

EL YACHT

del Yacht Club Argentino



Abril 2016 - N° 208



Fundado el
2 de julio de 1883

Un mundo de ahorros y beneficios.

30%

en **Combustibles**
canjeando puntos Quiero!⁽¹⁾

30%

los jueves en **Peluquerías**⁽²⁾

25%

en **Restaurantes** seleccionados.⁽²⁾

HASTA
25%

y cuotas en **Belleza, Salud y Hogar**.⁽²⁾

25%

en **Desayunos**
con la Tarjeta Galicia Débito Éminent
más **5% devolución del IVA**.⁽³⁾

Quiero!

Acumulá más ahorros canjeando tus puntos.⁽¹⁾

0810 555 7224
galiciaeminent.com



(1) TÉRMINOS Y CONDICIONES EN QUIERO.COM.AR. EJEMPLO REPRESENTATIVO DEL 30% DE AHORRO: POR CADA \$500 CONSUMIDOS, SE REINTEGRARÁN \$150. REEMBOLSO MÁXIMO POR TRANSACCIÓN: \$200. (2) BENEFICIO EXCLUSIVO PARA CLIENTES GALICIA ÉMINENT. CONSULTE LOCALS ADHERIDOS, TÉRMINOS Y CONDICIONES, TARJETAS GALICIA DÉBITO Y VIGENCIA DE LAS PROMOCIONES EN EL MOMENTO DE EFECTUAR EL CONSUMO EN GALICIA ÉMINENT. (3) BENEFICIO EXCLUSIVO PARA CLIENTES GALICIA ÉMINENT. CONSULTE LOCALS ADHERIDOS, TÉRMINOS Y CONDICIONES, TARJETAS GALICIA DÉBITO Y VIGENCIA DE LAS PROMOCIONES EN EL MOMENTO DE EFECTUAR EL CONSUMO EN GALICIA ÉMINENT. (4) LA PROMOCIÓN ES VÁLIDA EN EL MOMENTO DE EFECTUAR EL CONSUMO Y NO ES ACUMULABLE CON OTRAS PROMOCIONES. EJEMPLO: PARA UNA COMPRA DE \$1000, EL IMPORTE DEL AHORRO ES DE \$300 PARA LA PROMOCIÓN DEL 30% Y DE \$250 PARA EL 25% DE AHORRO. (5) PROMOCIÓN DEL 25% DE AHORRO VÁLIDA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA PARA LAS COMPRAS ABONADAS ENTRE LAS 7 Y LAS 11 HS TODOS LOS DÍAS DESDE EL 18 DE MAYO DE 2015 HASTA EL 31 DE JUNIO DE 2016, EXCLUSIVAMENTE CON TARJETA GALICIA DÉBITO EN COMERCIOS ADHERIDOS A LOS RUBROS CONFITERÍAS, PANADERÍAS, DESAYUNO, BARES AMERICANO Y RESTAURANTES, QUEDAN EXCLUIDOS EL RUBRO FAST FOOD. EL AHORRO SE EFECTUA MEDIANTE UN REINTEGRO MÁXIMO DE \$80 POR MES POR TARJETA DURANTE LA VIGENCIA DE LA CAMPAÑA. EL AHORRO SE VERA REFLEJADO ANTES DEL DÉCIMO DÍA HÁBIL DEL MES SIGUIENTE AL MES DEL CONSUMO. EN LA CUENTA DÉBITO ASOCIADA. POR CADA \$100 CONSUMIDOS, SE REINTEGRARÁN \$5. LOS CONSUMOS REALIZADOS CON TARJETA GALICIA DÉBITO ESTÁN ALCANZADOS POR LA DEVOLUCIÓN DEL IVA DE HASTA EL 5% SEGÚN LA RESOLUCIÓN 2690/07. PROMOCIÓN NO ACUMULABLE CON OTRAS PROMOCIONES VIGENTES. SÓLO VÁLIDA PARA AQUELLOS CLIENTES QUE SE ENCUENTREN VALDIÉN EN SUS PRODUCTOS. BANCO GALICIA SÓLO ES EL MEDIO DE PAGO PARA LA ADQUISICIÓN DEL PRODUCTO/SERVICIO. EL PROVEEDOR ES EL EXCLUSIVO RESPONSABLE POR LA PRESTACIÓN, CORRECTO FUNCIONAMIENTO Y/O GARANTÍA. CONSULTE TÉRMINOS Y CONDICIONES EN BANCO GALICIA.COM

N° 208, año XVI, abril 2016

Director

Alfredo Batfco Rojas

Diseño

Sebastián Kirschenbaum

Impresión

EBD Impresiones
4246-9835

Yacht Club Argentino

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

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

Comisión Directiva

Comodoro
Juan V. Tedin

Vicecomodoro
René E. Soulás

Secretario Honorario
Jorge A. Jáuregui

Prosecretario Honorario
Fernando J. Fraguío

Tesorero Honorario
Eduardo E. Camou

Protesorero Honorario
Carlos V. D. Jasson Hardie

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

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



1883

Sumario



Tapa

Fragata Libertad zarpando de Buenos Aires



4	Copa del América	18	Correr a Río de Janeiro
8	Poesía Náutica	20	Bullying
10	Navegación con mal tiempo	22	Los cuentos del Gato
14	Los “Pampa” de Anchorena	26	Nuestras Regatas

DESDE



1942

ANTONIO GONZÁLEZ

- BODEGAS Y VIÑEDOS -

Más de 70 años de historia priorizando la calidad de sus vinos y controlando el proceso productivo en el viñedo, la cuidada elaboración, guarda y el envasado final hasta llegar a su copa.




BODEGA | MENDOZA


Ruta Nac. Nº7 Km. 989, San Martín
Tel: (0263) 442-1637

CASA CENTRAL | BUENOS AIRES

José Cubas 2729, Capital Federal
Tel-Fax: (011) 4574-2767

 /AntonioGonzalez

www.vinosgalan.com

 @AGBodegas

BEBER CON MODERACIÓN, PROHIBIDA SU VENTA A MENORES DE 18 AÑOS. SI BEBE NO CONDUZCA.



LA PÁGINA DEL COMODORO

Juan V. Tedin
Comodoro

por ALFREDO BAFICO

LA PRÓXIMA COPA DEL AMÉRICA



© PHOTO DAN LJUNGSVIK / BRANDSPOT

Hasta el cierre de esta edición se han cumplido seis capítulos del Campeonato Mundial Louis Vuitton de la Copa América, el primer componente del amplio programa de la 35ª Copa del América.

Las primeras tres series se desarrollaron el año pasado, durante julio en Portsmouth (GBR), agosto en Gothenburg (SWE) y octubre en Bermuda (BER). Todos estos eventos transcurren en un fin de semana con regatas en flota cortas, alrededor de 20 minutos y regatas en match para exhibición, más eventos sociales, espectáculos nocturnos, etc.

Durante este año se continúa la competencia. En febrero lo hicieron en Muscat (OMA), mayo en Nueva York (USA) y junio en Chicago (USA). Posteriormente, el Campeonato continuó en Portsmouth (GBR) 23/24 julio, Toulon ((FRA) 10/11 septiembre, para finalizar en Fukouka (JPN) 18/20 noviembre.

Según el puntaje acumulado hasta principios de julio, los seis equipos participantes están clasificados en el siguiente orden: 1) EMIRATES TEAM NZL,

295 puntos - 2) LAND ROVER BAR, GBR, 287 pts. - 3) ORACLE, USA, 285 pts. - 4) ARTEMIS, SWE, 262 pts. - 5) SOFT-BANK, JPN, 259 pts. - 6) GROUPAMA, FRA, 235 pts.

Todas estas regatas, más las de la Copa América Juvenil Red Bull del 13 al 22 de junio, 2017 se corren utilizando monotipos de la Clase AC 45.

Entre el 26 de mayo y el 12 de junio del año próximo tendrá desarrollo en Bermuda la selección para desafiante, la tradicional Copa Louis Vuitton pero ya con los nuevos monotipos de la Clase América's Cup con cascos de 15 mts. de eslora.

Finalmente, los diez matches por la 35ª Copa del América serán disputados, también en Bermuda los días 17/18 y 24/27 de junio próximo.

Tanto los AC 45 como los AC, son modernos catamaranes que tienen incorporadas todas las novedades tecnológicas. Los AC pueden navegar a velocidades alrededor del doble que el viento real gracias a la combinación de varios factores.

Primero, la combinación de una vela rígida de gran tamaño sobre una embarcación ultraliviana de formato catamarán, mucho más estable que un monocasco. Y segundo la disposición de orzas rematadas con perfiles horizontales hidro-sustentadores (foils) que, además de proveer apoyo lateral producen sustentación vertical. Quiere decir esto que cuando la embarcación desarrolla una velocidad determinada de, digamos 10/15 nudos, el perfil horizontal sumergido de una orza empieza a sustentar como un ala, empujando hacia arriba. Si entonces se le da a dicho perfil un ángulo de incidencia apropiado, digamos de 3°, esa sustentación aumenta y levanta las 2,4 toneladas del barco completo y los 525 kgs. de los seis tripulantes, reduciendo su fricción y resistencia frontal con el agua. Esto último hace que la embarcación acelere, con lo que aumenta el "viento aparente" que a su vez hace aumentar la potencia en la vela. Así el barco puede acelerar hasta los 30/40 nudos con ambos cascos fuera del agua. El sistema no va más allá, por ahora, porque tanto el perfil sumergido como la vela rígida tienen cuerpo y vo-



lumen constantes, que cuando se excede cierta velocidad crítica del respectivo fluido -agua ó aire- pierden eficiencia dinámica y se forman turbulencias que frenan al barco.

Los AC tienen velas rígidas de gran superficie, capaz de producir un poderoso vector de sustentación, cuya componente en la dirección de la crujía es lo que impulsa a la embarcación. En realidad, la vela rígida de los AC 45 y AC, se compone de dos alas de perfil aerodinámico muy estudiado, con estructura de fibra de carbono y revestimiento ultraliviano de una película termoplástica tipo mylar. La vela rígida completa de un AC pesa como mínimo 445 kgs.

La parte delantera es el mástil, cuyo pie se apoya en el travesaño delantero del barco. El componente trasero de la vela

ó "flap", es otra ala perfecta que rotando alrededor de un eje vertical, trabaja como los flaps de un avión ó el plano de battens en una vela de tela. Además el "flap" está verticalmente dividido en cuatro secciones que pueden independizarse para orientarse con ángulos de incidencia decrecientes a fin de revirar toda esa parte trasera en disposición de "twist". El ala "mástil" es rígida y tiene un sistema de giro en la vertical, que se manobra a mano. En cambio, los controles del "flap" se manobran con cable y pistón hidráulico (la presión hidráulica se recupera a mano con molinetes). En los AC, el conjunto tiene instalados sensores mecánicos en determinados lugares, cuyos valores se indican electrónicamente en sendos tableros para saber en todo momento el esfuerzo soportado por la vela rígida. Además de las mayores rígidas, los AC

45 y AC utilizan foques y gennakers, pero estos últimos solo pueden utilizarse con vientos suaves de hasta 8 nudos porque a mayor velocidad, el viento aparente se desplaza hacia la proa y el gennaker pierde eficiencia. Vale aclarar que reglamentariamente las regatas de la Clase AC solo pueden largarse con vientos reales de entre 6 y 25 nudos; los AC 45 tienen igual máximo y un mínimo de 5 nudos.

Las orzas se accionan, también con sistemas hidráulicos. Son muy resistentes, capaces de soportar hasta casi 10 toneladas en la virada de un AC.

Actualmente se trata de "volar" sobre el agua a no más de un metro de altura, primero para aprovechar cierto efecto "suelo" y segundo para evitar una clavada de proa.





En realidad el control de la altura en estos catamaranes es un arte delicadísimo, realizado permanentemente desde una pequeña consola de tres botones, generalmente instalada en la cubierta al lado del timonel. Un botón hace pivotar la orza hacia atrás, con lo cual la aleta horizontal apunta hacia abajo (ángulo de incidencia negativo). El del medio fija la orza en el sentido vertical dejando la aleta paralela a la superficie del agua y el tercer botón pivota la orza hacia adelante (ángulo de incidencia positivo). Obviamente, este control de las orzas requiere muchísimas horas de práctica y los errores se notan cuando los barcos se clavan o se levantan de proa. Inclusive, al navegar muy rápido en condiciones de viento fuerte puede ocurrir que el perfil sumergido se salga del agua dejando a todo el barco en el aire.

En las Series del Campeonato Mundial Louis Vuitton de la Copa del América actualmente en disputa, se utilizan los AC 45 que prácticamente son versiones a escala reducida de los AC. Es muy interesante leer los Reglamentos respectivos de los dos monotipos, donde se establecen medidas, materiales, métodos de construcción y características de cada componente de las embarcaciones; las condiciones de elegibilidad, nacionalidad y peso máximo conjunto que deben cumplir los tripulantes; las



terminaciones superficiales de cascos, timones y orzas; las limitaciones para los sistemas hidráulicos; las medidas de seguridad y muchas otras cosas que constituyen una estricta definición de cada monotipo.

Asimismo, la Copa de América es un certamen definido cuidadosamente por la famosa Acta de Donación ó "Deed of Gift", el Protocolo, y las Reglas de Regata ISAF Especiales para la Copa del América, con que se establecen las normas del juego. Un juego a tono con el trofeo deportivo internacional más antiguo de todos los que actualmente se disputan.





El 6 de julio en la sede de Dársena Norte contamos con la presencia de la excelente pianista rusa Irina Dichkovskaia quien ante una sala colmada nos ofreció un concierto en homenaje al compositor Federico Chopin. La perfección de su técnica unida a su sentimiento al interpretar a Chopin hizo que los oyentes expresaran su entusiasmo que finalizó con aplausos prolongados.

Dichkovskaia tiene un curriculum con importantes éxitos tanto en Rusia como en Londres y París entre otros lugares.

AUSPICIÓ GALICIA EMINENT

Concierto

En el mes de octubre, con fecha a designar, se llevará a cabo un concierto.

Del cabaret al cine francés

El miércoles 14 de septiembre a las 19.30 hs. se presentará en la sede de Dársena Norte la excelente soprano Marta Blanco acompañada por el profesor Enrique Premoli en un concierto show.

Interpretarán canciones de Edit Piaf y Charles Trenet entre otros.

Gala de Primavera

El próximo jueves 18 de agosto a las 19.30 hs. se llevará a cabo en nuestra sede de Dársena Norte la gala de primavera donde actuarán el tenor Gustavo Lopez Manzitti y la primera figura del Teatro Colón y del ámbito internacional, la soprano Laura Pisani. Acompañará al piano Susana Cardonet.

En esta ocasión interpretarán arias de opera.

La Gala será auspiciada por Aeropuertos Argentina 2000.



Cierre de temporada

En el mes de noviembre realizaremos nuestra habitual cena show para celebrar el cierre de temporada en nuestra sede de San Fernando. Fecha a designar.

Agradecemos la colaboración de

D'Alessio IROL
International Research Online - *Latam*



MI GOLETA MEDIODÍA

por Enrique Germán Martínez

Ya no golpea la antigua roda
contra sus tracas amigas viejas,
ya no saltan bulones y clavos
de la cala oscura y hedienta.
Si el palo mayor enfacha

no crujirá la quilla nueva
porque la mecha calzó al tintero
sobre finas monedas sin huelgos.

Es la quilla que cambiamos
por el tronco tomado “a cuenta”
Dios sabe cuanto debemos
a ladrones de más experiencia

Que se abusan de la hidalguía
de marinos que se respetan.
“Cada vez que el viento cante
cantará mi jarcia velera”

Y los puños, de las escotas
Se templen y no gualdrapean
No se rasgan las costuras
del juego de velas buenas

Cosidas con lino egipcio
de un pañol de guardias lentas,
en un puerto mallorquín
aburrido como su siesta

Que nos llenó pañol y bodega
más aun que nuestras presas.
Hasta cabillas de bronce nuevas!
Mejores que las francesas.

“Cada vez que el viento ruja
azocará mi jarcia velera”
Así luce mi “Mediodía”
y en mi pulso laten sus velas.

Que es dueño de fantasías
y de verdades dichas a medias.
Mi goleta mediterránea
navega y no deja señas.

Porque así perseguirán
a los soberbios de brillo y cera.
¿Quién no dejó un secreto
en alguna aldea caribeña

Donde no arriarás tu paño
nunca más para una siesta.
Y con la virazón de la mañana
Mar adentro con siete velas

Y cuando enciendan los luceros
Sera tu estela collar de estrellas..
Mi goleta “Mediodía”: navega!
Mi corazón, sólo late y sueña!

E.G.M. 2016

AYUDAMOS A NUESTROS CLIENTES
A CRECER Y TENER ÉXITO, ENTREGANDO
SOLUCIONES EFICACES A LA MEDIDA
DE SU NEGOCIO / INDUSTRIA
PARA EL MANEJO DE SUS RIESGOS.

LÍDERES MUNDIALES EN CONSULTORÍA
DE RIESGOS Y BROKERAGE DE SEGUROS.

SOLUCIONES...DEFINIR,DISEÑAR Y DAR (ENTREGAR).



DORREGO, LOPEZ & NOVES S.A.

CEREALES / INSUMOS

**ACOPIO DE CEREALES
TRANSPORTES
SERVICIOS**

**FERTILIZANTES
AGROQUIMICOS
SEMILLAS
SEGUROS**

**EXPLOTACIONES
AGROPECUARIAS
ASESORAMIENTO
TECNICO**



OFICINAS: Calle 56 N° 2801 / C.P. 7630 Necochea / Tel.Fax (02262) 432573 lineas rotativas / central@dlm.com.ar

www.dln.com.ar

PLANTA DE SILOS: Ruta 227 Km. 6 / C.P. 7631 Quequén / Tel.Fax (02262) 451477/451356/450608 / planta@dlm.com.ar

NAVEGAR CON MAL TIEMPO

Del conocimiento a la acción



Introducción

La navegación a vela es un deporte o entretenimiento caro y que implica un cierto grado de riesgo para las personas o las cosas. Las eventualidades que pueden presentarse abarcan un amplio espectro que va desde la rotura o pérdida del diario del domingo hasta el naufragio pasando por heridas, enfermedades o incendios a bordo, rotura de mástiles, explosiones de gas, varaduras y colisiones entre otras sorpresas o accidentes de la vida.

Ningún fenómeno es monocausístico. Vale decir que los accidentes no son consecuencia de una sola causa sino de una cadena o combinación de factores. La navegación con mal tiempo, sin embargo, es el precipitante de muchas eventualidades en las que un pequeño error o falla se ve multiplicado por los efectos del viento o el oleaje.

Ya sea para el logro de los objetivos cuando la navegación a vela es un deporte o para que el esparcimiento aún frente a desafíos sea una fuente de gratificación antes que de mortificación, la seguridad debe ser un ingrediente fundamental de la actividad.

La clave de la seguridad a bordo es la preparación y la acción adecuada a través del conocimiento. El propósito de este artículo

es contribuir, en apretada síntesis conceptual, a que la próxima salida a navegar de algún lector sea un poco más segura por el agregado de alguna pieza nueva de conocimiento que motive mejores decisiones tanto para prepararse como para actuar frente al mal tiempo.

El fenómeno del mal tiempo para un velero

Para enfrentar cualquier problema el primer paso es el conocimiento de los factores de la realidad que constituyen su núcleo y contexto. El mal tiempo es un problema para los veleros en proporción casi directa con su eslora. Las características más notables que hacen del mal tiempo el factor desencadenante de un accidente son las siguientes:

a. Los vientos fuertes imponen tensiones en el aparejo, la fuerza para hacer cualquier cosa en cubierta aumenta, el ruido dificulta la coordinación de las maniobras, el agua de lluvia o los rociones de olas castigan la piel de la cara y las manos, las solapas de la ropa cachetean incesantemente...

b. El viento genera olas en función del fetch¹ y tiempo acumulado soplando de una dirección determinada. Las olas generan movimientos del barco que pueden provo-

car golpes en la tripulación, descontrol generalizado de la situación y aún tumbadas. Las olas muy grandes con vientos fuertes generan rompientes. Esas rompientes pueden ser grandes masas de agua en caída libre como en una cascada. Su volumen y energía cinética destruye cuanto encuentra a su paso por el solo impacto. La fuerza de los brazos de una persona y aún la resistencia de un arnés de seguridad, puede no ser suficiente para evitar que una ola que cruza la cubierta arrastre al tripulante al agua.

c. La noche o la falta de luz que a veces acompaña a una tormenta en el mar puede ser otro ingrediente de desastre a bordo. Un cabo mal preparado puede, en la oscuridad, arrojar a un hombre al agua. Encontrar un hombre al agua en el oleaje puede ser muy difícil aún a corta distancia e imposible de noche. Recuperarlo puede ser aún más difícil.

d. El gobierno del barco se hace naturalmente más difícil con viento fuerte y olas. Su pérdida puede provocar que el barco se atraviese al oleaje y capote o bien que no pueda evitar un peligro como rocas, bancos, la cadena de un buque fondeado o un buque que navega.

e. La navegación se hace más difícil aun contando con un GPS. Si no se programó adecuadamente una ruta o la posición de peligros, la mera posición no sirve para tomar decisiones en casos de emergencias náuticas. El GPS no es absolutamente preciso, hay errores que oscilan entre los 10 y los 50 metros. Esa distancia, navegando con baja visibilidad en zonas de aguas restringidas puede ser suficiente para encallar, chocar contra un acantilado, vararse o llevarse por delante una boya o farola.

f. La baja visibilidad asociada a veces a mal tiempo impide observar otros barcos con lo cual el riesgo de una colisión aumenta.

g. El mal tiempo puede durar muchas horas o días. El cansancio acumulado de la tripulación puede motivar errores de

¹ Fetch es la distancia a la costa a barlovento. Es la "cancha libre de obstáculos" que un viento tiene para generar olas. Por ejemplo, un viento de 30 nudos a 10 millas de la costa, genera una ola de un metro en 30 minutos de soplar. El mismo viento a una milla de la costa, genera una ola de 30 cm que no crece con el tiempo.

* Esta nota fue escrita cuando Cesar Recalde era Capitán de Fragata de la Armada Argentina y Comandante del yate A.R.A. "FORTUNA III".

percepción, apreciación o juicios que conduzcan a decisiones equivocadas. Un hombre cansado en un entorno en movimientos violentos es más propenso a sufrir un resbalón o accidente que puede derivar en una quebradura, herida, contusión, etc.

La visión de este cuadro de la realidad y las múltiples combinaciones perversas que pueden generarse con mal tiempo son el mejor incentivo para, a través de la preocupación, generar la preparación necesaria para minimizar sus efectos.

Liderazgo para manejar el riesgo: la responsabilidad del Capitán de un barco.

Una visión simplificada del concepto de liderazgo puede sintetizarse como el manejo de los medios para el logro de los fines. Liderar convoca en general a la idea de alinear todos los recursos disponibles para obtener los objetivos que se han seleccionado. El Capitán² de un barco, responsable absoluto de su seguridad, debe liderar los recursos a su arbitrio para lograr el fin último de la seguridad de la embarcación. En tal sentido, una de las responsabilidades esenciales de un líder es pasar de las ideas a la acción. Conocer los peligros del mal tiempo debe motivar la acción de encontrar soluciones posibles para prepararse y para enfrentarlo.

Objetivos y recursos

Un problema es, en general, una situación desfavorable. Esta condición se conoce por compararla con una referencia también conocida. Para prevenir o salir de una situación desfavorable es necesario determinar los objetivos más prioritarios a lograr. El logro los mismos limita el riesgo de caer en el problema o ayuda a salir de él.

En el caso del mal tiempo, la situación desfavorable la delinea el fenómeno del mal tiempo en cualquiera de sus perversas posibles configuraciones tal como ya fuera descrito.

Pensar en los objetivos a lograr ayuda a tener presente en cada momento que es lo importante y que es lo urgente para evitar, salir o sobrevivir al mal tiempo.

La lista más sencilla de objetivos a priorizar con relación al mal tiempo puede incluir es un catálogo de aspectos genéricos a tener en cuenta para prevenir o actuar:

- Alejarse y evitar el mal tiempo.
- Asegurar la estanqueidad.
- Gobernar y maniobrar.
- Navegar.
- Resistir sanos y a bordo.

El mal tiempo presenta un combate. En el combate se puede ganar o perder. Los cinco ítems de la lista pueden manejarse para que sus siglas impliquen G.A.N.A.R.

En general los recursos disponibles para cualquier propósito pueden catalogarse como: humanos, materiales, tiempo y conocimiento.

Las personas a bordo son el recurso más importante para enfrentar el mal tiempo. Tripulantes, amigos, familia y uno mismo son a la vez el motivo central de toda acción. La seguridad personal de la tripulación debe ser la principal preocupación del Capitán. Ocurre que ya sea por deporte o por entretenimiento, llegado el mal tiempo, el juego termina y el cuidado de la vida humana en el mar pasa a ser el centro de gravedad de todo el pensamiento del Capitán.

Los recursos materiales incluyen el barco, su palamenta, el equipo personal. Estos recursos deben manejarse en forma cuidadosa y sin dejar ninguno librado al azar en el caso de mal tiempo.

El recurso tiempo debe ser manejado en forma deliberada. El Capitán, puede acelerar o desacelerar, esperar o seguir, descansar o cansarse, hacer descansar la tripulación o cansarla. Muchas veces la clave para evitar un mal tiempo está en arriesgar un poco más navegando a más velocidad. Las tormentas que vienen de golpe, en general también se van de golpe, por lo cual la premura es vital y el máximo esfuerzo concentrado pagará sus beneficios. "Tiempo que viene despacio, en irse también es reacio". Este viejo proverbio marino expresa una realidad que un Capitán debe tener presente para manejar en cada caso el tiempo como un recurso orientado a lograr los objetivos propuestos.

El recurso conocimiento que sirve para enfrentar el mal tiempo puede caracterizarse en dos dimensiones. El conocimiento tácito que es lo que sabe la gente o sus habilidades y el conocimiento explícito que es aquello a lo que uno puede acceder para tomar decisiones. Por ejemplo, las cartas náuticas, los derroteros, las guías de procedimientos para mal tiempo o listas de chequeo. Otro ejemplo de conocimiento explícito es la experiencia de muchos años capturada en una bibliografía extensa dedicada a la navegación con mal tiempo. También existen muchos sitios en la web

que tratan del tema. La lectura de la experiencia ajena es una fuente de conocimiento de gran calidad que debe ser aprovechado. Este recurso es valiosísimo puesto que de él dependen las decisiones y la acción. La preparación para el mal tiempo es un trabajo puro de gestión del conocimiento. Es necesario hacerlo crecer siempre.

En los párrafos siguientes se esbozan lineamientos generales para alinear o manejar los recursos disponibles para el logro de los objetivos esenciales con relación al mal tiempo.

Estrategia contra el mal tiempo

La estrategia contra el mal tiempo puede ser conveniente dividirla en las dos fases típicas de cualquier emprendimiento: preparación para la acción y la acción en sí misma.

La primera es la más importante puesto que en la medida que un barco se prepare, estará en mayor capacidad de minimizar los efectos del mal tiempo.

La maniobra consiste en el conjunto de acciones que se tomen con relación al mal tiempo, ya sea con relación al rumbo y velocidad de la embarcación, su permanencia o no en puerto, la entrada a puerto preventiva, el alistamiento de elementos, la inspección de seguridad, etc.

Evitar el mal tiempo

La impaciencia es el peor enemigo del navegante. La naturaleza tiene sus ritmos que es necesario respetar. Esto es administrar el tiempo como responsabilidad del Capitán. Salir a navegar con incertidumbre acerca de la probabilidad de mal tiempo es una falta de liderazgo puesto que se permite que un recurso (tiempo) no esté alineado con el objetivo de evitar el mal tiempo. Existen recursos disponibles para tomar previsiones. La previsión más importante, es obtener un pronóstico para una ventana de tiempo determinado³ y calcular en dicha ventana que distancia voy a navegar. Puedo llegar a un puerto ante la eventualidad de una tormenta que el pronóstico que poseo al zarpar no la detecte? El conocimiento de tales recursos es una obligación del capitán. Entre los más importantes se cuentan:

- La información meteorológica disponible hoy en Internet permite en general evitar entrar en mal tiempo antes de zarpar.

² Simplificamos en la idea de Capitán el rol de su responsable para evitar entrar en particularidades administrativas vinculadas a las habilitaciones de timonel, patrón o piloto de yates.

³ Hoy puede considerarse que la mayoría de los pronósticos son correctos para una ventana de tres o cuatro días de tiempo. Los efectos locales de estuarios, bahías o islas tienden a reducir la precisión de tales pronósticos.

- Las estaciones costeras de radio de todo el mundo siempre tienen disponibles pronósticos del tiempo como para pedirlos.
- La información meteorológica disponible en otros medios de comunicación como diarios, radios o televisión.
- La tendencia del barómetro en general es un indicador fuerte de tormentas por las variaciones rápidas en el tiempo. En general los descensos son indicio de mal tiempo. Para tener una idea de donde está la baja presión, como regla empírica se puede considerar que en el hemisferio sur cara al viento, la baja presión se encuentra a la izquierda.
- La percepción y el conocimiento de condiciones locales que anuncian mal tiempo. Un ejemplo de ello son las joyas de conocimiento implícitas en algunos versos marineros tradicionales:

"Delfines que mucho saltan, viento traen y calma espantan!"

"Rosa per la sera, bon tempo si spera"

"Rosa por la matina mal tempo si avecina"

"Si un norte se te ha perdido, por el sur anda escondido"⁴

"Al sur joven y al norte viejo, mariner no le fies tu pellejo".⁵

"Noche sin luna, estrella sin brillo, toma a la gavia un ricillo".⁶

- El mal tiempo en altamar es más difícil de eludir, pero una entrada a puerto oportuna puede ser la clave para evitarlo.
- En las zonas tropicales, ecuatoriales y subantárticas se dan fenómenos de huracanes y en las zonas subantárticas se dan centros de baja que

generan temporales. Si bien la mejor regla es evitarlo antes de caer en sus garras, cuando no se puede evitar un temporal o huracán, hay reglas para maniobrar. Es necesario huir del centro del huracán o tormenta tropical o subantártica. Para tal fin, una regla práctica dice que en el hemisferio sur, se debe poner la aleta de babor hacia el viento. De esa manera una baja que gira en el sentido de las agujas del reloj, nos irá sacando paulatinamente del centro de la tormenta. Si le presento la aleta de estribor, las condiciones tenderán a empeorar paulatinamente. Lo opuesto sucede en el hemisferio norte.

Por supuesto, cuando otro objetivo como el resultado en una regata se hace presente, la cuestión se transforma en un problema de manejo de la ecuación riesgo - beneficio. El Capitán es quien decide largar o permanecer en regata. Es su juicio el que le indica hasta que punto el riesgo es aceptable en términos de los posibles beneficios.

Asegurar la estanqueidad y resistencia estructural

Estabilidad, resistencia estructural y estanqueidad son atributos de gran importancia en un velero a la hora de enfrentar mal tiempo severo.

La estabilidad es la capacidad de un casco de mantenerse flotando en sus líneas de agua y retornar a ellas cuando una fuerza externa lo saca de equilibrio. Las olas grandes son una fuerza formidable, especialmente cuando hay rompientes. Una ola puede sacar de estabilidad a un barco cuando lo toma de costado y lo hace "capotar". La estabilidad es principalmente un atributo de diseño. Es poco lo que un Capitán puede hacer por la estabilidad más allá de mantener el barco achicado y los pesos trincados y dentro de los límites de diseño. Se trata más bien de un asunto a considerar a la hora de comprar un barco.

Un barco para ir al mar tiene que ser capaz de darse vuelta campana y volver a su condición original. Es el extremo de la supervivencia sin embarco no todos los barcos tienen esos atributos. Los multicascos, por ejemplo, tienen dificultades serias en volver. El atributo de diseño que caracteriza esta capacidad es el denominado alcance de estabilidad. Es un valor angular de escora a partir del cual el barco no retorna por peso de su quillote o lastre a la posición normal de líneas de agua. Esta característica no está escrita en letras doradas en el casco pero es un dato que vale la pena saber.

Al respecto, es interesante saber que la fórmula IOR⁷ produjo barcos que, en aras de medir mejor más que ser más rápidos, eran unas bañaderas de mucha manga, ingobernables en popa que además traían otro regalo: su límite de estabilidad, por causa de ser tan manguados, era 90 grados. A partir de 90 grados de escora ya no retornaban a equilibrio. Es necesario tener una cuota de desconfianza con esos cascos de la década del 70. Afortunadamente, la fórmula IMS⁸ produjo barcos más rápidos y de líneas menos comprometidas con la estabilidad. Su alcance en general era superior a 130 grados. Una prueba fehaciente de esta diferencia está en que mientras en la famosa regata Fastnet de 1979, uno de cada cuatro barcos (24%) metió el palo en el agua y permaneció así hasta que otra ola lo hacía volver a equilibrio normal, en la regata Sydney Hobart de 1998, en condiciones similares, sólo el 3% debió enfrentar esa eventualidad.

La resistencia estructural también es un asunto de diseño y construcción. Hasta cuando aguanta una landa?, cual es el efecto de una ola estallando contra el costado versus estallando en la proa? Estas y muchas otras preguntas a veces rondan la cabeza de los tripulantes en condiciones severas de viento y oleaje. Dado un barco en el mar, hay que confiar en él y cuidarlo mucho en los esfuerzos si uno tiene dudas. La preparación para el mal tiempo es el centro de gravedad de las inspecciones de seguridad que uno debe practicar en todo el casco y arboladura. Debemos recorrer toda la zona de fijación de obenques, estayes, burdas, dispositivo de timón en busca de signos de esfuerzos anormales, grietas, óxido, desgaste, etc. Una rotura puede desencadenar una serie de eventos que hagan que el barco, cuando aparezca el mal tiempo, nuestro peor enemigo, esté herido para enfrentarlo.

La estanqueidad es esencial no solo para mantener el barco a flote sino para evitar compromisos de estabilidad y de resistencia estructural. Ocurre que un barco no estanco, además de las penurias de vivir mojado y achicar (si hay fuerzas y tiempo), comienza a ser un barco inseguro por otras razones. Cuando las chazas o pisos de madera comienzan a flotar, en cascos tradicionales, la cantidad de agua en sentina hace que el barco sea más "perezoso" para moverse y reaccionar. El efecto de "superficies libres" hace que el barco esté "bobo" frente al movimiento de las olas y, al reducir el al-

⁴ Proverbio aplicable al Río de la Plata. Especialmente en época estival, cuando un viento del norte va disminuyendo hasta ser una calma, típicamente es seguido por un "Pampero".

⁵ Idem anterior

⁶ Proverbio aplicable a zonas templadas marítimas (menos nubosidad general que las subtropicales, "noche sin nubes") en las cuales un mayor aporte de humedad a las condiciones normales, que se manifiesta en atmósferas menos diáfanas ("estrella sin brillo"), genera inestabilidades locales que muchas veces derivan en ventolinás.

⁷ IOR: International Offshore Rule

⁸ IMS: International Measurement System.

cance de estabilidad, provoque la vuelta campana. Además un barco con mucho agua en su interior es más pesado y los esfuerzos tanto en aparejo y timón, como en el casco en sí son mayores. Ello implica que si había algún componente cercano a su rotura, se romperá.

La revisión minuciosa de escotillas, esclusas, trampas de agua, bombas de achique eléctricas y manuales e imbornales antes de zarpar es esencial para evitar las calamidades que se pueden generar de una vía de agua a bordo. La forma de cierre de las escotillas principales es normalmente una cuestión en la cual los diseñadores o constructores no avanzan mucho en los detalles. Es por ello que es necesario dedicarle tiempo a esta cuestión para asegurar su condición.

Gobernar

Nada hay peor en un barco que no poder gobernar. La esencia de una nave es su capacidad de dirigirse hacia donde la inteligencia y la voluntad de quien la conduce indican. El gobierno de un barco debe ser un acto deliberado. Su capitán no puede permitir que el barco, las olas o el viento "decidan" hacia donde ir. Ya sea para evitar un banco, una costa, rocas o un buque o para presentarse mejor a las olas, el gobierno es una de las claves de la seguridad en la navegación con mal tiempo.

El mal tiempo crea, a su vez, las condiciones más frecuentes de dificultad o imposibilidad para gobernar y, asimismo, potencia sus consecuencias. Las mayores fuerzas que se imponen al sistema de timón cuando el viento y las olas crecen, pueden afectarlo rompiendo guardines, cañas o aún la pala. Es por ello que en la preparación para la acción, antes de zarpar, es necesario dedicarle una minuciosa atención al funcionamiento y estado de mantenimiento del sistema de gobierno. Los guardines, si son de cable, deberían ser cambiados antes de una regata o navegación oceánica prolongada. La fatiga del material no es evidente ante una inspección ocular la mayoría de las veces. Es por ello que, cuando el costo no justifica un mayor análisis, siempre es conveniente reemplazar. La clave para ese tipo de decisiones está en la siguiente escena: Supongamos que cambiar todos los guardines cuesta 200 rupias y no lo hicimos. Zarpamos y todo anduvo bien las primeras 500 millas. Luego sobrevino el mal tiempo. Los guardines se rompieron. Estamos sin gobierno en la noche, cerca de una costa rocosa y bajofondos, en condiciones difíciles de timonear con la



caña de emergencia. Si en tales circunstancias apareciera un genio de la lámpara y nos dijera que la podemos reparar en el acto por 3000 rupias, no la haríamos? Si las circunstancias son tales que el barco está en peligro de capotar por las olas o de encallar o embestir una roca y el genio nos dice que vale 10000 rupias, no aceptaríamos encantados? Esta anécdota es válida como referencia para cualquier tipo de decisión que tenga que ver con el mal tiempo. Todo lo que ahorramos o escatimamos o eludimos en la inspección de seguridad, lo pagaríamos a 100 veces su valor si lo necesitamos en un momento crítico. Y el mal tiempo es una usina de momentos críticos cuando no estamos preparados.

Nunca es excesiva la atención que le pongamos al sistema de gobierno y a sus alternativas. Muchas veces el timón de emergencia es un requisito para las inspecciones de seguridad de regatas o de habilitaciones. Para los que tiene experiencia en su uso, no hay alivio espiritual más fuerte a bordo que recuperar el gobierno gracias a una alternativa que deliberadamente hemos preparado. Los timones de emergencia no solamente deben ser preparados para su rápida puesta en uso desde el punto de vista del diseño y construcción sino también desde la capacidad de los tripulantes de implementarlo. Una práctica en la que los tripulantes armen el timón de emergencia y timoneen con el luego de la zarpada es siempre una inversión en seguridad.

Maniobrar

Gobernar es el recurso más importante de la maniobra puesto que permite hacer lo que necesito que suceda. Maniobrar es cumplir una táctica, manejar la velocidad, mantener la proa en una dirección determinada para el mal

tiempo. La maniobra es la esencia de la táctica contra el mal tiempo severo.

La táctica es un proceso mental que construye la decisión más conveniente para hacer frente a una situación determinada.

Sea cual fuere la táctica, el mal tiempo siempre tiene una decisión previa: achicar el paño. Esto es tan esencial que es casi perogrullesco. El consejo más sano aquí es que el momento más adecuado para achicar una vela o tomar el rizo es siempre el mismo: al pensarlo. Ocurre que si lo pensamos tenemos la duda. Si lo que creemos que puede ocurrir, ocurre, entonces ya es tarde. Tomar un rizo o cambiar una vela de proa o enrollarla es más fácil antes que después si el viento aumenta. Si no aumenta, siempre es más fácil largar el paño.

La táctica de mal tiempo, implica que el mismo no se pudo evitar y responde a las siguientes preguntas:

- ¿hacia dónde ir en la tormenta?.
- ¿cómo hacerlo?

La decisión de hacia dónde ir debe tomarse en función de la intensidad del mal tiempo. Allí caben siempre tres opciones naturales:

- ¿continuar hacia el destino previsto?
- ¿buscar refugio?
- ¿esperar a que pase?.

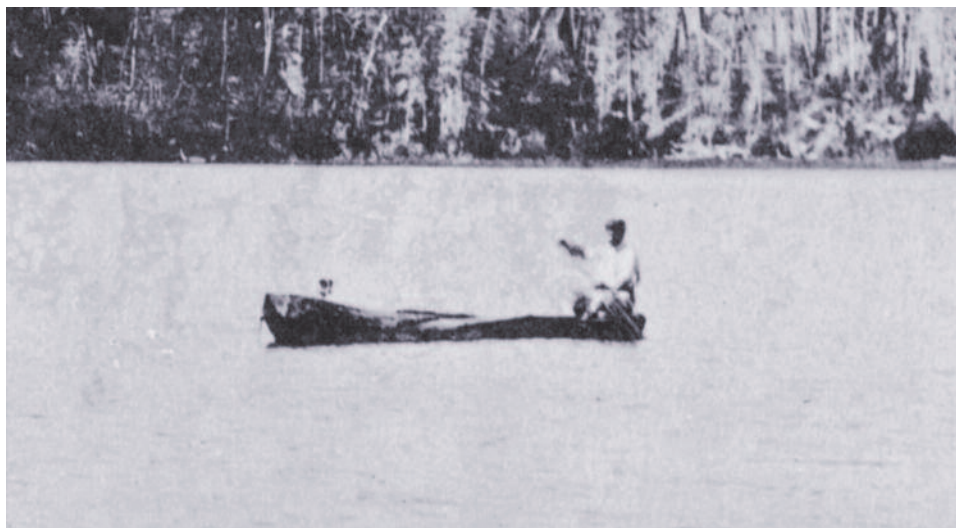
Esta es una de las decisiones más importantes que un Capitán debe tomar. En el caso de una regata, el incentivo para continuar es mayor que navegando de crucero. En todo caso la decisión debe tomarse en función de la ecuación costo ó riesgo/beneficio.

(continúa en nuestra próxima edición)

por CARLOS ARIEL SOLARI

LOS “PAMPA”

de DON AARON DE ANCHORENA



Aaron y Pampa en Pto Anchorena en canoa nonóxila

tente imagen lograda por el fotógrafo Telmo Braga durante el campamento en Isla Victoria, lo muestra navegando por Puerto Anchorena en una canoa de un tronco cavado que encuentran en el mismo sitio, con su fiel compañero como “proel”, un Fox Terrier llamado “Pampa”. Como si ese instante se perpetuara en el tiempo y en cada yate.

INTRODUCCIÓN

Tomando prestada y con adaptaciones, parte de una frase del Dr. Arnoldo Canclini, Don Aaron de Anchorena **“es un nombre que muchos conocen, pero que su trayectoria no todos pueden explicar”**.

Unos saben que fue miembro de una acaudalada y tradicional familia porteña, algunos lo recuerdan como un dandy de los influyentes y alocados años 20’, y otros murmuran anécdotas de alguna de sus excentricidades.

En fin, una emblemática personalidad, con virtudes y defectos como todos; pero creo firmemente que su rasgo más destacable fue sin duda, un enorme espíritu aventurero y una profunda pasión por la vida al aire libre, en donde la náutica ocupó un destacado lugar. El Sr. Anchorena había nacido en Buenos Aires, el 5 de noviembre de 1877.

Su pariente, Don Hortensio Aguirre Anchorena propietario del cutter “Nemo” y copropietario del cutter “Ariel”, quien fuera socio fundador y primer presidente del Yacht Club Nacional, luego

Yacht Club Argentino; fallece cuando Aaron tenía casi 7 años, legándole quizá parte de esa tradición familiar.

Pionero en otros deportes como la aeronavegación y el automovilismo, es socio fundador, de entidades que nuclean a los entusiastas en ambos deportes. Todo un cultor de lo que en ese momento se conocía como un verdadero “Sportsman”.

Pero centrándonos directamente en su faceta de yachtsman, aún es dificultoso establecer sus inicios. Mientras tanto, solo por pura intuición y un poco de romanticismo, me da gusto imaginar el despertar de ese legado familiar, en **“una circunstancia”** y en **“un instante”** ocurridos durante su viaje a la Patagonia en 1902, particularmente en el “Decano de los Lagos” como le decía el Dr. F. P. Moreno al majestuoso Lago Nahuel Huapi.

Establecida de antemano la fuente de la nada científica hipótesis, para ser coherente con mi marinera alma; me atrevo a

pensar que el circunstancial encuentro con el Capitán e Ing. Naval Don Otto Mühlenpfordt navegando a bordo del flamante vapor “Cóndor” durante el recorrido por el lago y campamento en Isla Victoria, tuvo que ser un gran detonador, visto los eventos ocurridos posteriormente; y además, el inspirador instante de la po-

El yachtsman, socio activo del Yacht Club Argentino desde el año 1906 y vitalicio a partir de 1928, Aaron de Anchorena, fue propietario de numerosas embarcaciones, muchas de estas matriculadas y con autorización de enarbolar el pabellón de guerra y gallar-



Pampa en 1904

1905
Cruiser
Pampa
Baglietto
FIAT

dete del YCA, más su señal distintiva. Casi la mayoría tuvieron por nombre: "PAMPA". Así es, como el Fox Terrier, el fiel compañero.

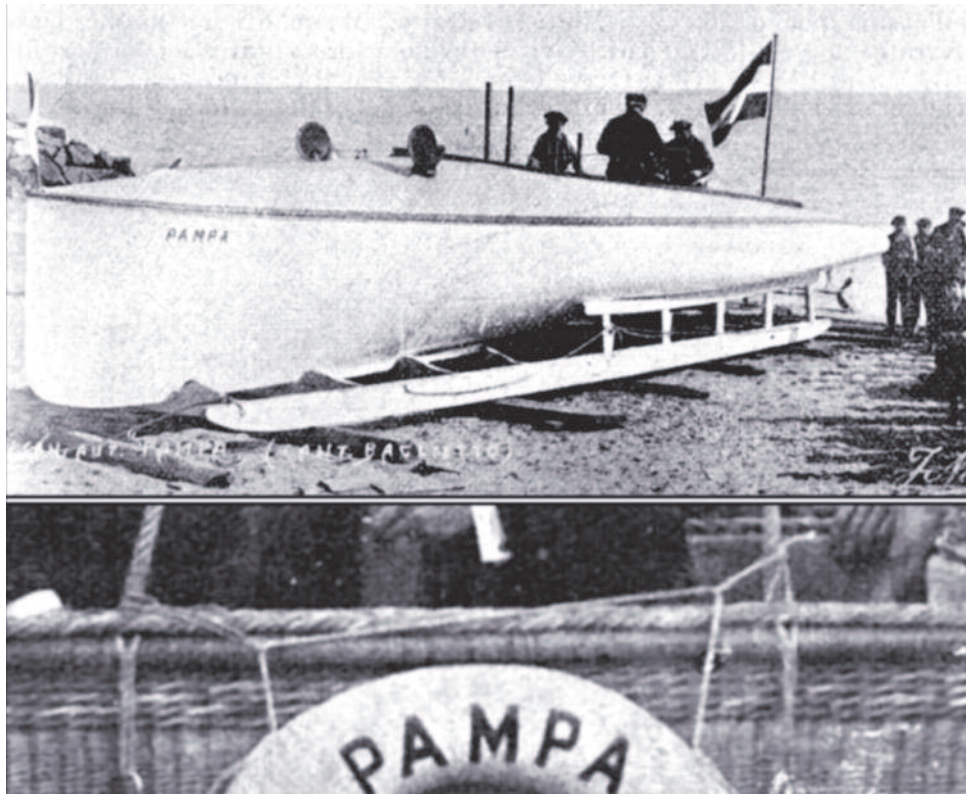
LOS PAMPA

En numerosas publicaciones literarias y/o digitales, en las que se refieren a estos yates, se los denomina con el agregado de un número romano, por ejemplo la goleta "PAMPA III". Esto es incorrecto ya que todas se llamaban solamente "PAMPA", además como en este caso, también es incorrecta la cronología y, posiblemente hasta el nombre. Otras sutilezas más técnicas son errores con el tipo de aparato: Schooner, Cutter o Sloop y, equívocos entre anécdotas y yates.

Aclarado este tema, explicaré la relación con el ingeniero naval y capitán de ultramar Don Otto Mühlenpfordt.



Aaron de
Anchorena



Luego de la excursión a la Isla Victoria en 1902, el joven Sr. Anchorena decide solicitar al Gobierno Nacional una concesión de arrendamiento de la isla, quedando como encargado el mismísimo capitán Mühlenpfordt.

Este náutico colono de origen alemán nacido en Wiesbaden

el 8 de noviembre de 1872, llega al lago Nahuel Huapi contratado en Chile por la compañía comercial y ganadera Hube & Achelis, para hacerse cargo del vapor "Cóndor" desde su rearmado en el lago (1899), luego de su traslado desde Chile vía Cordillera de Los Andes. También tuvo astilleros en múltiples caletas, incluso en Puerto Anchorena - Isla Victoria, cuando fue encargado de la concesión Anchorena durante el período de arrendamiento y explotación de bosques (1902-1907) y del usufructo (1907-1916). El capitán Mühlenpfordt, fue consocio del YCA desde 1904 hasta 1918.

Coincide con esa época, cuando comienzan a aparecer los primeros documentos que he visto hasta hoy sobre los yates del Sr. Anchorena. El primer antecedente (sin contar la "canoa de tronco"), es el proyecto de un cutter de 13,20m en 1904, proyectado por Mühlenpfordt. Este hermoso velero sería su primer "PAMPA", y en Nahuel Huapi.

Paralelo a este momento, se desempeña como Secretario Honorífico de la Legación Argentina en París desde 1902. Como otros automovilistas pioneros en Europa, se siente atraído por el incipiente deporte de los "automóviles marinos" o "canots automobiles". Logra una destacada actuación en el Tercer Mitin Mundial de Motonáutica de Mónaco en 1906, obtiene el primer puesto en la carrera de 50 Km. de cruceros categoría 12 a 18m, con su segunda embarcación "PAMPA" del año 1905 del astillero de Pietro Baglietto, Varazze-Liguria-Italia. Al año siguiente la trae a la Argentina; a esta embarcación pertenecen los famosos salvavidas colgados en la canastilla del globo aerostático "PAMPERO", cuando ocurre el pionero ascenso en diciembre de 1907. Este "canotti automobili" lo vende en 1909.

En 1908 se produce la botadura del impresionante Schooner "PAMPA" (obra Nº 179) del astillero Camper & Nicholson de Gosport-Inglaterra, diseño de Charles E. Nicholson, de 37.6m. de eslora y Área Velica R.Y.A. 761m². Según el escritor y



navegante inglés Chatterton Edward K. *"The Pampas is one of the most interesting yachts of 1908"* sic. Los más publicitados cruceros y celebraciones del Sr. Anchorena en Europa fueron realizados en este Yacht. El conocido salón del piano pertenece a este "PAMPA". Lo conserva hasta fin del año 1912, lo vende a Mr. Hamilton Fletcher. Luego de este propietario cambia de dueño siete veces más y naufraga en el inicio de la segunda guerra mundial (Mr. J. Lines).

A fin de mayo de 1911 dona una copa de plata al YCA, para premio de regatas de yachts a vela. En la nota que acompañaba el trofeo exponía: *"Es mi deseo se denomine este premio, "Copa "PAMPA", para que se dispute en la primera quincena del mes de diciembre, y pasando a ser propiedad de quien la ganase en tres oportunidades.*

Por las manos del Sr. Anchorena pasaron otros yates con otros nombres, como "PACÚ", "PAMPERO" y "HUEMUL II". Pero siguieron los "PAMPA".

En Nahuel Huapi tuvo también una esbelta goleta, pero de ella hay dos versiones y dos nombres. Sería la pregonada "PAMPA III". Estas versiones impiden la ubicación cronológica. Según muchas fuentes orales coetáneas y vinculadas a la actividad lacustre, la nave fue construida por Bernardino Huenuel, con mucha anterioridad y acondicionada para Anchorena por Mühlhenpfordt de nombre "VICTORIA" y la otra versión, que la hizo Mühlhenpfordt y se llamó "PAMPA". Esta nave no fue matriculada en el YCA como las otras. Este y otros indicios contundentes, me hacen inclinarse por la primera versión. Hubo otro "PAMPA" en Nahuel Huapi, denunciado en 1909 como hundido, posiblemente se trate del mismo cutter de 1904.



Luego en 1917 le compra el yate "IBIS" al consocio Juan Reibaldi, motor cruiser del astillero V. Despujols-Francia, cambiándole el nombre por "PAMPA", y que en Dic. 1925 vende a Juan A. Roccatagliata, informando *"pero reservándome la propiedad del nombre y debiendo por lo tanto el Señor Roccatagliata inscribirlo bajo otro nombre"* sic.

Ya a esta altura había vendido todas sus anteriores embarcaciones, y es en 1926 cuando adquiere el más emblemático de sus "yachts"; si están en lo cierto, nada más y nada menos que el "PAMPA", el "Último".

Esta nave en particular, es para una novela completa de ella sola. La conservó más tiempo que las otras, tiene un historial como pocas naves en Argentina, y siempre llevaré en la conciencia, haber dejado que desguazaran su aventurera vida meses antes de su centenario. Me queda un atenuante, me enteré hace muy poco.



Esta bellísima nave fue botada el 20 de mayo de 1905, en Vlissingen provincia de Zelanda, Países Bajos, en los astilleros de Koninklijke Maatschappij De Schelde - (Real Sociedad De Schelde) para el distinguido caballero neerlandés Dhr. Bernard Ewoud Ruijs, miembro de una tradicional familia de armadores navieros, fundadores del

Arriba. Otto Mühlhenpfordt.

Centro. Pampa, 1908.

Abajo. Pampa en Isla Victoria.

Rotterdamsche Lloyd. El prestigioso armador tuvo una particularidad en común con el Sr. Anchorena; la mayoría de sus embarcaciones se llamaron "SIROCCO", incluida esta, y con la estricta insistencia de no agregarle ordinales. Dhr. B. E. Ruijs vende el stoomjacht "SIROCCO" en 1910, y pasa por cuatro propietarios ingleses antes de llegar a ser propiedad de Don Aaron de Anchorena en abril de 1926.

Muchos antiguos cruceristas que han navegado a la Barra de San Juan-República Oriental del Uruguay, hasta fines de los 40', recordarán al "Pampa" en el muelle de la Estancia del Sr. Anchorena. La torre de Gaboto y el "PAMPA" al Río de la Plata, son como el Centro Cívico y la "MODESTA VICTORIA" al Nahuel Huapi.

A principios del 49', Jorge Guillermo Campos anuncia la venta de este "lujoso yate", pasando más tarde a manos de José Hernández Añón quien lo convierte en chata. Luego permanece un largo período abandonada en el Astillero y Varadero de José Sánchez Gómez en el Canal de San Fernando, hasta que adquirida por la empresa TURISUR s.r.l. de San Carlos de Bariloche, es trasladada en una titánica empresa hasta el lago Nahuel Huapi, durando seis meses el periplo, de los cuales setenta días netos estuvo en movimiento.

Acondicionada para el turismo en Playa Bonita, el 6 de enero de 1970 es botada nuevamente con el nombre de "GRAN VICTORIA". Don Héctor Simari, uno de los antiguos socios de Turisur, me confió que el nombre se debía a la gran victoria que resultó esa hazaña y haciendo un juego de palabras con la otra nave "MODESTA". Tuvo una activa vida turística hasta principios de los 90' cuando fue radiada del servicio, y sacada definitivamente del lago el 13 de octubre de 2004 para su desguace.

Don Aaron de Anchorena falleció el 24 de febrero de 1965 en su estancia Barra de San Juan. Sus restos se encuentran en el sepulcro de la base de la Torre de Gaboto, según su deseo testamentario.

Quiero agradecer sinceramente el apoyo y consideración de los que me han acompañado en este sencillo recuerdo a un gran aficionado **"de los sports náuticos"** (como diría L. O. Landivar).

A la gran anfitriona Sra. Susana Ortiz Basualdo, Mej. Marja Goud y a la enorme complicidad y colaboración de Don Roberto Rovere, Nicolás Promenzio, Mr. Jeremy Lines y a mi querido hijo Julián, sin ellos me hubiese resultado imposible. Muchas Gracias.

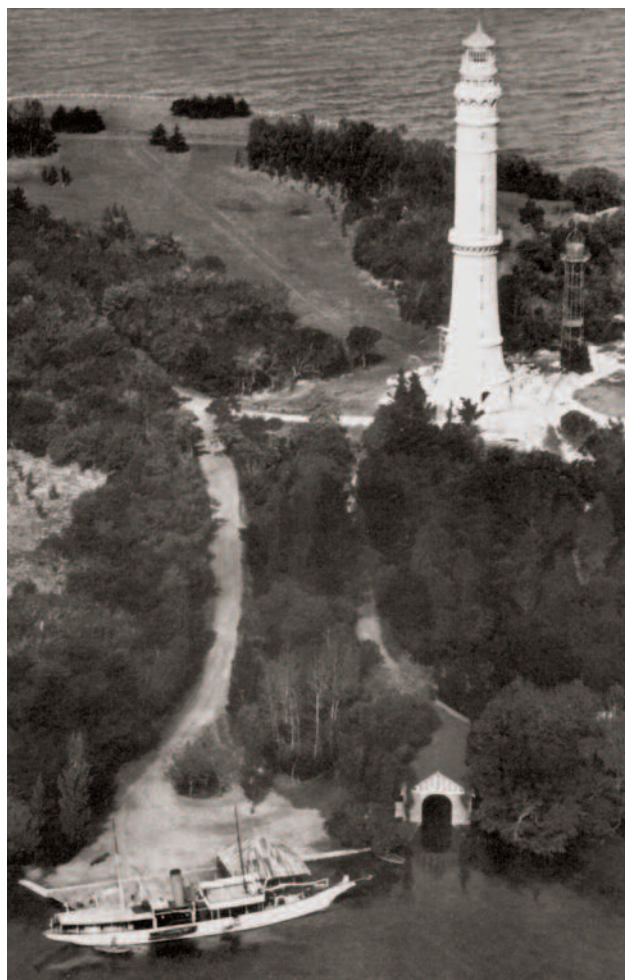
Y también por qué no, un recuerdo a su fiel Fox Terrier. "PAMPA"

FUENTES:

Familia Ortiz Basualdo
Familia Mühlenpfordt
Yacht Club Argentino
Archivo de Navegación Nahuelhuapi

IMÁGENES:

Colección Archivo de Navegación Nahuelhuapi
archinave_nh@yahoo.com.ar



Puerto Barra San Juan. **Arriba.**

Pampa, 1926. **Centro.**

Varadero Parques Nacionales. **Abajo.**

¿VAMOS A RÍO?

por ALFREDO BAFICO



En febrero próximo, nuestro Club y el late Clube do Rio de Janeiro realizarán la 24a Regata "Buenos Aires - Rio de Janeiro". Al cierre de esta edición había 32 yates preinscriptos.

Serán otras 1200 millas de navegación a full para ver quién es el más rápido. O simplemente para darse el gran gusto de recorrer toda esa distancia por el Atlántico. En realidad, no toda porque al principio hay algo más de cien millas por el Río de la Plata.

Desde 1947, la "BA-Río" ha mantenido su atractivo, principalmente porque sigue siendo una de las regatas oceánicas más largas de Sudamérica. En sus primeras ediciones era una de las más extensas del mundo y por entonces atrajo la participación de numerosos veleros europeos, norteamericanos y sudafricanos, que compitieron con los mejores barcos y tripulaciones de Sudamérica y de nuestro país.

¿Por qué tanta gente ha corrido la "BA-Río"? Porque es una regata oceánica, larga y exigente pero también muy agradable.

Agradable porque se corre en verano y el recorrido es de sur a norte hacia el calor. Cuando podría empezar el cansancio, se está cruzando el trópico de Capricornio poco antes de Río. Y la regata culmina en uno de los lugares más lindos del planeta. Entrar a la bahía de Río después del silencio del océano y el azul envolvente de cielo y mar, siempre produce un asombro inevitable por la variedad panorámica y el colorido de la gran ciudad carioca, de día o de noche. Y también porque finalmente se desembarca en uno de los lugares más elegantes y exclusivos de la ciudad que es el late Clube do Rio de Janeiro. Y porque en definitiva, la regata es lo de menos, lo importante es llegar allí.

En tanta distancia hay espacio y oportunidad para diferentes alternativas climáticas. Para empezar, está el Río de la Plata

con sus sudestadas o algún desganado pampero estival. Después, el Atlántico Sur también puede encolerizarse frente a las costas uruguayas y brasileñas con el paso de los frentes nubosos que en pleno verano tienen la mala costumbre de potenciarse. Otra dificultad es la corriente marina de Brasil que corre hacia el Sur por encima de la plataforma continental frenando el avance hacia Río de Janeiro y otra mucho más molesta es el viento del Noreste que puede soplar fuerte durante dos o tres días seguidos y también limita la marcha.

Un comentario especial merece la navegación de ceñida en el mar. En una sudestada, las olas en el Río de la Plata avanzan a 11 nudos promedio. Si navegamos en ceñida golpearemos cada cresta a un tiempo menor porque alguna proporción de nuestra velocidad se conjuga con la del agua. Así que una estimación razonable podría ser que ceñiendo pasemos una ola cada 10 segundos ó menos, unas 8600 olas por día. En el mar hay mayor profundidad y eso produce mayor distancia entre las olas, pero en un día de ceñida contra viento fuerte en el mar abierto podemos estar pasando unas 5000 olas, más o menos (unas 800 olas en cada guardia de 4 hrs). Siempre me sorprendió la mayor facilidad para timonear en mar abierto gracias a la mayor distancia entre olas. Pero aparte de la comparación, es conveniente advertir el aspecto mecánico del asunto. Son muchas veces (demasiadas) que se exige al timón, orzando y derivando en cada cresta de ola, con mayor exigencia cuanto más alta es la ola. Y aquí surge la importancia del "twist" en las velas. Porque si el timonel debe forzar al timón para derivar, cada 10 a 15 segundos se estará sobrecargando al sistema de gobierno (pala, guardines, engranajes, etc.) con muchos kilos de más, un trabajo de fatiga que, si no se aplicó mantenimiento, tarde o temprano termina en la rotura. Cuando se cansan los timoneles es cuando peligran los timones. Si sopla fuerte, hay que hacer mucha fuerza para derivar un velero cuya mayor (rizada o no) porta en toda su baluma, a no ser que alguien file la escota de mayor para derivar al cruzar cada cresta. Con el "twist" se deriva contra la mitad inferior de la

vela solamente, donde el viento es de menor fuerza que arriba. De esta manera el barco ciñe mucho más desahogado, va más rápido, nadie se fatiga y el timón agradecido. Siempre hay que llevar el barco equilibrado con las velas pero con viento fuerte, es esencial. Si hay que luchar con el timón, seguro que alguna escota está demasiado cazada.

Otro tema de cuidado es el agua potable. Los tanques deberían tener candados en sus válvulas. En tres de mis regatas a Río he sufrido escasez de agua. En una se pinchó uno de los dos tanques inundando la sentina por lo que en un principio pensábamos en una vía de agua, hasta que un genio se chupó un dedo y como ya íbamos sobre el Atlántico, revisó los tanques. En otra, varios tripulantes se extralimitaron con su aseo y afeites (uno de ellos cuestionaba mi barba), hasta que alguien revisó los tanques e hizo un simple cálculo de consumo, se asomó al cockpit y se autonombró "Oficial de Agua" decretando un (1) litro en una botella para cada guardia y un litro en otra botella para cocinar cada comida, hasta la llegada. La tercera vez tuvo un comienzo muy calmado y caluroso y los muchachos se tomaron hasta el agua de los floreros. A la altura de Florianópolis íbamos bebiendo el almibar y el agua de frutas y vegetales enlatados. Varios querían abandonar para hacer agua en algún puerto cuando cayó un aguacero providencial del que juntamos agua con cuanto recipiente encontramos a bordo (vaciamos jarros y tazas en baldes y cacerolas). Después vino el auge de los desalinizadores.

Otro asunto de cuidado son las baterías. El consumo eléctrico debe restringirse al máximo y los horarios de recarga deben cumplirse religiosamente. Es crucial tener un estudio de gasto eléctrico, capacidad de baterías, potencia de generación, consumo de combustible y estado del motor al preparar el barco para no terminar navegando de noche alumbrando el compás magnético con una linterna de mano... o con un fósforo. Tampoco hay que olvidar las bombas de achique eléctricas para no terminar en una emergencia dándole a la de mano y a los baldes.

Digamos que la regata a Río no es una competencia para principiantes. Tanto los barcos como sus tripulaciones deben estar muy bien preparados "de quilla a perilla". Tampoco es una regata para temperamentos agresivos. Todos los inconvenientes deben ser afrontados con paciencia y sentido positivo (marinero seco no existe). El buen humor y la afabilidad son esenciales para mantener la empatía a bordo. La convivencia es muy frágil en un mundo limitado por los guardamancebos, donde la privacidad solo existe en el baño o en la cucheta. Si a esa condición le agregamos las exigencias de una competición, debe evitarse el mínimo aporte negativo. Una regata de esta magnitud es una permanente comunión de viento y sal marina, de imágenes y novedades. Una vivencia inolvidable.

Para un rioplatense, terminar una regata a Río es como diplomarse de navegante oceánico, lo que los ingleses llaman "shellback", habiendo superado mareo, incomodidad, sueño, mojaduras, calor, sed, sol, incertidumbre y otras cosas más. Varias veces he comentado la curiosa actitud de las tripulaciones que después de amarrar el barco y amarinar todo, desembarcan con un bolsito, van derecho a los vestuarios a bañarse y afeitarse, alegres y verborágicos para después sentarse en la galería del comedor del late y cambiar jocosos comentarios de sus experiencias. Casi nadie se preocupa por las posiciones ni los horarios de llegada.

Ahora hay barcos mucho más veloces que los utilizados tradicionalmente, pero no son muy cómodos como para navegar tan lejos.

Estos racers son los que han acortado los tiempos de la regata, que hace 69 años, cuando nadie se preocupaba de adrizar al barco, se tardaba en promedio casi dos semanas y últimamente algunos han llegado en cinco días. También se ha agilizado el trabajo de navegación con el tan conveniente GPS y las comunicaciones satelitales. Más allá del barómetro y las nubes, ahora se puede prever al mal tiempo con bastante antelación mediante un simple teléfono celular. Y ahora todos los barcos deben llevar un equipo satelital que permanentemente va comunicando la posición actual del velero.

Hay tres estrategias para navegar hasta Río de Janeiro.



Una es "por la costa" a la vista del continente, disfrutando del colorido panorama geográfico. Cerca de la orilla la corriente adversa es menor (en febrero la Corriente del Brasil tiene una temperatura superficial de 30°C) pero también lo es la intensidad del viento, aunque con cielo despejado allí cabe la posibilidad de convenientes y puntuales vientos térmicos, desde el mar a media mañana y desde tierra por la medianoche. Cerca de la costa hay mucho tráfico, con pescadores, plataformas petroleras, buques comerciales, islotes, etc. que obligan a la observación permanente y de ser posible, también radar por la noche. Otro tema cerca de la costa es el respeto con que hay que considerar las profundidades que dice la carta. A diez millas o menos de una playa conviene ir vigilando la ecosonda.

La otra manera de ir hasta Río es "por afuera", a unas 200 millas de la costa por fuera de la plataforma continental, donde la corriente marina de las Malvinas corre hacia el norte -mucho más fría que las aguas costeras- donde suelen avistarse ballenas. Esta es una estrategia que implica un largo borde hacia afuera desde Punta del Este o desde Florianópolis hasta llegar al meridiano de Río, por donde se "sube" hacia el norte hasta la llegada.

La tercera estrategia es ir "por el medio" sin arrimarse al continente pero también sin alejarse tanto, siguiendo la derrota más directa y si es posible, la derrota ortodrómica desde Punta del Este hasta Río, que ahorra muchas millas.

Como ya habrá pensado el lector, la regata a Río es un proyecto que debe prepararse muy bien para divertirse en las 2400 millas de ida y las de vuelta a "las casas". Porque otro gran capítulo de la regata es el crucero de retorno, que debería hacerse sin ningún apuro para conocer los pintorescos puertos y fondeaderos que hay a lo largo del trayecto.

Esta regata es cuestión de decidirse y empezar a preparar todo.

Anímese, no se arrepentirá.

por SANTIAGO VERDINO

PREVENIR Y TRANSFORMAR EL BULLYING

Comencé a trabajar de entrenador de Optimist en el año 2010. Desde entonces trabajé en cinco clubes y en la selección argentina de Optimist. En el 2014 me interesé en aprender herramientas para prevenir y transformar el bullying en mis equipos de náutica.

En casi todas las camadas y equipos con los que trabajé antes de interiorizarme en el tema, había conflictos de hostigamiento permanente.

A partir de mi aprendizaje y luego de haber practicado mucho, mis alumnos varias veces me dijeron: "en este equipo no hay bullying".



Comenzaré con algunas descripciones de lo que NO es y SI es el bullying.

- El bullying NO es una situación conflictiva común entre partes IGUALES en las que ambas se involucran emocionalmente. En este caso ambas partes sienten enojo, dolor, molestia, etc.
- Bullying es una situación en que únicamente las víctimas y los observadores sienten dolor. Los hostigadores pueden sentir satisfacción o incluso no sentir nada.
- En una situación de conflicto normal, ambas partes tienen algo de poder. Por el

La mayor parte de lo que aprendí al respecto, lo hice de Juan Pablo Berra (autor de los libros *Los siete niveles de la comunicación; No a la violencia, si a la agresividad; Estrategias para transformar el "bullying" en másvida; De heridos a amantes*), entre otros), a quien quiero dar las gracias. Usando mis palabras intentaré parafrasear algunos de sus conceptos.

Quiero anticiparles que lo que estoy exponiendo no se trata de una verdad última, completa y acabada (existen otros modelos diferentes). Sin embargo, el siguiente artículo presenta una pequeña síntesis de algunos conceptos que me han sido muy útiles para prevenir y transformar el "bullying".

Espero les sirva.

contrario, en una situación de bullying el poder está repartido en forma desequilibrada. Hay una relación de sometedor y sometido.

- NO es bullying, una acción o reacción violenta PUNTUAL o aislada.
- **Bullying son actos de maltrato, intimidación, acoso y violencia en forma REPETIDA, prolongada o sostenida.**

La violencia es un modo inadecuado de ejercer el poder personal, provocando daño, dolor o hiriendo la dignidad de una persona. Es la fuerza y la capacidad, utilizadas para lastimar.

Violencia y adicciones tienen la misma raíz. Ambas tienen que ver con la dificultad o incapacidad de registrar emociones y necesidades (propias y ajenas).

Para prevenir y transformar el bullying es importante ayudar a que los chicos (hostigadores, víctimas y observadores) registren emociones y necesidades propias y

ajenas; y que aprendan a hacer un uso adecuado de su poder o capacidad personal.

En mis equipos de Optimist he logrado prevenir y transformar el bullying a través del ejercicio de "**rondas de emociones**". Hacemos una ronda **entre los chicos y su entrenador**. Las reglas del juego son claras:

- cada uno tiene su turno para hablar.
- cuando uno habla, los otros hacen silencio y escuchan.
- nadie juzga, critica, ni hace comentarios sobre lo que comparten sus compañeros.
- empieza hablando el entrenador, y en orden (de a uno por vez) van contando: en que estado emocional estaban ayer, como se sienten ahora, y qué necesitan para hoy.
- hay que responder describiendo y explicando las propias emociones, no basta con decir "bien", "mal" ni "más o menos".

Entre otros, los beneficios de este ejercicio/juego son:

- los chicos aprenden a registrar más emociones y a expresarlas con palabras y gestos (disminuyen las reacciones violentas y el uso inadecuado del poder).
- se crea un espacio de confianza y aceptación entre los compañeros de equipo (aumenta la tolerancia, el registro de las emociones ajenas, y la aprobación del otro como un "legítimo otro").
- los chicos aprenden a pedir lo que necesitan o a buscar soluciones creativas para sus necesidades.
- los chicos aprenden a escuchar, a respetar los turnos y a prestar más atención.
- los entrenadores podemos registrar rápidamente cual es el estado emocional y las necesidades de cada chico.

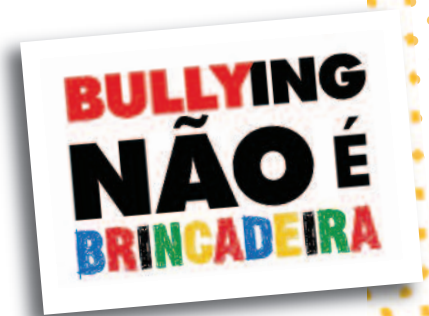
Del mismo modo, cada vez que surge un conflicto entre los chicos durante la actividad deportiva, hago después un ejercicio parecido para sanar la situación. Hacemos una pequeña ronda, junto a las partes involucradas (puede incluir a los observadores). Cada chico cuenta lo que vio de la situación, como se sintió durante el conflicto y como se siente ahora. Nos ponemos de acuerdo

respecto a lo que sucedió. De ser necesario proponemos que una parte o ambas pidan disculpas. Y por último cada chico vuelve a verbalizar su estado emocional y sus necesidades. En casi el total de las situaciones, este ejercicio ayuda a que los chicos desahoguen sus emociones, expresen sus sentimientos de manera adecuada (no violenta), encuentren soluciones a sus conflictos y sanen los vínculos.

Sumado a estos dos ejercicios, frente al registro de comportamientos de exclusión del grupo, me han servido mucho una charla individual con el alumno en cuestión y una conversación con sus padres. Pues en general, las situaciones de hostigamiento se dan en ausencia de la mirada de los adultos a cargo.

Para saber más sobre estrategias de prevención y transformación del bullying, recomiendo leer "No a la violencia, sí a la agresividad" y "Estrategias para transformar el bullying en más vida" de Juan Pablo Berra (www.eppapadres.com.ar).

Muchas gracias,
Santiago Verdino
santiagoverdino@hotmail.com



WEALTH MANAGEMENT

Quando usted decide incrementar, proteger o eficientizar su patrimonio, usted está decidiendo sobre su futuro.

- ACCIONES
- TÍTULOS DE RENTA FIJA
- DIVISAS
- FONDOS COMUNES DE INVERSIÓN



0810 666 4717 | puentenet.com

UN MARINO DEL 800



Noche oscura, calor y niebla cerrada. Encalmada, una goleta española se movía muy despacio, navegando en soledad. Sus órdenes eran descubrir a la flota enemiga y volver para informar.

En un momento, a Ramón le pareció oler algo diferente. Al segundo, todo se ocultó tras un resplandor enceguecedor y un estampido aterrador.

Bajo sus pies y a su alrededor, la goleta simplemente desapareció. En realidad, Ramón había volado y se encontró nadando en el agua, entre maderos destrozados. Vio pasar muy cerca la masa negra de un casco alto, marcada con el mínimo resplandor de algunas portas abiertas y todavía humeantes a poca distancia del agua. ¡Por no poder inclinar los cañones superiores habían tirado a quemarropa desde la segunda cubierta con armas más pesadas! Para haber disparado así, habrían avistado a la goleta mucho antes. Desafiante, el español retuvo su grito de auxilio, se tomó de un madero grande y quedó flotando, inmóvil y callado esperando oír algún compañero después que se alejara el navío inglés.

Nueve barcos de Nueva Granada habían zarpado de Cartagena con rumbo al cabo Gracias a Dios en la punta norte del golfo Los Mosquitos para interceptar el tráfico inglés entre Jamaica y la ribera hondureña. A mitad del trayecto, le ordenaron al capitán de la goleta que se adelantara para relevar a la que estaba patrullando a 25 millas por la proa de la formación. Esa noche oscura sin luna, Ramón estaba de guardia en el alcázar de la goleta que casi gareteaba encalmada y solitaria rumbo al sur en la pierna occidental de su cuadrado de búsqueda, cuando en medio de la niebla y la oscuridad tropezó con la línea enemiga.

El español estaba totalmente ensordecido y en su silencio, la soledad y el shock avanzaban rápido. El mar estaba tibio, pero sus brazos se iban cansando. Necesitaba salir del agua. Si bien no había tiburones lejos de la costa, nunca se estaba seguro. Todavía en la oscuridad y el silencio, chocó con un resto de verga que todavía tenía un cabo que flotaba. Bendiciendo a las fibras de coco, fue cobrando el chicote. Más o menos amarró los dos maderos en cruz, luego él mismo se ató sobre su obra y apenas terminó, se quedó dormido.

Una luz fuerte y titilante lo despertó. El sol bastante alto centelleaba entre sus párpados. Calma y silencio. Soledad. Todavía flotaba. Sintió hambre y mal gusto en la boca. Intentó incorporarse pero sus ataduras lo retuvieron. Como pudo, observó a su alrededor. Alrededor pudo ver maderas rotas y algunas piezas de aparejo con jirones de vela envergada flotando en el mar inmóvil. Nada más. Gritó lo más fuerte que pudo y al no oírse descubrió su sordera. No sentía ningún dolor. Decidió desatarse y comprobó que no tenía heridas. Sin soltar el cabo, nadó hasta los maderos más grandes que podía ver y fue reuniendo las piezas más rectas y enteras que encontró, más cabos y lona como para armar una balsa. Al mediodía se levantó una brisa suave que animó al naufrago. Empezó a revisar maderos flotantes buscando algún herraje metálico que sirviese como herramienta. Con urgencia hurgó en sus pantalones hasta que encontró su navaja. En el agua, comenzó el armado de algo parecido a una balsa que había observado en una isla del Pacífico yendo a Filipinas. Tesando, anudando y retorciendo fijó el maderamen con la cabuyería que había recogido. Ahora el coco complicaba el trabajo por su elasticidad, pero Ramón se había criado en Galicia con los contratiempos de la pesca y había aprendido a superar sus dificultades con esfuerzo y trabajo. Era un hombre fuerte. Fue amarrando varias maderas cruzadas hasta formar una placa compacta más o menos plana, de tres o cuatro metros que alfombró en parte con un jirón grande de

vela. Después levantó un techado con otra lona y cuatro trozos de madera alargados, bajo el cual se tendió a descansar y se hizo un sombrero cónico con un retazo de tela. Más temprano había rescatado una barrica pequeña que había amarrado a la balsa. Como el hambre lo molestaba, desató la barrica que no tenía orificio y Ramón rezó para que tuviese comida. Separó una tablita de una tapa para ver el contenido... ¡¡¡aceitunas!!! Lo que menos necesitaba era algo salado, pero el hambre lo impulsó a comer un puñado. Masticó con la mayor lentitud posible para no tragar las olivas enteras. Empezó a preocuparse por el agua potable que no tenía, pero resolvió soportar su sed, no tomar agua de mar y esperar la lluvia habitual la zona. Por el arco del sol ubicó los puntos cardinales y por la dirección de la brisa decidió que estaba garetando hacia el sudoeste, donde estimaba que estaría el continente a unas cien millas de su posición.

Algo cansado volvió al agua para hidratarse y recoger más madera y cordajes. Levantó una astilla larga de mástil que tenía un herraje con un chicote sumergido. También rescató dos tablas de cubierta, bastante largas y derechas como para improvisar una orza y un timón. A bordo de la balsa, se dedicó un largo rato a descolchar un cáñamo para disponer de cordeles más finos y manuales. Con ellos aferró el resto de cosas a bordo. Nadó dos o tres veces más, siempre tomado de un cordaje, volviendo con otras dos barricas chicas y otras piezas de aparejo que todavía contaban con algún cabo, casi todos ellos de fibras pesadas que estaban hundidos. Poco antes del crepúsculo avistó otra lonja de vela que rescató con mucho esfuerzo porque estaba enredada con un fragmento grande del pico de cangreja. Ya no cabía nada más en su balsa y amarró las piezas largas. Muy cansado, Ramón terminó su trabajo y revisó las dos barricas. Una tenía carne de cerdo en salmuera, pero la otra tenía un regalo del cielo ¡lenguas en vinagre! Con premeditada lentitud sorbió un poco de vinagre que le quemó la boca y la garganta reseca. Escupió un buche de agua salada, comió otras aceitunas y se echó a dormir muy cansado sin pensar en su sed, amarrado a su balsa.

Fue otra noche de muy poco viento. Pero llovió. Bajo el diluvio, a oscuras y al tacto, Ramón volcó las aceitunas en la barrica de lenguas para tener un recipiente vacío. Con su sombrero como embudo juntó agua del chorro que caía del techado. Primero enjuagó la barrica y después bebió hasta hartarse y volvió a tapar lo mejor que pudo su preciado barrilito ahora lleno con agua potable, lo amarró con especial cuidado, se ató él mismo y se recostó bajo la lluvia.

Se despertó renovado bajo el sol ardiente. Desayunó otro puñado de aceitunas y dos tragos de agua. Toda esa mañana se dedicó a recortar una vela latina que fijó a la tira de mástil con una culebrilla de cabo fino. Después consiguió levantar su aparejo sujeto lateralmente por improvisados obenques, halando de sus dos burdas, empujando con un pie la punta inferior dentro de un tintero tallado en el madero central de la balsa hasta que quedó enclavada. Siguió tironeando de las burdas hacia atrás hasta que el estay de proa, anudado de antemano, quedó tenso y anudó las dos burdas. Un

poco atrás del mástil, instaló como orza fija una de las dos tablas rectas, insertándola entre dos maderos hasta traspasar la balsa y asegurando su extremo superior con varias vueltas de cabo a unas muescas hechas con su navaja. Cazó la escota improvisada y trató de timonear con la otra tabla, calzada atrás de todo entre dos maderos y retenida por un cabo grueso. Instaló la tabla de orza más atrás hasta que la balsa mantuvo su rumbo. Con gran satisfacción comprobó que su obra avanzaba bajo aquella brisa con mínima tendencia a desviarse. Por la posición del sol, Ramón determinó la dirección norte y estimó que seguía yendo hacia el sudoeste. Amarró su timón y también anudó la escota. La estela débil le indicó que seguía un rumbo aceptablemente estable.

Muy despacio, la balsa se fue alejando de los restos de la goleta y algunos otros que empezaban a reflotar. Sabía que aquella calma daría paso al mal tiempo y se ocupó en ajustar y reforzar todas las ligaduras. Se preparó un chaleco de abrigo con la lona que le quedaba. Al atardecer volvió a llover, relleno el barrilito, comprobó su rumbo, comió, bebió un mínimo sorbo, se volvió a atar y se recostó.

Esa tercera noche oyó truenos y despertó. El cielo estaba limpio, sin luna pero tachonado por miles de estrellas que se reflejaban en el agua. Ni una nube. Una franjita luminosa en el agua marcaba el avance de la balsa. Por su aleta de estribor, Ramón vio que el horizonte titilaba con resplandores fugaces y se oía un rugido casi continuo de estampidos. Comprendió que allí se estaba peleando. Y también pensó que el combate transcurría a barlovento suyo hacia el noreste. Calculó que desde su altura de ojo, el horizonte le quedaba a poco menos de dos millas y que con esa brisa, el combate podría estar encima suyo en poco tiempo, antes del amanecer. Pensó en cambiar su rumbo, trasluchando hacia el sudeste. Buscó Sirius, las Tres Marías y Taurus. Primero fue barriendo el cielo hasta encontrar las Tres Marías, por una de las cuales Ramón sabía que pasaba el ecuador astronómico. Las tres estrellas se veían por la amura de estribor, ya bajas en su ocaso marcando el oeste.

Prefirió seguir hacia la costa americana y arriesgarse a sufrir otro cañoneo. También era probable que lo avistaran y lo rescataran... o que lo apresaran. "El Rey o los 'casacas rojas', ya me da igual" - pensó y rumiando su apatía, se quedó dormido ignorando el lejano cañoneo.

Lo que Ramón no sabía era que el Virrey de Nueva España había ordenado a unidades de La Habana que se agregaran a la flota de Cartagena. La línea de navíos y fragatas a la que la goleta de Ramón había dejado para patrullar la vanguardia, poco después se había incrementado con otros tres navíos y cuatro fragatas que habían entrado al Caribe por el estrecho de Yucatán. Un vendaval de setecientos cañones españoles al que la goleta nunca llegó a informar. Cuando el barco no se reunió con su relevo, el mando español decidió mantener su rumbo con las dotaciones en zafarrancho de combate, hasta que avistaron al grupo inglés.

Y lo que también desconocía Ramón era que la Royal Navy había enviado al Caribe una importante flota con cuatro navíos de línea, seis fragatas y otras unidades menores para hostilizar la costa del Virreinato de Nueva Granada y tratar de ampliar la influencia inglesa que se extendía por la costa caribeña entre Honduras, Nicaragua y Costa Rica hasta la laguna Chiriquí en Panamá mediante la acción de sus aliados, los indios miskitos. Y allí estaban las dos líneas, cañoneándose en la oscuridad caribeña sin esperar al amanecer, en un costoso derroche de pólvora y hierro.

Por la mañana siguiente, Ramón se despertó bajo cielo nublado. Más calma y silencio. El hombre reinició su propia lucha. Lo inquietaba no saber dónde estaba. Su vida dependía de que la fuerza del viento fuese mayor que la fuerza de la corriente. Temía garetear más al norte del cabo Gracias a Dios y quedar atrapado en el torrente frío de la profunda fosa Cayman para ser despedido por el estrecho Yucatán hacia la poderosa corriente del Golfo, si es que para entonces seguía con vida. Sabía que en la bahía grande del sudoeste caribeño, el viento del noreste que allí soplaba siempre, lo empujaba hacia la ribera americana. Sin embargo, las cartas indicaban que la corriente en medio del Caribe rotaba hacia la derecha, salvo que más cerca del continente, sería posible recibir alguna contracorriente hacia el SSE. Por el momento, Ramón no veía nada más que cielo y mar. Con aquella brisa tan suave, las dos líneas de navíos habrían debido orzar para mantener gobierno y ya estarían lejos al NE mientras él seguía empopando aquella brisa de dirección

permanente. Comprobó el estado de su balsa y su trayecto. La estela en el agua indicaba un leve avance. No conocía la fuerza ni la dirección de la corriente. Pero el sol y la estela indicaban una derrota más o menos recta hacia el oeste. La brisa llegaba desde el noreste. La humedad excepcional y el salitre hacían que todo estuviese pegajoso.

Convencido de que tras aquella calma habría mal tiempo en pocas horas más, Ramón amarró todo lo que pudo, usando todos sus cabos y ajustando los nudos con especial cuidado. Se hizo una aguja con una chapita de latón doblada y retorcida. Descolchó una filástica de un cabo de algodón y retorció hilo fino de a tres fibras mojadas. Después perforó y cosió las dos fajas de una mano de rizos en la mitad de su vela. Terminada la costura, sacó un ollao grande de otra lona con el que improvisó la roldana de una driza, la que a su vez hizo con el último cabo de algodón. Tuvo que acostar el mástil para fijarle al tope la roldana con su driza enhebrada. Aprovechó para envergar la vela al mástil con un cabo fino en culebrilla y levantó el aparejo. Después del ocaso, comió un poco y se acostó atado a la balsa.

A medianoche se descargó el primer chubasco de un temporal, con lluvia torrencial, relámpagos y truenos. Bajo la lluvia, Ramón enjuagó y llenó el barrilito usando su sombrero cónico. Con el mismo sombrero se frotaba cabeza y cuerpo para sacarse el salitre. Se apuraba porque sabía que iba a soplar más fuerte y arbolarse marejada. Sellando con cuidado al tonelete de agua, lo aferró a la balsa con muchas vueltas de cabo. Se abrigó con su chaleco de lona. Arrió su vela, le tomó la mano de rizos y la volvió a izar. Ramón sabía que quedaba pequeña pero prefería evitar roturas y lo único que pretendía en un temporal era correrlo a la misma velocidad que las olas, que con la profundidad del Caribe podrían avanzar a más de cinco nudos. Para evitar que se rompieran, levantó orza y timón, dejando sumergidos apenas un palmo de cada tabla. También desmontó las varillas que sostenían la lona del techado. Con el timón y la driza a mano, el marino se sentó atrás en su balsa, se ató y esperó el ventarrón observando la fosforescencia que producía aquel diluvio en el mar.

En un momento calmó la lluvia y la brisa. Ramón quedó flotando en un silencio aterrador hasta que llegó la primera racha, un murmullo que fue aumentando hasta un rugido que parecía levantar la balsa del agua. Con la velita tan adelante de la orza, el timón no trabajaba. Era como si la balsa fuese a remolque. Había gran estrépito de agua desde arriba y desde abajo. Todos los componentes de la balsa se iluminaban con un brillo azulado permanente, especialmente las lonas que retenían a las



noctilucas. Cada tanto restallaba un relámpago acompañado por un trueno ensordecedor y se hacía de día. Ramón solo vigilaba su velita y su mástil, sin saber a dónde iba. En un momento llegó la primera ola grande. De lejos el fragor de la espuma sobre una cresta inmensa fue aumentando hasta que la balsa casi sumergida, se levantó de popa y al rato levantó la proa cuando pasó la cresta. Asustado, Ramón pensó que una caída al agua en esas condiciones era el fin y ajustó los nudos de su atadura. Apreció que la balsa no tenía potencia para barrenar. Cada ola levantaba la popa hasta que pasaba la cresta. Aquel montón informe de maderas y sogas flotaba como un corcho levantando cascadas de agua luminosa, que con la lluvia amenazaban con ahogar a Ramón, quien soportaba el castigo encorvado, respirando contra su pecho con la cara dentro de su chaleco improvisado. Pasado un rato, Ramón empezó a rezar. Lo único que pedía era que el temporal calmase pronto para que no se destruyera su balsa. No se animaba a gobernar, apenas mantenía un rumbo hacia babor como para tomar el oleaje en diagonal por miedo a tumbar y pasó toda esa noche tratando de barrenar sin saber a dónde.

Cuando amaneció con la luz por popa, Ramón dio gracias y siguió rezando. No se desató para desayunar. Ya no llovía, el viento había amainado pero todavía soplaba bastante. Empapado y tiritando, miró al barrilito con agua pero postergó su desayuno porque no se atrevía a moverse hasta que no escampase el temporal. A media mañana, calmó y otra vez se planchó el mar. Ramón se desató pero no soltó los rizos de su vela. Decidió comer enjuagando su boca con un buen buche de agua dulce. Guardó todo y se ató antes de quedarse dormido, envuelto en la lona del techado. A mediatarde se despertó acalorado bajo la típica resolana del litoral caribeño. El mástil se mantenía, aunque un poco des-encajado. La balsa avanzaba suave hacia el poniente. Juntando fuerzas, Ramón superó su cansancio y enderezó el mástil tesando los obenques de un costado. Después revisó el ajuste de los maderos, torniqueteando varias ligaduras. Con el ocaso verificó la ubicación del oeste y comprobó que iba una octava más al sur. Comió, amarinó todo, fijó su maniobra, se ató y durmió pesadamente.

Tres o cuatro días después, Ramón oyó un chapuzón pero creía que soñaba y no se movió, hasta que sintió que su balsa se escoraba. Asomó su cabeza bajo las lonas y vio a un chico chorreando, parado al lado del mástil, que lo miraba con gran sorpresa.

“¡Está vivo el hombre!” exclamó el pequeño. Y desde algún lado llegó otra voz con un *“¡Ayúdale pues!, jande niño!”*

Ramón se incorporó y el chico se asustó al ver el ropaje de lona que cubría al español, lo que a éste causó una tenue sonrisa.

“Me llamo Ramón, de la Armada Real. ¿Dónde estamos?”

A su alrededor, Ramón vio las tres canoas de tronco con hombres que lo miraban y atrás de ellos, una isla, cercana porque se distinguían sus palmeras y playas. Reparó en la neblina que levantaba una ruidosa rompiente que imaginó alta y peligrosa. Bajo el sol, el mar tenía color turquesa. Con curiosidad algunas gaviotas sobrevolaban al grupo.

En buen castizo, el niño le dijo

- *“Las islas San Blas, señor. Mi nombre es Paco. Esta es la más alejada del golfo y aquellas rompientes marcan sus arrecifes. En la orilla opuesta está la delegación de la capitanía y la misión franciscana”*-.

Los indios hablaron entre ellos en una lengua desconocida, sin gestos ni estridencias. Una de las canoas se amuró a la balsa para que el chico trasbordase.

Ni bien el español se movió para maniobrar, un indio le indicó con un ademán que no era necesario. De otra canoa afirmaron a la balsa un cabo grueso y verdoso, al que después se sujetaron de igual forma las otras dos piraguas. A una exclamación los indios empezaron a remar, manteniendo con apreciable disciplina la bogada del bote en que iba el chico. La balsa empezó a moverse con su vela flameando inútil. Ramón extrajo su tabla de orza. El grupo avanzó paralelo a la costa buscando un paso en los arrecifes.

Después de dos horas de trabajo se empezó a ver una franja de agua oscura sin rompientes ni espuma. Atrás, al fondo de la playa se veían algunas chozas bajo el tupido palmenar que recubría toda la ribera. Torciendo el rumbo cruzaron el paso mientras un pequeño gentío salía de sus bohíos y se reunía en la playa. A la vista de los suyos, los remeros bogaron como si recién



comenzaran y los botes se fueron varando en la arena, ya tomados por chicos y mujeres que se habían adentrado al agua. Antes de tocar fondo, Ramón retiró la tabla de su timón y desembarcó para empujar. Nadie tocó la balsa, apenas tironearon del cabo para vararla más arriba de la marca de marea.

El español, no sabiendo cómo agradecer se arrodilló, besó la arena y rezó. Estaba a salvo. Todavía no sabía que era el único sobreviviente de una tripulación de 50 hombres.



Rojas & Gadano s.a.
ASESORES DE SEGUROS
Matrícula N° 1

NUESTRAS REGATAS

- Yachting de Motor
- Yachting de Vela

REGULARIDAD Y NAVEGACION EN CONSERVA A NUESTRA SEDE EN ISLA ZÁRATE



Con 12 yates inscriptos en la regata y otros 8 en la navegación, el sábado 30 de abril pasado se inició el Campeonato YCA 2016 de Regatas de Regularidad y el Programa 2016 de Navegación en Conserva, sobre un recorrido entre nuestras sedes San Fernando e isla Zárate.

A las 09.30 hs. de la fecha antedicha, la Comisión de Regata entregó a los capitanes reunidos en el muelle principal de nuestra sede fernandina, los acostumbrados sobres con Instrucciones de la Regata, Cuestionario del Concurso de Conocimientos, Listado de Partidas según el sorteo reglamentario y las respectivas cenefas de identificación.

La Comisión de Regata ubicada bajo nuestro Mirador frente al Río Luján, dio a las 10.58 hs. la señal preparatoria para el pri-

mer yate, habilitando a los demás regatistas para ir largando individualmente cada dos minutos, según el orden resultante del sorteo.

Una vez en regata, los participantes recorrieron Canal Vinculación, Río Urión, Canal Honda y Río Paraná de Las Palmas hasta la Llegada frente al Km 42,7 del Canal "E. Mitre", en un trayecto de 13,9 millas, cuya parte inicial debió ser navegada a velocidad reducida por sus particulares características de tránsito.

La marcha de cada participante quedó fiscalizada por el horario de llegada, más los ocho puntos de autocontrol en que debía anotarse el horario de paso y más los controles ocultos donde la Comisión de Regata anotaba el horario de paso de cada competidor. En este

caso, hubo dos controles ocultos que estuvieron a cargo de los Sres. Florindo Barucca y Erik Ehrenbolger respectivamente.

Tras cruzar la llegada, las embarcaciones se dirigieron a nuestra sede en la isla Zárate, atracando a la vera del arroyo interno, donde recientemente se han instalado postes de amarre.

Las tripulaciones se reunieron en un asado sobre el terreno de nuestra sede, donde se celebró la Entrega de Premios y Recordatorios a todos los participantes. A media tarde la flota fue retornando a San Fernando sin especificación de horario ni derrota.

CLASIFICACION

- 1) CAFÉ, Carlos Fechino, 220 puntos en contra
 - 2) TORMENTA, Alejandro Casal, 283 pts.
 - 3) IMPERIAL II, Andrés Entrala, 403 pts.
 - 4) CARMEN ZWO, Osvaldo Montero, 427 pts.
 - 5) DIANA, Diego y Martín Meilán, 623 pts.
 - 6) BRAVA, Stella Kralj, 650 pts.
 - 7) KANAKA, Arnaldo Rossi, 809 pts.
 - 8) ARPÓN 3, Ricardo Scherianz, 887 pts.
 - 9) VERAMAR, Fernando Fraguío, 1017 pts.
 - 10) DUENDE, Roberto Authier, 1038 pts.
- LLAVE) ALBACORA, Jorge Jáuregui, 1119. pts.
No partieron CENIT y REGULERO II

NAVEGACION EN CONSERVA

MIRR, René Soulas
VIEJO LOBO, Eduardo D' Alessio
FJORD VI, YCA
CONNIE, Cristian Gall
CANDELARIA, Pablo Mensa
BOAT IN, Horacio Iribarren
KERANA II, Eduardo Belvisi.



REGULARIDAD Y NAVEGACION EN CONSERVA A NAVAL MOTOR NORDELTA - COPA "PUERTO COOK" 2016

La segunda convocatoria del año tuvo efecto el pasado 28 de mayo, con la presencia de 11 embarcaciones en Regularidad y 7 en Navegación. El recorrido tuvo llegada frente a la Guardería Naval Motor en Nordelta.

Con los mismos procedimientos aplicados las anteriores pruebas de Regularidad, se llevó a cabo esta competencia a partir de la Reunión de Capitanes el jueves 26 de mayo pasado a las 19.00 hs. en nuestra sede principal en la Dársena Norte. En dicho

encuentro, los respectivos inscriptos indican su cantidad de tripulantes y declaran la velocidad promedio con que completarán el recorrido. A su vez, la Comisión de Regata explica las características principales de la competencia, como horarios, recorrido, tramos de velocidad restringida, meteorología, novedades de seguridad, etc.

El sábado 28 a las 09.30 hs. en el muelle principal del Club en San Fernando fueron distribuidos los sobres con los datos necesarios

y las cenefas de identificación para cada competidor, además de fotografías para reconocer con claridad cada punto de autocontrol. Además, como en esta oportunidad el Concurso de Variedades consistió en un trabajo artístico con tema libre realizado a bordo durante el trayecto, los sobres incluyeron hojas de papel canson y acuarelas.

La largada quedó habilitada a partir de las 11.00 hs. y los presentes fueron iniciando el recorrido que siguió por el Río Luján aguas

arriba hasta la sede Delta del Automóvil Club Argentino, desde donde volvieron para finalizar frente a la bahía de Naval Motor. Por el Tramo de Neutralización entre el Parque de la Costa y el Museo de Arte de Tigre, los participantes debieron circular a la mínima velocidad que establece la autoridad nacional en ese lugar de tanto tránsito.

Amarradas todas las embarcaciones participantes en las marinas de Naval Motor, sus tripulaciones se reunieron en los salones del complejo donde se celebró la Entrega de Premios y el Agasajo, sorteándose entre las embarcaciones un reloj marino donado por la empresa anfitriona.

CLASIFICACION

- 1) CORMORÁN, Enrique D' Alessio, 46 puntos en contra
- 2) KANAKA, Arnaldo Rossi, 49 puntos
- 3) CARMEN ZWO, Osvaldo Montero, 68 pts.
- 4) SIMBAD, Héctor Tebaldi, 87pts.
- 5) FJORD VI, Ernesto Monllor, 109 pts.

- 6) ARPÓN III, Ricardo Scherianz, 131 pts.
- 7) THE RIVER PLATE, Stella Kralj, 142 pts.
- 8) DUENDE, Roberto Authier, 242 pts.
- 9) VERAMAR, Fernando Fraguío, 447 pts.
- LLAVE) EPECUÉN, Javier Pereda, 574 pts.

TRABAJO ARTÍSTICO

- 1) CARMEN ZWO, Osvaldo Montero
- 2) THE RIVER PLATE, Stella Kralj
- 3) ARPÓN III, Ricardo Scherianz

POESÍA (Regata previa del 30-IV-2014)

- 1) DIANA, Diego y Martín Meilán
- 2) BRAVA, Stella Kralj
- 3) IMPERIAL II, Andrés Entrala

NAVEGACION EN CONSERVA

- RAINBOW, Carlos Piccone
 KERANA II, Eduardo Belvisi
 GUARANÍ, Henry Marmillon
 VIEJO LOBO, Eduardo D' Alessio
 VITO, Cristián Gall.
 No partieron CAFÉ - MIRR - ASTOR



LA PANELA

A las 18.00 hs. del viernes 11 de marzo pasado, nuestro Club inició su tradicional regata hasta la roca La Panela con 33 inscriptos. Interesante competencia de "ida-vuelta" por handicap, con una extensión de 190 millas sin entrar a ningún puerto, inaugurada a principios de los años 50.

Teniendo en juego los trofeos de historial: Noruega, Gral. Martín de Yrigoyen, Juan M. Gorlero, Gaucho, Arturo C. Llosa y Gral. Benito Nazar, esta regata tuvo una bonificación del 50% al puntaje de cada clasificado, iniciando además el Campeonato Argentino de Crucero en los Sistemas ORC International y ORC Club, 2016.

El ganador de la Cinta Azul fue FORTUNA III, que arribó a las 19.25 hs. del sábado 12 en un tiempo real de 25 hs. y 25 min. El último llegó el domingo a las 14.06 hs. totalizando 43 hs 56 min. de regata.

CLASIFICACION

ORC INTERNATIONAL

SERIE "A"

- 1) FORTUNA III, Luis Sgrilletti

SERIE "B"

- 1) y 1º General, BANZAI, Escalante/Zuberbühler
- 2) ODIN, Jorge Santi
- DNF) EFIDERMA/ZARATUSTRÁ, Raul Gimenez.

ORC CLUB

SERIE "A"

- 1) y 1º General, MATRERO, Toribio de Achával
- 2) MARÍA MARÍA, Marcelo Spotorno
- 3) FLORD VI, Ricardo Galarce
- 4) NÁUTICO II, Horacio Huergo
- 5) CORRENTOSO SURFER, Alejandro Laurence
- 6) MATADOR, Carlos Pinto
- 7) CANDELARIA, R Fisch / P. Mensa.

SERIE "B"

- 1) HAPPY HOUR, Vicente Ragognetti
- 2) CIRUJA, Juan Ruggero
- 3) MISS LILY, Rodolfo Cerutti
- DNF) AVATAR II, Mario Mazzucchelli

ORC CLUB - TRIPULACIONES EN DOBLES

SERIE "A"

- 1) FUGA, Mariano Delgui / Juan Filipich
- 2) TATA, Carlos Cámpolo / Cristian Pfisterer
- 3) LIHUEN, Joaquín y Julio Dos Reis
- 4) ALCORNOQUE, Guillermo y Pablo Piñeiro
- 5) TINTO, Luis Giménez
- DNF) CANUTO REX, Ariel Giardino

SERIE "B"

- 1) ASTARTE, Patricia Thompson
- 2) RECKLESS TOO, Alejandro Finsterbusch
- 3) SUPER EGO, Carlos y Mariano Cambón

- DNF) SKAL CLERICÓ, Desirée Estévez / Alberto Morelli
 DNC) PROMETEO, Harry Giuria

SERIE "C"

- 1) CONFIANZA CIEGA, Santiago Zizzi / Fernando Ines
- DNF) FIRULO DIET, Andrés y Santiago Gallego

VELEROS CLASICOS

CLASE "VINTAGE"

- 1) HARPON, Julio Rufinelli

PHRF

SERIE "A"

- 1) MECANAU MAX, Luis Mieulet
- 2) REMACHO, Eduardo Romero

SERIE "B"

- 1) BENITO, Eduardo Berón
- DNF) CORRALITO, Luis Zimmerman



REGATAS DE HANDICAP





Auspiciado por Galicia Eminent, este sexagenario certamen se desarrolló desde el jueves 24 hasta el sábado 26 de marzo pasado. Se disputaron cinco regatas entre marcas tipo "barlovento-sotavento" y otra regata de recorrido entre marcas fijas.

El mencionado jueves comenzó con una mañana sin viento. Recién al mediodía se arrió la señal de inteligencia cuando llegó la brisa desde el Sudeste a unos 7 nudos. En la segunda regata el viento aumentó a unos 10 nudos y en la tercera prueba llegó a soplar a 23 nudos.

El viernes a partir de las 10.00 hs. se corrieron otras dos regatas "barlo-sota" en condiciones de gran exigencia con viento del sudeste a 18/22 nudos y marejada gruesa.

El sábado también demandó el esfuerzo físico y material de los participantes, realizándose la regata final entre marcas fijas con viento SSE de 15/17 nudos y fuerte marejada.

Seguidamente se efectuó la Entrega de Premios y el Agasajo a las Tripulaciones en nuestro edificio Corna Badaracco.

CLASIFICACION

ORC INTERNATIONAL

SERIE "A"

- 1) MERCENARIO 4, Martín Nacarato
- 2) BIG MATCH, Marcelo Ruiz Parra
- 3) MAC, Fernando Chain

SERIE "B"

- 1) y 1° General, JABEQUE RELOADED, H. Mones Ruiz / D. Abud
- 2) GREEN PEPPER, Ricardo Regner
- 3) NEREO, Enrique Azzali
- 4) ODIN, Jorge Santi
- 5) ZARATUSTRÁ, Raul Giménez

ORC CLUB

SERIE "A"

- 1) MATRERO, Toribio de Achával

SERIE "B"

- 1) y 1° General, HAPPY HOUR, Vicente Ragognetti

- 2) CIRUJA, Juan Ruggero

SERIE "C"

- 1) MOUSTACHE II, A. Sinland / R. Vila

ORC CLUB - TRIPULACIONES EN DOBLES

SERIE "A"

- 1) FUGA, Mariano Delgui

VELEROS CLASICOS

CLASE "VINTAGE"

- 1) HARPON, Julio Rufinelli

PHRF

SERIE "A"

- 1) MECANAU MAX, Luis Mieulet
- 2) BENITO, Eduardo Berón



SEMANA DE CLASICOS EN BUENOS AIRES

REGATAS DE HANDICAP



Entre el sábado 23 y el domingo 24 de abril pasado se realizó el Campeonato Semana de Clásicos de Buenos Aires, organizado por la Asociación Argentina de Veleros Clásicos, con la colaboración del Yacht Club Argentino y el Club Náutico San Isidro. Participaron 28 embarcaciones distribuidas en las Series Vintage (10) y Clásicos (18).

La actividad comenzó el sábado por la mañana con un desayuno para todas las tripulaciones servido en la explanada de nuestra sede Dársena Norte. A las 10.00 hs se realizó la Reunión de Capitanes en el salón Rufino Rodríguez de La Torre, donde se repartieron Instrucciones de Regata y se dieron las indicaciones sobre los posibles recorridos.

La primera regata del certamen fue un recorrido fijo de 4.8 millas fondeado frente al Puerto de Buenos Aires. Se largó cerca de las 12.00 hs. del sábado con viento NE a 6 nudos y corriente bajando. Las condiciones fueron empeorando a lo largo del recorrido cuando el viento prácticamente desapa-

reció y la corriente aumentó su fuerza de bajante, con gran perjuicio al avance en la pierna de ceñida. Por esto la CR decidió acortar el recorrido en su segunda marca, aunque solamente un tercio de la flota alcanzó a finalizar la prueba dentro del tiempo límite. Luego de la competencia las tripulaciones se reunieron en un tercer tiempo servido en nuestro edificio principal.

El domingo, a partir de las 11.00 hs., se corrieron dos regatas de 4.8 millas de longitud con recorrido fijo entre marcas fondeadas como en la jornada anterior, entre el Km 6 del Acceso al Puerto de Buenos Aires y los Km 16.2 y 14 del Canal Emilio Mitre. Ambas pruebas se desarrollaron con corriente de bajante. La primera se largó con viento SSE de 14/17 nudos que luego borneó al ESE y disminuyó a 8/10

nudos. Concluidas las regatas se sirvió otro agasajo en el edificio Carlos Corra Badaracco, postergándose la Entrega de Premios hasta el siguiente evento de Veleros Clásicos.

CLASIFICACION

VELEROS VINTAGE

SERIE "A"

- 1) JOANNE, Félix Noguera, 7 pts.
- 2) ALFARD, Bejamin Haymes Biedma, 8 pts.
- 3) AGUACIL, Germán Frers, 10 pts.
- 4) ALTAIR, Diego y Martín Meilan, 13 pts.
- 5) HARPON, Julio Rufinelli, 15 pts.
- 6) VENDAVAL, Jorge Eiras, 18 pts.
- 7) GORRÍA, Ricardo Scherianz, 19 pts.

SERIE "B"

- 1) PINTA, Eduardo Camou, 3 pts.
- 2) FRAM, Oscar Crespo, 7 pts.
- 3) TIRRENIA, Patricio Guisasaola, 8 puntos

VELEROS CLÁSICOS

SERIE "A"

- 1) ESPERANZA, Pablo Pérez Segovia, 4 pts.
- 2) KATY II, José Blanco / Alberto Naya, 11 pts.-
- 3) MALÓN, Alfredo Pott, 14 pts.
- 4) RUMOR, Héctor Djivaris, 24 pts.
- 5) VATELÚ, Valentín Thompson, 24 pts.
- 6) MAY BE II, Guillermo Maspero
- 7) MALAY, Marcelo Beccar Varela

SERIE "B"

- 1) BRUJO, José Frers, 4 pts.
- 2) BONANZA, Martín Huergo, 5 pts.
- 3) FASTNET, Gabriel Torrado, 19 pts.
- 4) TRAVIESO, Alejandro Mitchell, 19 pts.
- 5) TERRAL, Pablo Ferres, 22 pts.
- 6) CHARANGO, Félix Fernández Madero, 24 pts.
- 7) TERRANOVA, Lucas Anderson, 26 pts.
- 8) PEHUEN, Nicolás Kenny, 28 pts.
- 9) JUMAR 3, Horacio Irueta, 36 pts.
- 10) PORTOFINO, Anibal Carames, 36 pts.
- 11) AVENTURERO II, Luis Ramírez Changala

CAMPEONATO METROPOLITANO

REGATAS DE HANDICAP



Coorganizado por el Club Nautico San Isidro y nuestro Club, el certamen contó con el auspicio de la firma Buquebus y la inscripción de 47 veleros distribuidos en las Formulas y Sistemas de hándicap utilizados en nuestras aguas.

La competencia se inició el sábado 14 de mayo pasado con dos regatas sobre un recorrido "barlovento-sotavento" fondeado frente al Dock Sur. Una niebla

cerrada obligó a postergar por dos horas hasta las 12.00 hs. cuando se largó la primera prueba con viento noreste de 8/10 nudos. La corriente de creciente dio un poco más de velocidad a las piernas de ceñida pero retrasó las de empopada. Poco después de arribar el último participante, se dio partida a la segunda prueba en cuya mitad ocurrió un borneo persistente hacia el este que motivó un cambio de recorrido. Tras sus respecti-

vos arribos, los participantes fueron regresando a nuestra sede donde dejaron amarradas sus embarcaciones en condición de "parque cerrado".

El domingo 15 se corrió sobre un recorrido de marcas fijas con una extensión de 13 millas. Con bastante frío en otra jornada nublada, se largó a las 10.00 hs según el programa. Sopló del SSW a 17/20 nudos poniendo una buena cuota

de exigencia en las maniobras. La corriente de creciente en igual sentido que el viento no creó marejada.

REGATA "BS AS - COLONIA - BS AS"

Para esta regata se inscribieron otros 19 participantes más. El sábado 21 de mayo último a las 10.00 hs. en el lugar de partida cercano al Canal "Emilio Mitre" no había viento suficiente, el registrado era menor de 4 nudos y después de esperar que las condiciones mejorasen, la Com. de Regata decidió ir con toda la flota, acercándose a Colonia en busca de mayor viento para largar. Transcurrida la mitad del Río de la Plata sin ningún cambio, la CR anuló la pierna de ida. Con todos los barcos amarrados, se reunieron las tripulaciones en tierra firme pasadas las 17.00 hs. todos invitados a un "beer party".

A partir de las 10.00 hs. del día siguiente se fue largando la pierna de regreso. Con una brisa del SSW a 6/8 nudos la flota fue rumbeando hacia la llegada en Dársena Norte. Al comienzo hubo corriente de bajante, que en la zona de Colonia tiene particular intensidad. Y en la corrida final, ya rodeado el Km 19, la corriente cambió a creciente con una fuerza muy conveniente. El primero en cruzar la línea fue "Fuga", a las 15.30 hs.

CLASIFICACION

VELEROS CLASICOS

CLASE "CLÁSICOS"

- 1) TRAVIESO, Alejandro Mitchell
- 2) TERRANOVA, Lucas Anderson
- 3) FASTNET
- 4) MAY BE II, Guillermo Maspero
- 5) KATY II, José Blanco

CLASE "VINTAGE"

- 1) FRAM, Oscar Crespo

ORC INTERNATIONAL

SERIE "A"

- 1) y 1° GENERAL, SAN GREGORIO, Simón Simsiroglu
- 2) COLUMBIA/MAD MAX, Julián Somodi
- 3) MERCENARIO 4, Julián Somodi
- 4) GAUCHO, Funes de Rioja
- 5) MAC, Fernando Chain

SERIE "B"

- 1) THONET & VANDER ST, Marcelo Sellanes
- 2) LADINO, Pablo Maffei
- 3) NEREO, Enrique Azzali
- 4) KAIZEN, Carlos Maglio
- 5) JABEQUE RELOADED, Mones Ruiz/Abud
- 6) PAPAREIM, Marcelo Miniati
- 7) TOLERANCIA CERO, Jorge Ibarborde
- 8) HAPPY HOUR, Vicente Ragognetti
- 9) BANZAI, Escalante
- 10) RUFIAN, Victor Mauro
- 11) EPHYDERMA/ZARATUSTRA, Raul Giménez

ORC CLUB

SERIE "A"

- 1) SUREÑO, Santiago Braun
- 2) FJORD VI, Juan V. Tedin

- 3) MATADOR, Carlos Pinto
- 4) MARÍA MARÍA, Marcelo Spotorno
- 5) DON QUIXOTE, Santiago Mollard

SERIE "B"

- 1) CIRUJA, Juan Ruggero

SERIE "C"

- 1) y 1° GENERAL, USHUAIA, Andrés Somodi
- 2) MARÍA LUISA, Santiago Negri

ORC CLUB - TRIPULACIONES EN DOBLES

- 1) TATA, Carlos Cámpolo
- 2) CORRENTOSO SURFER, Alejandro Laurence
- 3) BIG BANG, Omar Lauda
- 4) FUGA, Mariano Delgui

PHRF

SERIE "A"

- 1) MECANAU MAX, Luis Mieulet
- 2) REMACHO, Eduardo Romero
- 3) EUREKA, José Guala
- 4) GHOST, Patricio Trench
- 5) BAGUAL, Rodrigo Lueg
- 6) DRAK, Juan Fiala
- 7) PEREGRINO, Pablo Monsegur

SERIE "B"

- 1) ESTELA, Hernán Fernández Oroscio
- 2) BENITO, Eduardo Berón
- 3) CORRALITO 5, Luis Zimmerman
- 4) FIDELIO, Raul Monsegur
- 5) TIEMPO, Horacio Luvelo
- 6) PURO ROCK, Luis Linietsky

SERIE "C"

- 1) PAMPERITO, Gonzalo Largaña
- 2) CHERIE, Federico Matera
- 3) KIKYMAR WAY, Miguel Aldatz

TRIÁNGULO DEL PLATA 2016

A las 12.00 hs. del soleado viernes 8 de julio pasado, frente al Km 5 del Canal Sur de Acceso a Bs. As. y soplando entre 8 y 10 nudos del Norte, partieron once veleros en esta regata de 422 millas, organizada por nuestro Club. La instalación reglamentaria de balizas satelitales de comunicación automática y periódica permitió el seguimiento permanente de esta interesante regata.

A puro spinnaker, los participantes hicieron rumbo directo hasta la primera marca. Pasando por La Plata a las 16.00 hs., FUGA lideraba un quinteto que se iba perfilando adelante del lote. Con Atalaya al través a las 18.00 hs. el viento se mantenía en 11 nudos del Norte y el trámite se hacía rápido. A las once de la primera noche todos habían pasado la Torre Oyarvide y a las 01.30 hs la flota había dejado atrás Punta y Banco Piedras para atravesar Samborombón.

A las 07.00 hs. del sábado 9 de julio, MARÍA MARÍA comunicó a la Comisión de Regata que abandonaba la regata por averías en su aparejo y que retornaba a

BAires por propios medios. A las 07.20 hs. FUGA rodeó en primer orden la marca afuera de la Punta Rasa y el banco San Agustín, en San Clemente. Dos horas detrás del líder viró el 2° barco, TATA y después los demás hasta que el PURA VIDA viró en último término a las 12.42 hs. Los diez participantes salían de la segunda marca a rumbo directo hacia Punta del Este, pero justo al mediodía el viento fue mermando con peligrosos pozos de calma que atraparon a varios, entre ellos al FUGA que quedó gareteando por casi una hora mientras sus adversarios lo pasaban y se le escapaban. Un centro de alta presión estacionado al este de San Clemente mantenía el buen tiempo pero causaba traicioneros recalmones que le complicaron la regata a todos los regatistas.

El liderazgo cambió de manos mientras todos trataban de mantener el mejor rendimiento posible con tan poco viento. A las 15.00 hs. FUGA ya filaba 9,4 nudos a rumbo directo recuperando terreno perdido. A la hora del ocaso, LIHUEN avisó que había

chocado contra un ballenato sumergido pero su escasa velocidad de 4 nudos evitó que ocurriesen inconvenientes. Toda esa noche el problema fue la calma, en una regata que se había transformado en un ajedrez permanente, donde el menor error hacía perder mucha distancia.

Apenas pasadas las 07.00 hs. del domingo 10 bajo exasperantes 3 nudos del oeste, FUGA de nuevo adelante, empezó a rodear la isla Gorriti, tardando una hora y media para dejarla atrás. Siete de sus perseguidores fueron rodeando la tercera marca esa mañana pero también quedaron encalmados casi al garete en la bahía de Maldonado hasta que a las 14.00 hs. llegó un viento del sur a 8 nudos afuera de Piriápolis. Pero duró poco, a las 19.30 hs. se había vuelto a comprimir la flota. Más tarde FUGA todavía seguía adelante pasando la isla Flores con buen viento entonces, seguido por TATA a 2,3 millas por su aleta de babor. Apenas 38 millas separaban al primero del último, PURA VIDA que con un poco más de brisa había avanzado y ya había superado Piriápolis. Agrupados en apenas seis



millas asediaban al primero, TATA, TINTO, NICO, CABERNET, MAX POWER y LIHUEN. A las 23.00 hs. los ocho delanteros pasaban frente a Montevideo con viento ENE de 9 nudos. Pero a medianoche volvió a calmar. PURA VIDA superó la cuarta marca afuera del puerto unas ocho horas detrás del FUGA.

Los diez barcos avanzaron despacio toda la noche, el lunes 11 amaneció con una brisa del ENE a 15 nudos. PURA VIDA, muy retrasado decidió su abandono de la regata a las 08.00 hs. continuando hacia Buenos Aires sin novedad. TINTO, TATA, NICO y CABERNET se habían arrimado a la costa oriental, mientras el resto se mantenía

sobre el rumbo directo por el medio del río, sin arriesgar. El viento del este refrescó antes en la costa y FUGA, el más adentrado del río al sur del pelotón, arrancó más tarde que los demás. A las 11.00 hs. del 11, había ocurrido otra compresión de flota a la altura de Puerto Sauce. Distribuidos en una franja de unas 10 millas en Latitud, navegaban a toda vela TINTO, NICO, TATA, LIHUEN, CABERNET, MAX POWER y FUGA. Dos horas después, ya cumplidos los tres días de regata, FUGA iba apenas adelante de TATA, LIHUEN, CABERNET Y MAX POWER, los cinco delanteros alineados sobre la derrota directa al Km 2 del Acceso a Bs. As. Los dos Match 30 CABERNET y MAX POWER casi pegados en una regata

aparte. Algo distanciados hacia Colonia habían quedado TINTO y NICO.

A las 14.00 hs. los siete primeros cortaban el eje "Colonia-La Plata". Por su parte, ALTO RIESGO, CONFIANZA CIEGA y PURA VIDA seguían presionando desde atrás. Otra vez se encalmó la flota, de "adelante para atrás" y otra vez llegó el viento con los barcos chicos acercados a los más grandes. Con las últimas luces del lunes, FUGA arribó en primer lugar a las 18.07 hs., ganando la Cinta Azul de la regata. Detrás suyo fueron llegando sus rivales hasta que a las 05.05 hs. del martes 12 de julio pasado, cruzó la línea el más pequeño de la flota, el veloz CONFIANZA CIEGA, muy bien llevado por Santiago Zizzi y Fernando Ines, que además de su Serie ganó la General.

CLASIFICACION

ORC CLUB

SERIE "A"

- 1) TATA, Carlos Campolo / Cristián Pfisterer
- 2) LIHUEN, Joaquín / Julio Dos Reis
- 3) NICO, Marcelo den Toom / Eduardo Rocco
- 4) FUGA, Mariano Delgui / Juan Filipich
- 5) TINTO, Luis Gimenez / Miguel Aldatz
- DNF) MARÍA MARÍA, Marcelo Spotorno / Juan Scorticati
- DNF) PURA VIDA, Martín MacDougall / Fernando Gill

SERIE "B"

- 1) ALTO RIESGO, Fernando Saux / Martín Nash
- 2) MAX POWER, Arturo Morgan / Ignacio Ramayón
- 3) CABERNET, Diego Codiroli / Adrian Criscione

SERIE "C"

- 1) y 1° General CONFIANZA CIEGA



CORBETA PATAGÓN

Este certamen para monotipos fue organizado por nuestro Club los días viernes 4 al domingo 6 de marzo pasado en nuestra sede de Darsena Norte.

Participaron embarcaciones de las Clases Soling, OD 27 y Grumete que desarrollaron seis regatas respectivamente. La competencia en la Clase Soling fue un monólogo de Collins. En la Clase OD 27 tres barcos disputaron la delantera, que al final Pocas Pulgas ganó por un punto de diferencia con el 2° puesto, el cual quedó empatado entre

Two y Ponto 2. En la Clase Grumete Carlos y Jorge Maffei discutieron el liderazgo, que finalmente quedó en poder del primero por el mínimo margen de un punto.

CLASIFICACION

CLASE INTERNACIONAL SOLING

- 1) SOLING, Matías Collins
- DNC) WHY NOT ?, Pedro Azcueta
- DNC) EDDING, Gustavo Warburg

CLASE OD 27

- 1) POCAS PULGAS, Gabriel Rodriguez

- 2) TWO, Jeremias Speranza
- 3) PONTO 2, Sebastián Vignale
- 4) SJAT, Jorge Lusa
- 5) GUASON RELOADED, Gustavo Capusotto

CLASE GRUMETE

- 1) AYAX, Carlos Maffei
- 2) MAGOO, Jorge Maffei
- 3) ANTARES 2, Rodrigo Dueñas
- 4) CANELA, Ramiro Villamarín
- 5) GRILLO, Franco Valette
- DNC) SKYWAY, William Hicklin
- DNC) PETREL, Horacio Maffei



REGATAS DE MONOTIPOS

TORNEO DE OTOÑO

El sábado 23 de abril pasado comenzó la edición 2016 del Torneo de Otoño, certamen para clases monotipo organizado por nuestro Club en Dársena Norte. El primer fin de semana se realizaron las regatas para las Clases S 33 y OD 27 con la participación de 10 barcos inscriptos.

Los recorridos "barlovento-sotavento" de

cuatro piernas se fondearon frente al Puerto de Buenos Aires. La Clase S 33 contó con arbitraje en el agua. Las regatas se iniciaron con poco viento del Norte, que durante el transcurso de la primera prueba calmó totalmente y motivó la anulación de la regata. Luego de esperar un tiempo prudencial y viendo que las condiciones no prosperaban,

la CR anuló todas las actividades por el día, regresando la flota a puerto.

El domingo 24 amaneció con mejores condiciones, viento del sector SSE a 12 / 16 nudos, borneando hacia el Norte en el transcurso de la jornada. Cuando comenzó la corriente de bajante, una gran cantidad



de camalotes y troncos invadieron la cancha de regatas. A pesar de eso, la CR logró largar y completar 3 regatas.

Una vez arribados los barcos a Dársena Norte se realizó la Entrega de Premios y el Agasajo a las Tripulaciones de las dos Clases en nuestro edificio Carlos Corrales Badaracco.

El Torneo continuó el sábado 7 de mayo. Habiendo cumplido su programa las dos Clases de quilla recién mencionadas, los siete Grumetes inscriptos corrieron en una cancha fondeada en la zona de Punta Anchorena. Las Clases de orza compitieron en otra cancha fondeada en la zona Los Pozos frente al Puerto Nuevo. El día presentó buenas condiciones climáticas con viento sudeste a 10/13 nudos, que permitieron completar todas las regatas programadas. El domingo 8 persistió el buen tiempo con viento del ESE a 8/10 nudos.

El sábado 14 de mayo comenzó el fin de semana final del Campeonato. Sopló viento estable del NE a 8/10 nudos que a media tarde borneyó hacia el este, mientras el río corría en bajante. Esas condiciones permitieron cumplir con la programación de la

jornada. Pero al amanecer del domingo 15, la rotación del viento había seguido hasta el SSW con viento de 17/20 nudos, un "pamperito" que sometió a los regatistas al mayor esfuerzo del torneo, pero igualmente se cumplió con el plan del día sin mayores inconvenientes. Tras el arribo de los participantes tuvo efecto en nuestra sede la Entrega de Premios y el Agasajo a Tripulaciones.

CLASIFICACION

CLASE S 33

- 1) CINQUE, Federico Haymes Viedma
- 2) ALLEGRO, Martín Ramos
- 3) CHINO, Francisco van Avermaete
- 4) XE, Fernando Landini
- 5) REPUESTOS, Augusto Bassanetti
- 6) GAUCHO, Miguel Corti

CLASE OD 27

- 1) PONTO 2, Sebastian Vignale
- 2) GUASÓN, Gustavo Capusotto
- 3) SHANGRI LA, Fernando Queirel
- 4) SJAT, Jorge Lusa

CLASE GRUMETE

- 1) MI VIEJO, Hernán Muñoz
- 2) MAGOO, Jorge Maffei
- 3) AYAX, Carlos Maffei

- 4) CARIBOU, Arturo Morgan
- 5) PETREL, Horacio Maffei
- 6) ANTARES, César Chichizola
- 7) GASPAR DE LA NUIT, Marcelo de Los Santos

CLASE INTERNACIONAL F 18

- 1) Pablo Völker - 2) Juan Aragonés
- 3) Cruz Gonzales Smith - 4) Agustín Krevisky
- 5) Christian Vilate - 6) Diego Baialardo
- 7) Esteban Blando - 8) Gabriel Berberian
- 9) Federico Reim - 10) Toto Caputo
- 11) Hernán Salerno - 12) Laureno Marquinez
- 13) Martín Vanzulli - 14) Guido Colombo

CLASE INTERNACIONAL 29ER

- 1) José Chifflet - 2) Nicole Hovassapian
- 3) Massimo Contesi - 4) Tomás Vugman
- 5) Germán Billoch - 6) Damián Vilches
- 7) Felipe Cosentino - 8) Tomás Fitte
- 9) Marina Fernández Chinigo - 10) Martina Rodríguez Califri
- 11) Patricio Martinek - 12) Candelaria Gari
- 13) Guillermo Miri Echavarría

CLASE INTERNACIONAL 420

- 1) Clara Videla - 2) Camila Barletta
- 3) Clara Vignati Garona - 4) Ramiro Cosentino
- 5) Nicolas Radovitzky - 6) Franco Hagen
- DNC) Victoria Agote Dorrego - DNC) Fausto Peralta
- DNC) Julian Scarone



CAMPEONATO DE INVIERNO 2016 CLASES S 33 y OD 27

REGATAS DE MONOTIPOS

Organizado por nuestro Club con el auspicio de Galicia Eminent, se desarrolló este certamen durante los días sábado 11 y domingo 12 de junio pasado en nuestra sede Dársena Norte.

Se completaron diez regatas sobre recorridos "barlovento-sotavento" fondeados en la zona Los Pozos frente al Puerto Nuevo. Se utilizó el formato "blitz race" con arbitraje instantáneo.

Fueron dos jornadas de muy buen tiempo. El sábado sopló del WSW a

12/16 nudos y se realizaron 6 regatas. El domingo, un noroeste de valores similares facilitó la concreción de otras cuatro regatas.

Tras el retorno de las embarcaciones, las tripulaciones se reunieron en nuestro edificio Corrales Badaracco donde se celebró la Entrega de Premios.

CLASIFICACION

CLASE S 33

- 1) THOMPSON REUTERS, Augusto Bassanetti
- 2) CINQUE, Federico Haymes Biedma

- 3) XE, Leonardo D'Onofrio
- 4) ALLEGRO, Facundo de Achával
- 5) CHINO, Sergio Armesto
- 6) GAUCHO, Pablo Renna
- DNC) CHINO, Matías Rigoni

CLASE OD 27

- 1) PONTO 2, Sebastián Vignale
- 2) SJAT, Martín Ferrero
- 3) GUASON RELOADED, Gustavo Capusotto
- 4) POCAS PULGAS, Julián Rodríguez
- DNC) INTRÉPIDO, Carlos Agnoletti





WIFI LIBRE

EN EZEIZA, AEROPARQUE, SAN FERNANDO, CÓRDOBA, MENDOZA, SALTA, BARILOCHE, PARANÁ, COMODORO RIVADAVIA, IGUAZÚ, TUCUMÁN, MALARGÜE, MAR DEL PLATA, SANTIAGO DEL ESTERO, SAN RAFAEL, RÍO CUARTO y SANTA ROSA.



AA2000.COM.AR



Aeropuertos **Argentina 2000**



/AA2000OFICIAL



CUANDO
SE SUPERAN
LOS MAYORES
DESAFÍOS,
SE HACE
HISTORIA.

Este reloj presenció la perseverancia
y la precisión de las tripulaciones. Acompañó
a equipos que ponen a prueba los límites del océano.
No solo marca el tiempo. Marca su época.



OYSTER PERPETUAL YACHT-MASTER II

