo “cuerno”, cuatro molinetes “traga-cable” bajo cubierta, dos para las burdas y dos para el Genoa, cascós mas “chatos”, con mas manga, menos eslora en flotación, y popa mas ancha. Su diseño, con respecto a los Noruegos, los hacia mas veloces con calma y viento del través, pero mas lentos en popa redonda y en ceñida con viento y marejada

Estos barcos fueron dibujados por **Jarl Lindeblom** y construidos por **A.B. Åbo Båtvärf oy** en Abo Finlandia, que fue el constructor de los Star que había importado el Y.C.A.

LA COPA FINLANDIA:

Los barcos finlandeses, estaban naturalmente habilitados para correr por la fórmula internacional.

La copa “FINLANDIA” fue creada con el fin de fomentar la competencia entre los diseños de la flota del Y C A y estos barcos. Esta copa fue donada con ese fin por la Compañía Finlandesa de Navegación, que trajo los barcos.

En el año 1967 Alejandro Shaw adquirió uno de estos “cincos” y lo corrió un par de temporadas en el Y.C.A. Luego en 1970 la Armada donó los restantes a Instituciones náuticas como barcos escuela, terminando la mayoría su vida con esos destinos.

NUMEROS DE VELA:

Los números de vela fueron otorgados por el Y.C.A. en su carácter de Autoridad Nacional para la República Argentina, con el siguiente criterio: Del 5/A 1 al 5/A 10 para la serie de Bjärne Aas. Como se construyeron sólo ocho y quedaron dos vacantes: el 5/A11 se otorgó a

un fallido proyecto de un “cinco” de diseño Argentino y el 5/A 12 al diseño Sueco del que se habló. El 5/A 13 no se usó (por ser el trece) y del 5/A 14 al 5/A 27 fueron otorgados para la serie de la ESCUELA NAVAL MILITAR.

EL FINAL COMO CLASE INTERNACIONAL:

En enero del año 1936 sólo en Suecia, había registrados 31 “cincos” y durante el año en ese mismo país se construyeron 15 barcos más. En ese año en la Semana de Sandhamn que es uno de los mayores eventos del Báltico, junto con la semana de Kiel, en la clase de los cinco metros largaron diez y seis “cinco” Suecos, diez Finlandeses, un Inglés, dos Alemanes y dos Daneses, en lo que para esa época era una apreciable cantidad.

Entonces, ¿por qué después, una clase que nació con tanto auge y que cubrió un lugar no ocupado por otra, desapareció tan rápidamente?

Esto se puede responder analizando el mayor inconveniente de la misma: El calado restringido, a 1,10 mts. Por iniciativa de quien presentó la clase en la Y.R.U. para convertirla en Internacional, el representante Francés ante la unión, motivado por intereses locales de



Copa Finlandia y réplica original para el ganador

la flota Francesa que navegaba en aguas poco profundas incluyó una restricción a la regla internacional, que ponía un castigo al exceso del metro diez de calado. Los efectos de esta regulación se vieron también en nuestras aguas cuando compartían la “cancha” con los “Dragones”, que eran barcos de menor tamaño, y que salvo con muy poco viento, en ceñida, se mostraban más veloces que los “cincos”.

Los Ingleses disconformes con esta restricción y ante los plazos que regían en ese momento para modificar la fórmula decidieron crear una propia que llamarían “ROYAL CORINTHIAN YACHT CLUB – 5 METRE CLASS”, vulgarmente, “Corinthians five’s”, esta clase producía barcos con medidas de casco muy similares a la fórmula Internacional de 5 mts., pero de mayor calado y con un aparejo de mayor altura, relación de aspecto y superficie. Estas características hacían un yate sensiblemente más veloz que los de la fórmula Internacional.

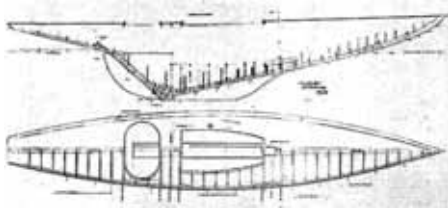
Esta división no sólo resta barcos a la Clase, sino que hace perder interés por la misma. La intransigencia de los representantes de Francia y del Reino Unido ante la Unión, desoyendo a los Nórdicos lleva a la Clase a un temprano ocaso y le hace perder toda oportunidad de ser incorporada como Olímpica. Recordemos que al no realizarse en Japón, los siguientes Juegos fueron en Inglaterra, para los cuales el Comité Olímpico Internacional, buscando un barco de características similares al 5 M, eligió a la Clase Dragón.

Luego, para la siguiente Olimpiada, Finlandia 1952, el Comité incorporó una nueva clase de Rating, más chica que el 6 mts. y nominó

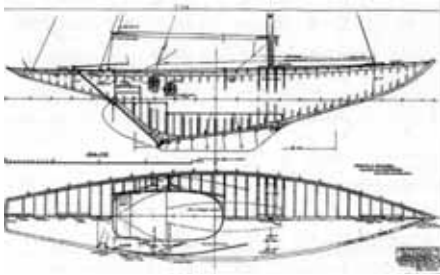
al 5.5 mts. que fue el último barco no-monotipo Olímpico y corrió hasta México de 1968.

LA CLASE HOY EN EL MUNDO:

Gracias al contacto establecido con el Sr. Putti Tiilikka, propietario del “RÖDE ORM” Vela L – 33, llegó a mis manos información sobre las flotas existentes en el Báltico, que continúan navegando y corriendo como “Barcos de época”.



Plano de un cinco metros noruego.




Plano de un cinco metros finlandés.

En Finlandia hay 43 barcos y 94 en Suecia la mayoría construidos entre 1936 y 1946 que están en buenas condiciones e incluso hay dos de reciente construcción en Suecia que participan en varias regatas por año.

LOS SOBREVIVIENTES:

De los “Noruegos” en condiciones originales, se encuentra en el Y.C.A. el **Panambí 5/A3** en manos de Silvio Sanguineti, hijo de David quien fuera su primer propietario. Y en el C.N.S.I. el **Saga 5/A4**, hoy propiedad del Sr Roberto Bissi, quien le realizó recientemente una prolija reconstrucción.

El “**Nocturno 5/A6** (ex Nay) se encuentra en un astillero de Tigre y El “**Adria 5/A2** (ex Charrúa) en un astillero de La Plata, estos dos últimos en lastimoso estado.

De los “Finlandeses” el **Zephir 5/A17**, el **Juliet 5 /A19** -propiedad de la A.A.V.C. (Asociación Argentina de veleros clásicos)- y algún otro del que no poseo datos. Y por último el **Zenorita** hoy se encuentra fondeado en la ciudad de Rosario y en buenas condiciones. 

LINKS:

www.int5m.fi	Finlandia
www.int5m.com	Suecia
www.5metros.com.ar	Argentina

FE DE ERRATAS

En nuestra edición No. 158 de Enero 2007, en el artículo “La Clase Internacional 12 M en Argentina” y en el cuadro de los 8 M RI,

- 1) Eslora del “Folly”: donde dice: 8.16, debe decir: 11,64
- 2) Agregar: “Delphis”. Fue reconstruido por el socio Daniel Eduardo Sielecky y se encuentra actualmente amarrado en nuestra sede de San Fernando.

Una nueva solución para las necesidades de búsqueda y selección de personal para su empresa

Priorizamos la ética profesional, la excelencia en el servicio y la responsabilidad empresarial con sentido social

Absoluta confidencialidad y trato personalizado



DOTACIONES EMPRESARIALES
CONSULTORES EN RR. HH.

Ing. Butty 240 - 4° Piso (c1001AFB) Bs As
Tel: 4590 2368 – Fax: 4590 2201
www.de-consultores.com.ar
info@de-consultores.com.ar
Enrique Germán Martínez y Asoc.

Nuestras Regatas

por Alfredo Bafico Rojas

Foto: Claudio Cambria

Partida de un recorrido
barlovento-sotavento

CAMPEONATO METROPOLITANO

Realizado en nuestra sede de Dársena Norte durante los dos fines de semana comprendidos entre el sábado 28 de Abril y el domingo 6 de Mayo pasados, este torneo tuvo la participación de 85 veleros distribuidos en los handicaps IMS, ORC, IRC, PHRF y Veleros Clásicos. En este Campeonato, nuestro Club puso en juego sus Trofeos de Historial "Escuela Naval Militar", "Liga Naval Argentina", "Enrique C. Sieburger", "Indios" y "Hermes".

El certamen, segundo del Campeonato Río de la Plata que nuestro Club coorganiza junto al Club Náutico San Isidro, con el auspicio de la empresa Buquebus, se inició a las 10.30 hs. de la primera fecha, con las partidas de la etapa de ida de la regata crucero "Bs.As.-La Plata-Bs.As." bajo vientos medios del Norte que impusieron spinnakers desde el mismo inicio hasta la llegada,

Después de recibir la tradicional hospitalidad de la Escuela Naval Militar, el domingo 29 de Abril se largó la etapa complementaria con viento medio del NW, que después calmó y borneó al N. Así, la flota retornó a nuestra sede, donde quedó amarrada en la modalidad de "Parque Cerrado".

El siguiente sábado 5 de Mayo, con viento medio del SSE que borneó al SE, se disputaron dos regatas de recorrido "barlovento-sotavento" muy competitivas.

Finalmente, el domingo 6 de Mayo se corrió a pleno sol bajo un viento del Sur de 14 nudos, una regata de recorrido entre marcas fijas, con posterior asado de agasajo y Entrega de Premios.

CLASIFICACION (Primeros tres puestos)

IMS:

- 1) PERSONAL, José Estévez Samela
- 2) MERCENARIO IV, Luis Silva
- 3) PATAGONIA 3, Norberto Alvarez Vitale

OD 27:

- 1) ENIGMA, Carlos Jasson Hardie
- 2) CHINO, Sergio Armesto
- 3) L'AMATEUR, Jorge Sánchez Posleman

ORC

- 1) MATRERO, Toribio de Achaval
- 2) FIRULETE ", Eduardo Sieburger
- 3) ALFILES II, Augusto Bassanetti

IRC

- 1) SHANGAI BABY, Lucio Neumann
- 2) MOSTAZA, Alberto Fourcade
- 3) BACCARAT, Esteban Kallay

PHRF

- 1) BRUJA, Jorge Di Paola
- 2) ARGOS, Agustín Cerqueiro
- 3) JAZZ, Jaime Goldaracena.

VELEROS CLASICOS

- 1) CHARANGO, Félix Fernández Madero
- 2) CALYPSO, Luis Velazco (h)
- 3) NAUTICO, Osvaldo Scuderi



CAMPEONATO DE INVIERNO

Este ha sido el cuarto certamen integrante del Campeonato Argentino de Crucero 2007 y tercero del Campeonato Río de la Plata que nuestro Club coorganiza con el CNSI y que auspicia Buquebus.

Con programación similar al Campeonato Metropolitano arriba relatado, esta competencia totalizó 75 inscriptos y comenzó el sábado 2 de Junio pasado con la veloz etapa de ida en la regata "Bs. As. – Colonia - Bs.As." bajo vientos medios del NW. Por la mañana del día siguiente comenzó la etapa de retorno con el horario adelantado para facilitar la votación de los residentes en la Ciudad de Buenos Aires, con vientos calmos del W que ya en la costa porteña aumentaron a 14 nudos o más.

El posterior sábado 9 de Junio a las 10.00 hs comenzó la primera de dos regatas "barlovento-sotavento" seguidas, con buen viento del SSE. Finalmente, el domingo 10 de Junio se corrió una regata entre marcas fijas con vientos del SSW a 12/15 nudos, tras cuya finalización se sirvió el tradicional asado y se procedió a la Entrega de Premios.

En este certamen, nuestro Club puso en juego sus Trofeos de Historial: "Pablo Suárez", "Jorge M. Caroni", "Juan B. Cautere", "Punta Piedras", "Tte. Nav. Jorge Newbery" y "Mar Dulce".

CLASIFICACION (Primeros tres puestos)

IMS:

- 1) MERCENARIO 4, Luis Silva
- 2) JERRY, Adrian Cheb Tarrab
- 3) JABEQUE, Jorge Ferrero

OD 27

- 1) LA MERCANTIL ANDINA, Erich Mones Ruiz
- 2) CHINO, Sergio Armesto
- 3) L'AMATEUR, Jorge Sanchez Posleman

GP 26

- 1) BASILISCO II, Martin Billoch
- 2) GRAND PRIX, Eduardo Martinoli

ORC

- 1) TIJUCA, Fernando Queirel
- 2) 007, Marcelo Rodriguez
- 3) ALFILES 2, Augusto Bassanetti

ORC en DOBLES

- 1) ALBACORA, Jorge Jauregui
- 2) RECKLESS TOO, Alejandro Finsterbusch

IRC

- 1) REMACHO, Eduardo Romero
- 2) BACCARAT, Esteban Kallay
- 3) FLAMENCO, Enrique Gomez

PHRF

- 1) BRUJA, Jorge Di Paola
- 2) MISTERIO, Sergio Pizzatti
- 3) B 612, Lucas Galván

VELEROS CLASICOS

- 1) HORIZONTE, Ricardo Galarce
- 2) FJORD V, Juan Carlos Firpo
- 3) GITANO, Enrique Pittaluga



Gaucha y Califa 3 en la primera pierna del recorrido entre marcas fijas

Foto: Claudio Cambria





Mercenario 4



Califa 3



Foto: Claudio Cambria

Empopada en la regata entre marcas fijas



Jabeque



Mero



Foto: Claudio Cambria

Partida de un barlovento-sotavento



YACHT CLUB
ARGENTINO

CALENDARIO DE REGATAS

Actividad de Fórmulas

500 MILLAS DEL RÍO DE LA PLATA

Fórmula O.R.C. Club – Tripulaciones en Dobles

Viernes 6 de Julio

CAMPEONATO DÁRSENA NORTE

Fórmulas I.M.S., Clase OD 27, O.R.C. Club,
I.R.C. y P.H.R.F.

Sábado 4 de Agosto

2 Barlovento – Sotavento

Domingo 5 de Agosto

Recorrido Fijo frente a Dársena Norte
Entrega de Premios y Asado

CAMPEONATO DÁRSENA NORTE

Veleros Clásicos

Sábado 4 de Agosto

1 Barlovento – Sotavento

Domingo 5 de Agosto

Recorrido Fijo frente a Dársena Norte
Entrega de Premios y Asado

CAMPEONATO PRIMAVERA

Fórmulas I.M.S., I.R.C., O.R.C. Club y P.H.R.F.

Sábado 1° de septiembre

Buenos Aires – Colonia (Incluye Dragon's Cup)

Domingo 2 de septiembre

Colonia – Buenos Aires

Sábado 8 de septiembre

2 Barlovento – Sotavento

Domingo 9 de septiembre

Recorrido Fijo frente a Dársena Norte
Entrega de Premios y Asado

CAMPEONATO PRIMAVERA

Veleros Clásicos

Sábado 1° de septiembre

Buenos Aires – Colonia (Incluye Dragon's Cup)

Domingo 2 de septiembre

Colonia – Buenos Aires

Sábado 8 de septiembre

1 Barlovento – Sotavento

Domingo 9 de septiembre

Recorrido Fijo frente a Dársena Norte
Entrega de Premios y Asado

Actividad de Monotipos

GOPA "VICEGOMODORO JOSÉ A. AGUIRRE" Clase Internacional Soling


Domingo 12 de Agosto

Frente a Anchorena

GOPA "FINLANDIA" Clase Internacional Soling

Domingo 26 de Agosto

Frente a Anchorena



VIENTOS HURACANADOS.
MARES ENCRESPADOS.
OLAS GIGANTESCAS.
FELICES FIESTAS.



Durante las Fiestas, la regata Rolex Sydney-Hobart llevará a los marineros directamente a través del estrecho de Bass por uno de los mares más impetuosos del mundo. Un veterano dijo que surcar estas aguas es como "navegar por el borde de un precipicio". Para algunos, las Fiestas son una forma de cortar con la rutina del trabajo. Para estos competidores, se trata de la tarea más exigente que jamás tendrán que cumplir. LA REGATA ROLUX SYDNEY HOBART COMIENZA EL 26 DE DICIEMBRE DE 2006.



www.rolex.com

OYSTER PERPETUAL SUBMARINER DATE



ROLEX

Rolex Argentina S.A. - Suipacha 1111 - Piso 24 - (C1008AAW) Buenos Aires.
Únicamente los Concessionarios Oficiales Rolex pueden garantizarle la compra y el cuidado del Rolex que usted elige.