

# EL YACHT

del Yacht Club Argentino



Los vuelos tardan todos  
más o menos lo mismo.

Pero a tu pasaje  
llegás más rápido  
con **Quieroviajes.**

Elegí Galicia Éminent.

N° 210, año XVII, diciembre 2016

**Director**

Alfredo Batíco Rojas

**Diseño**

Sebastián Kirschenbaum

**Impresión**

EBD Impresiones  
4246-9835

**Yacht Club Argentino**

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

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

**Comisión Directiva**

**Comodoro**  
Juan V. Tedin

**Vicecomodoro**  
Eduardo E. Camou

**Secretario Honorario**  
Jorge A. Jáuregui

**Prosecretario Honorario**  
Fernando J. Fraguío

**Tesorero Honorario**  
Carlos V. D. Jasson Hardie

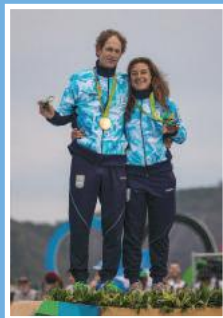
**Protesorero Honorario**  
Paulo M. Cosentino

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

**Vocales suplentes**  
César Adrogué  
Gerardo L. Araujo  
Benoit P. Culot  
Jorge A. Goulou (h)  
Alejandro E. Laurence  
Francisco J. Tavella



# Sumario



**Tapa**

Nuestros medallistas olímpicos  
Lange y Carranza

Foto: Matías Capizzano



6



16



18

4 Cultura

6 Juegos Olímpicos

9 Semana de clásicos en Colonia

10 Historia Nacional

12 Navegar con mal tiempo

16 Campeonato mundial de F18

18 Semana de Buenos Aires

21 Campeonato argentino de ORC

24 Los cuentos del Gato

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. N°7 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](http://www.vinosgalan.com)

 @AGBodegas

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



# LA PÁGINA DEL COMODORO

En nuestra última Asamblea Ordinaria celebrada el 27 de Octubre pasado, a propuesta de la HCD, se nombró Socia Honoraria de nuestro club a la Señorita Cecilia Carranza Saroli quién junto a nuestro Consocio Honorario Santiago Lange, obtuvieron la Medalla de Oro de Yachting en la Clase Nacra 17, en los Juegos Olímpicos de Rio de Janeiro 2016. Vaya para ambos nuestras más calurosas felicitaciones. En el interior de la revista encontrarán una crónica detallada de las regatas.

Otros artículos interesantes que podrán ver, son las notas referidas a la Semana de Buenos Aires 2016, que se llevó a cabo del 1° al 10 de octubre pasado, con la participación de 775 barcos, más de 1150 competidores de 9 países y el Campeonato Mundial de la Clase Internacional Formula 18, en el que participaron 45 barcos de ocho diferentes países, desarrollado a principios del mes de noviembre. También en lo que se refiere a Yachtig a Vela, publicamos en este número las notas del Campeonato Argentino de ORC 2016 y las pruebas del calendario de regatas internas, además de una interesante crónica de la Semana de Clásicos de Colonia que organiza la Asociación Argentina de Veleros Clásicos junto con el Club y el Náutico San Isidro.

Respecto a la actividad de Yachtig a Motor, está reflejada en la nota referida al tercer capítulo del Campeonato de Yachting a Motor YCA 2016, con sus recorridos y resultados.

Recomiendo muy especialmente leer la nota “Navegación con mal tiempo” de nuestro consocio Contralmirante Cesar Recalde y en otro orden de cosas, un interesante artículo sobre el Alte. Brown, en el que reproducimos el Parte de Acción dirigido al General Alvear, cuya réplica del original obra en poder del club gracias a la donación del Señor José Fernando Martínez y Urquiza.

Las próximas regatas son: A principios del mes de enero de 2017 se inicia la temporada con la Semana Mar de Solís, a partir del 14 de enero, como todos los años, se disputará en Punta del Este el Circuito Atlántico Sur Rolex Cup, en el que esperamos contar con la nutrida participación barcos de Uruguay, Brasil y nuestro país ya habitual en esta prueba. A continuación, se realizará del 24 al 28 de enero, la Semana de Clásicos de Punta del Este coorganizada por la Asociación Argentina de Veleros Clásicos junto con el YCO, YCU, YCPE e YCA. Por último, el 11 de febrero del año próximo se largará la XXV edición de la Regata Buenos Aires – Rio de Janeiro, coorganizada por el Iate Clube de Rio de Janeiro y el Yacht Club Argentino, y que coincidirá con los setenta años de su creación. Esta regata nació gracias a la brillante iniciativa de Don Fernando Pimentel Duarte y Don Hipólito Gil Elizalde. Vaya en estas líneas un cálido y agradecido homenaje a sus idealistas creadores.

Buenos vientos y mejores singladuras.

Juan V. Tedin  
Comodoro



### Apertura del ciclo 2017

El jueves 9 de marzo se presentará en la sede de Dársena Norte La Academia Tango Club, orquesta típica, dando comienzo a nuestro ciclo de actividades de 2017.

La Academia Tango Club es una comunidad de Orquestas de Tango dirigidas por Rodolfo Roballos.

Las Orquestas que componen este espacio se han presentado en el Festival de Tango de Buenos Aires, en Torquato Tasso, en los Centros Culturales Carlos Gardel, Resurgimiento, y Julian Centeya entre otros.

Asimismo han realizado giras a Tierra del Fuego, La Pampa, Uruguay y Chile.

Rodolfo Mederos es su Director Honorario.

**Duo de piano y violín**

El jueves 20 de abril se presentaran Rafael Gintoli al violín, junto a la pianista Paula Peluso.



**Concierto de Jazz**

El jueves 8 de junio se presentará la Dixie Jazz Band.

**Concierto español**

El miércoles 10 de mayo tendremos el honor de presentar a Javier Ares Yebra en guitarra acompañado por conjunto de cámara.



**Concierto de piano**

El miércoles 5 de julio la premiada pianista rusa Irina Dichkovskaia nos deleitará con un concierto de piano en el que interpretará obras de Chopin y Rachmaninov



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

EXXONMOBIL - FORD S.A. - ZOLODA S.A. - ROJAS Y GADANO - GALICIA EMINENT - CASA PUENTE - NIDERA S.A. - MARSH CIA. SEGUROS - DALLESIO IROL - DORREGO LOPEZ Y NOVES - AEROPUERTOS ARGENTINA2000 S.A. - HOTEL CASTELAR - EMBAJADA REPUBLICA DOMINICANA - ROLEX S.A - SOCIO DONACION MIGUEL ANGEL IGLESIAS.

CREEMOS  
QUE SE PUEDE  
SALVAR  
UNA VIDA

CON UN  
AIRBAG  
Y CON  
UN LIBRO.

Pensamos en autos, pero no en autos vacíos.  
Pensamos en los que van adentro, en los que van atrás, los más chicos.  
Por eso mantenemos nuestro compromiso con la educación.  
Celebramos los 50 años de nuestra Escuela Técnica Henry Ford  
y ya remodelamos 22 de las 41 escuelas construidas y donadas  
por Ford y sus Concesionarios en zonas rurales a lo largo del país.  
Y hacemos esto porque **PENSAMOS MUCHO MÁS QUE EN AUTOS.**



Llegá más lejos

   /fordargentina

[ford.com.ar](http://ford.com.ar)

SALON DORADO

## CASTELAR HOTEL & SPA

Un sitio con historia

FOYER F. G. LORCA

EVENTOS EMPRESARIALES Y SOCIALES CASAMIENTOS, DESPEDIDAS, 15 AÑOS



CASTELAR  
HOTEL & SPA

Av. de Mayo 1152 (C1085ABO)

Tel: 4383-5000

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

[eventos@castelarthotel.com.ar](mailto:eventos@castelarthotel.com.ar)

# JUEGOS OLIMPICOS RIO DE JANEIRO 2016

por ALFREDO BAFICO



© MATIAS CAPIZZANO

Contra todos los vaticinios negativos, los recientes XXVII<sup>os</sup> Juegos Olímpicos de Verano se realizaron con absoluta normalidad en la siempre impactante Río de Janeiro, con un despliegue impresionante de las delegaciones de 206 países que compitieron en 306 competencias desarrolladas para las 41 especialidades diversas de 28 deportes olímpicos. Alrededor de 12000 personas -entre 11551 atletas y sus directivos- desfilaron en el estadio Maracanã totalmente ocupado por el público, en la gigantesca ceremonia inaugural celebrada a las 20.00 hs. locales el viernes 5 de agosto pasado.

Argentina participó con 213 atletas, los cuales han traído cuatro medallas, los premios míticos que solamente se entregan a los tres primeros clasificados en cada modalidad deportiva. También trajeron once diplomas otorgados a los clasificados entre el 4º y el 10º puestos.

Tres de esas medallas son doradas, una de las cuales premió en Vela a la tripulación argentina de la Clase Nacra 17, formada por Cecilia Carranza y Santiago Lange. De las otras dos medallas doradas, una fue para Judo Femenino Hasta 48 kg. y la otra para Hockey Sobre Césped, Varones. La medalla plateada correspondió a Tenis Single, Masculino.

Poco antes de iniciarse estos Juegos, nuestro Presidente de la Nación comentó en Río de Janeiro que detrás de 1 segundo menos hay miles de horas de trabajo. En efecto, si se dedicasen 8 horas diarias durante cinco días semanales para una preparación deportiva individual, en los cuatros años de una olimpiada se totalizarían 7680 horas. Para lograr un nivel de máxima excelencia internacional, se necesitan más días de la semana y más horas diarias. Y en muchos deportes, casi todos, para alcan-

zar una medalla olímpica se precisan más que cuatro años de preparación.

La exigencia del máximo nivel olímpico, que se basa en el lema "altius, citius, fortius", hace desaparecer cualquier límite. Para el olimpismo, nunca es bastante y no hay rivales chicos. Todo triunfo depende de una preparación seria y acertada que va más allá del "alto rendimiento" porque cualquier desempeño depende de la decisión de ganar y de la habilidad que tengan el atleta y sus preparadores.

Tanta exigencia parece no haber dejado nada de diversión, ni en juegos ni en deportes. Fue llamativo ver el llanto con que varios ganadores reaccionaron ante su éxito. Pareciera que el sacrificio estuviese superando la diversión. Como si la dedicación previa fuese tan extensa e intensa que el sentido del amateurismo tendiese a desaparecer.



## LA MEDALLA DE LANGE Y CARRANZA

El reglamento de Clase del novedoso catamarán Nacra 17, establece una tripulación mixta, (C.2 TRIPULACIÓN - C.2.1 LIMITACIONES (a) La tripulación consistirá de una persona femenina y una persona masculina durante Campeonatos Mundiales y eventos de categoría ISAF 1 ó 2) más dos trapecios, orzas curvadas para hacer "foiling" y mástil de carbono o de aluminio, entre muchísimas otras cosas.

Las 10 Clases Olímpicas corrieron en 7 canchas. Cada Clase desarrolló sus regatas de cada jornada en una cancha diferente. Todas las regatas finales ó Medal Races se corrieron en la cancha Pan de Azúcar, al lado del puerto olímpico emplazado en Marina da Gloria a la vista del público ubicado en la playa contigua. Por su situación relativa a las elevaciones geológicas de la gran Bahía de Guanabara y por sus respectivas batimetrías, esas canchas tenían vientos, oleaje y corrientes diferentes, lo que impidió mantener un desempeño parejo a la mayoría de los participantes. De las siete canchas, cuatro estaban dentro de la Bahía de Guanabara (Puente a Niteroi - Aeropuerto Santos Dumont - Escuela

Naval - Pan de Azúcar), en tanto las otras tres canchas (Copacabana - Niteroi - Pai) estaban en la salida de la Bahía con oleaje en aumento progresivo según el alejamiento de la bahía.

Seis meses antes del inicio de los Juegos, Lange y Carranza se instalaron en Río para testear extensivamente las distintas condiciones de las canchas, las respuestas del barco, de diferentes velas, de battens, mástiles y puestas a punto. Porque en cada certamen internacional, la Clase solo permite el uso de una pieza declarada para cada ítem.

Según Lange: "...adentro de la Bahía hay corrientes muy complejas y cambiantes. (Por el canal de tránsito, el agua puede correr de 3 a 5 nudos. Ndr). En una misma cancha puede haber dos corrientes contrarias al mismo tiempo. El viento se canaliza o se desvía entre los morros haciéndose borneador y difícil. Afuera de la Bahía las condiciones se van haciendo de mar abierto, con olas grandes, en cambio adentro el agua se aplana. Todo eso dificulta la puesta a punto del barco y la estrategia de regata."

Las primeras regatas de la Clase Nacra 17 se corrieron el miércoles 10 de agosto con nuestros representantes finalizando en los puestos 11, 2 y 13. Con una eficacia que reflejaba la alta competitividad de los diez equipos delanteros, y la propia, Lange y Carranza cosecharon dos 1<sup>os</sup>, tres 2<sup>os</sup> y dos 6<sup>os</sup> puestos, aparte de un 9<sup>o</sup>, un 11<sup>o</sup>, un 13<sup>o</sup> y un DSQ, que pudieron descartar al final. A mitad de las 12 regatas clasificatorias, Lange y Carranza estaban 6<sup>os</sup> en el puntaje acumulado, pero después lograron un rendimiento más parejo con mejores colocaciones. En la 9<sup>a</sup> regata ya estaban 2<sup>os</sup> en el total. Un DSQ en la 10<sup>a</sup> regata no les bajó el ánimo y lograron un 2<sup>o</sup> y un 1<sup>er</sup> pue-

tos en las dos últimas pruebas de la docena, que junto con los malos resultados en esa jornada de los australianos que lideraban desde el inicio, puso los argentinos al frente de la flota cuando solo faltaba la Medal Race, con 5 puntos de ventaja sobre Italia, 7 sobre Nueva Zelanda y 9 sobre Australia. La Medal Race es la regata final de los Juegos, en la que corren solamente los diez primeros clasificados y asigna doble puntaje. En una entrevista previa a los Juegos, Lange había comparado la Medal Race con una final de fútbol por penales.

• • •

En la largada de aquel martes 16 de agosto, los argentinos tuvieron que cruzar toda la flota y algún rival debió alterar su rumbo para evitar la colisión, por lo que fueron penalizados con un giro completo en el mismo lugar. Esa demora hizo que rodearan la primera marca de barlovento en el último puesto. Adelante iban NZL, AUS y AUT (Austria). En la pierna franca, los argentinos mostraron sus seis meses de trabajo en Río, la experiencia de Lange en los catamaranes Tornado, sus 20 años de actividad olímpica y la experiencia de Carranza en Laser y en F 18. De décimos avanzaron al 6<sup>o</sup> lugar, con cinco barcos adelante. Siguió avanzando con notable velocidad pero en la marca de la última pierna cruzaron muy cerca de un rival con derecho de paso y otra vez fueron penalizados por los umpires. Y recorrieron esa última pierna con más velocidad que varios rivales a los que volvieron a pasar, cruzando la llegada en 6<sup>o</sup> lugar. Volvían a la rampa convencidos de haber perdido cuando les avisaron que Nueva Zelanda les había ganado la regata a Australia y a Austria, con lo cual Argentina ganaba su primera medalla dorada en Vela por apenas un punto. Esta vez la esquiva suerte de los campeones había sonreído al dúo argentino.



© MATIAS CAPIZANO

## JUEGOS PARALÍMPICOS

Río 2016 fue la XVa edición de los Juegos Paralímpicos de verano, certamen que se desarrolló del 7 al 18 de septiembre pasado. Se introdujeron dos nuevos deportes al programa paralímpico: piragüismo y paratriatlón. Se disputaron 526 eventos en 22 deportes paralímpicos. Competieron 4359 deportistas de 160 países. Argentina participó en 19 deportes con un total de 84 atletas, ganando una medalla dorada en 100 mts. femenino, una medalla plateada en lanzamiento de bala masculino y tres medallas de bronce, en 100 mts y en 200 mts masculino, y en fútbol 5 masculino.

En vela se utilizaron tres Clases Paraolímpicas distintas, todas de quillote. Como monoplasa se empleó a la Clase 2,4 Mts (16 países), como biplazas se utilizaron unidades de la Clase Skud 18 (11 países) y como triplazas se emplearon monotipos de la Clase Sonar (14 países), en las que intervinieron un total de 80 regatistas representando a 23 países. Se utilizaron las canchas Pan de Azúcar y Escuela Naval frente a la Marina da Gloria. El regatista más joven tenía 17 años y el mayor 64 (el 59% de las tripulaciones eran mayores de



40 años, el 23% fueron mujeres). Argentina participó solamente en un Clase 2,4 Mts, timoneado por Juan Fernández Ocampo, quien clasificó en 15<sup>o</sup> puesto.

# ROLEX SPORT PRICES

## PREMIO MUNDIAL ROLEX AL NAVEGANTE DEL AÑO 2016

Barcelona, 8 de septiembre de 2016.

Una vez más el premio mundial Rolex al Navegante del Año caracteriza a la navegación de vela como un deporte que impulsa y recompensa la determinación, la precisión y la pasión. Nunca es suficiente tener talento, aunque hayan habido claras evidencias de eso cuando el mundo de la vela se reunió en Barcelona para evaluar las hazañas de algunos de sus mejores atletas; aquellos individuos que han alcanzado desempeños sobresalientes durante los doce meses pasados, todo ello en persecución de la excelencia.

Los ganadores del Premio Rolex a los Navegantes del Año 2016 fueron presentados en una ceremonia de Entrega celebrada en la residencia del siglo XVIII Casa Llotia de Mar con la presencia de 500 invitados.



LANGE junto con las ganadoras femeninas del Premio Rolex 2016, medallas doradas Río 2016 en la Clase 470, las inglesas Hannah Mills y Saskia Clark

Ganador Masculino 2016, resultó el Sr. Santiago Lange.

En los recientes Juegos Río 2016, Santiago Lange aportó la épica de los Juegos Olímpicos al ganar el oro con Cecilia Carranza Saroli en Nacra 17. A sus 54 años, seis veces olímpico y dos veces ganador de una medalla de bronce, Lange fue el competidor de vela con mayor edad

de estos Juegos.

Pero su historia va más allá de su edad.

Justo un año antes de los Juegos, Lange fue diagnosticado con cáncer en un pulmón que debió extraerse.

Tras eso, estar en la línea de largada olímpica fue todo un logro del tenaz argentino.

Lange mostró lo que resulta posible cuando la pasión es respaldada por coraje y determinación.

*“Este es un momento muy emotivo en una muy larga carrera de navegación a vela. Es un triunfo para ‘nosotros’ porque no lo podría haber hecho sin Cecilia. Quiero agradecer a todos los otros nominados, a quienes realmente admiro. Uno solo gana medallas doradas en los Juegos y yo siento un gran respeto por todos los otros participantes.”*

Como premio a su desempeño, Lange recibió un Rolex Oyster Perpetual Yachtmaster 40 especialmente grabado y un trofeo de mármol y plata representando al planeta coronado con cinco spinnakers de plata representando a los Continentes.

## NUEVO GIMNASIO RECIÉN INSTALADO EN NUESTRA SEDE SAN FERNANDO



# SEMANA DE CLÁSICOS EN COLONIA



© CLAUDIO CAMBRIA

Este certamen ha sido coorganizado por la Asociación Argentina de Veleros Clásicos, el Club Náutico San Isidro y nuestro Club, con el auspicio de la empresa Buquebus. Durante cuatro jornadas transcurridas entre el 29 de octubre y el sábado 05 de noviembre pasado, se disputaron cuatro regatas, todas corridas bajo mucho sol y temperatura estival por 22 barcos participantes.

**Sábado 29 de octubre.** A las 09.00 hs. se sirvió un desayuno en la carpa instalada en los jardines de nuestra sede en Dársena Norte. A las 10.00 hs. se realizó una Reunión de Capitanes en la que se aclararon últimos detalles de meteorología, navegación y reglamentos. A las 11.00 hs. se largó la Regata Bs. As. - Colonia. Una regata ágil en que el último barco arribó 4 hs detrás del 1°.

**Domingo 30 de octubre.** A las 11.00 hs. se largó la regata Colonia - Riachuelo - Colonia. También esta regata de 14,5 millas fue rápida. La Serie de Clásicos arribó completa (del 1° al último) en el lapso de 40 minutos, en cambio los Vintage llegaron separados en 70 minutos.

**Viernes 04 de noviembre.** A las 13.00 hs. comenzó una regata de 17 millas entre marcas fijas por persecución.

Desde aquel momento se sucedieron las respectivas largadas de cada participante comenzando por el de menor rating de la flota, seguido sucesivamente por sus rivales hasta que el scratch salió en último término en un plazo exactamente igual a la ventaja por distancia que le daba al barco más pequeño. Fue otra regata rápida en que la flota entera arribó en un plazo de 40 minutos. Por partidas incorrectas, hubo 5 veleros penalizados. Con todas las embarcaciones amarradas al viejo muelle de madera sus tripulaciones se reunieron allí donde compartieron un ameno Beer Party.

**Sábado 05 de noviembre.** A las 12.00 hs. se largó la regata de 21 millas Colonia - Piedra Diamante - Colonia.

Cuando los delanteros habían rodeado la baliza de la Piedra Diamante el viento se encalmó dejando a los demás fondeados con la correntada del río Uruguay en contra. Por dicha razón arribaron en tiempo solamente 8 barcos de la flota (35 %). La línea de llegada debió levantarse al horario establecido en las Instrucciones de Regata.

## CLASIFICACIÓN FINAL

### VINTAGE

#### SERIE A

- 1) AGUACIL, German Frers
- 2) GORRÍA, Ricardo Scherianz
- 3) JOANNE, Félix Noguera
- 4) ALTAIR, Diego y Martín Meilan
- 5) VENDAVAL, Jorge Eiras

#### SERIE B

- 1) FRAM, Oscar Crespo
- 2) TIRRENIA, Patricio Guisasaola
- 3) FJORD, Oscar López León
- 4) MAGDALENA, Eduardo Cavallo
- 5) El Zorzal, Martín Ocariz

### CLASICOS

#### SERIE A

- 1) MALÓN, Alfredo Pott
- 2) MALAY, Marcelo Beccar Varela
- 3) VARUNA, Juan Cruzel Guaresti

#### SERIE B

- 1) FASTNET, Gabriel Terrado
- 2) BONANZA, Ricardo Stier
- 3) TERRANOVA, Lucas Anderson
- 4) CRUZ DEL SUR III, José Moore
- 5) TRAVIESO, Alejandro Mitchell
- 6) CHARANGO, Félix Fernández Madero
- 7) BURBUJA, Carlos Dasso
- 8) PORTOFINO, Aníbal Carames
- 9) JUMAR III, Horacio Irueta

por ALFREDO BAFICO

# PARTE DEL CORONEL MAYOR BROWN



En 1816, el entonces Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve invadió la Provincia de Misiones y la Banda Oriental, con hostilidades en Corrientes y Entre Ríos. En 1820, Artigas fue derrotado por los lusitanos en Tacuarembó y en 1821 la ahora llamada Provincia Oriental fue anexada a Brasil con el nombre de Provincia Cisplatina. Con apoyo oficial argentino, el grupo de los Treinta y Tres Orientales, integrado por patriotas orientales y de otras provincias, al mando de Juan Antonio Lavalleja, cruzó en 1825 hasta la Provincia Oriental para desalojar a los brasileños. En pocas semanas, junto con las tropas de Fructuoso Rivera hicieron retirarse a los invasores y

en agosto de 1825, los orientales se reunieron en la ciudad de Florida (80 Km al N de Montevideo), donde la Provincia Oriental declaró su independencia del Brasil y su anexión a las Provincias Unidas del Río de la Plata. A raíz de esto, Brasil declaró la guerra a las Provincias Unidas, conflicto que se extendió hasta agosto de 1828.

Durante esos tres años, se sucedieron numerosas acciones bélicas, como Rincón, Bacacay, Yermal, etc. El combate terrestre más importante fue la Batalla de Ituzaingó, ocurrida en febrero de 1827 en el centro del Estado de Río Grande do Sul.



El Imperio Lusitano-Brasileño, libre de las restricciones españolas, había acumulado poder financiero con una importante actividad comercial. El ahora llamado Imperio de Brasil se había independizado de Portugal en 1822. El extenso litoral marítimo del Imperio había motivado muchos años antes, la compra de navíos de porte y la propia construcción de otros navíos menores, tripulándolos con dotaciones brasileñas instruidas por oficiales portugueses. Hacia 1825, la falta de infantería adiestrada, se había solucionado en Brasil con el contrato de 4 ó 5000 mercenarios prusianos. Por su parte, las Provincias Unidas estaban empobrecidas por su limitado comercio exterior más su reciente emancipación y solamente la Provincia de Buenos Aires contaba con alguna capacidad financiera para solventar gastos militares. Entre estos esfuerzos se había adiestrado y pertrechado un importante ejército con buena caballería y artillería pero las Provincias Unidas recibieron la declaración de guerra sin contar con suficientes unidades navales.

En pleno conflicto, durante el año 1826 las diez y seis Provincias Unidas firmaron una Constitución (llamada "Unitaria" por las provincias que poco después la rechazaron), en virtud de la cual el país se denominó Nación Argentina. Aquel mismo año se reincorporó al servicio activo a Guillermo Brown con el grado de Coronel Mayor y se adquirieron doce unidades de porte liviano, de poco calado, más eficientes para operar en el río de la Plata desde la rada de Buenos Aires, como la fra-



## ¡VIVA LA PATRIA!

*Goleta de guerra Maldonado, frente á Martia Garcia, Febrero 19 de 1827.*

El que suscribe tiene el honor de poner en conocimiento del Exmo. señor Ministro de Guerra y Marina, que en prosecucion de las operaciones militares del ocho, y nueve del presente, el doce dió la vela de la boca del Guazú con una division de diez buques, Uruguay arriba, en persecuimiento del enemigo que seguia fugando, (dejando al cuidado de la Isla la division de mas fuerza) enfrente de San Salvador vió los fragmentos de tres buques que habian quemado los enemigos porque habian encallado. Siguiendo mas arriba de Puerto-Landa, lo alcanzó al que suscribe, un bote de los enemigos que venia pasado, y dos marineros que venian en él, pertenecientes á la tripulacion del bote parlamentario que nos habian aprisionado el 29 de Diciembre del año pasado, informaron al que suscribe que el enemigo en número de cinco buques habia entrado en el Gualaguaychú, en donde se habian entregado, tirando antes de entrar parte de la artillería al agua para poder pasar la barra de éste rio. Tambien tuvo noticias el que suscribe, que dos buques de los enemigos habian hecho su escape por el Paraná Gutierrez, y en el momento destacó al Teniente Coronel Espora, para que con las goletas 29 de Diciembre, que él monta, la Union, y Guanaco, mas una cañonera, persiguieran á estos dos buques; en consecuencia el Guanaco, y Union se apostaron en la boca del Guazú, y el señor Espora en la cañonera se introdujo Guazú arriba; al mismo tiempo ordenó á la division de la Isla enviase cinco cañoneras á posesionarse de Caracoles, y Palmas, como lo verificaron; pero despues de tanta actividad, y celo, ha sabido el que suscribe con disgusto, que ya era tarde, y que habian logrado escaparse: siendo el resultado de la campaña haberse apoderado de los cinco buques enemigos que habian llegado á Gualaguaychú; quedando en poder del gobierno de aquel territorio los prisioneros en número de mas de quinientos.

El infrascripto pone tambien en el conocimiento del Exmo. señor Ministro que de los buques enemigos quemados se han salvado pedazos de palos, anclas, y mucha parte de la caballería aunque en trozos.

El que suscribe aprovechará la oportunidad de comunicar á S. E. el señor Ministro, otros detalles de la campaña, y entretanto le saluda con toda su consideracion y respeto.

GUILLELMO BROWN.

Exmo. Sr. Ministro, Secretario de Guerra y Marina.

*Imprenta del Estado, calle de la Biblioteca n.º 88.*

Reproducción del correspondiente parte de acción del entonces Cnel. Mayor Brown dirigido al Ministro de Guerra y Marina, Carlos M. de Alvear.

gata 25 de Mayo (*sola unidad de dos cubiertas*), goletas Maldonado, Sarandí y Río, bergantines Congreso y República, etc. Las tripulaciones estaban formadas por pescadores, hombres de tierra y marinos extranjeros agregados como voluntarios en diversos cargos, con tiempo escaso para instruir personal en maniobras marinas, navegación y artillería.

Desde el inicio del conflicto, el Imperio bloqueó al Río de la Plata, desembarcando fuerzas en la ribera oriental, tal que Colonia y Montevideo estuvieron siempre en poder del Brasil.

En enero de 1826, el Gobernador de Buenos Aires, Gregorio de Las Heras au-

torizó a naves fletadas por particulares, ejercer la guerra de corso contra el Brasil. En una noche de septiembre del mismo año, dos botes al mando de César Fournier capturaron a la goleta Maldonado fondeada frente a la isla Gorriti y eludiendo el bloqueo, la trajeron a Buenos Aires para venderla al gobierno de Rivadavia.

En febrero de 1827 una fuerza naval al mando del Cnel. Mayor Brown inició operaciones en el río Uruguay para desalojar a las unidades brasileñas que allí impedían el apoyo logístico del ejército argentino que avanzaba contra las fuerzas imperiales. El día 8, embarcado en la goleta Sarandí, Brown presentó combate formando

sus naves en una línea frente a la margen argentina del río Uruguay, aguas debajo de la isla Juncal. El sostenido cañoneo de las dos partes se interrumpió a la tarde por un breve pero violento temporal estival. La bajante del Uruguay favoreció a Brown y al final del día 9 los argentinos habían capturado doce unidades imperiales, mientras tres habían sido incendiadas por sus propios tripulantes y otras tres se replegaron.

A los tres días, el Cnel. Mayor Brown, embarcado en la goleta Maldonado zarpó del Guazú y cerca de Gualaguaychú batió y capturó tres goletas brasileñas de 200 toneladas y dos cañoneras de 100 toneladas.

# NAVEGAR CON MAL TIEMPO

## Del conocimiento a la acción



### 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.

Continuar hacia el destino previsto puede ser imposible en casos de vientos de proa muy duros con mar gruesa. El ángulo real de ceñida de la mayoría de los barcos, aumenta en las condiciones de vientos duros. En la superficie del agua se forma una corriente de arrastre que puede llegar a 2 o 3 nudos. Las olas pueden ser tan grandes y los golpes contra ellas tan fuertes que sea imposible avanzar. Aquí el beneficio de llegar se paga con costo en términos de cansancio de la tripulación y riesgos de roturas o lastimaduras. Con vientos de popa muy fuertes, continuar hacia el destino puede implicar el riesgo de encapillar una ola, o tumbarse por pérdida de gobierno en casos extremos. Ello puede aconsejar evitar esa situación y no seguir hacia destino en esas condiciones. Una anécdota vale por mil palabras:

Dos barcos muy similares navegaban juntos de regreso desde Florianópolis a Buenos Aires. Luego de Santa Marta Grande, el viento comenzó a aumentar y fue rotando del Este al Sur. A la latitud de Rio Grande, ya la intensidad de viento y la ola hacían de la navegación un castigo.

El barco A decidió entrar a Rio Grande mientras que el barco B continuó su camino. Luego de más de 24 horas de descanso reparador el barco A, luego que el viento borneara al W aplanando la ola, zarpó de Rio Grande y llegó a Punta del Este al otro día. Para su sorpresa, el barco B aún no había entrado y no lo hizo sino hasta 4 horas más tarde. Vale decir, todo el tiempo que un barco estuvo descansando, el otro estuvo sufriendo y arriesgándose.

Otra eventualidad que puede presentarse si uno decide seguir, es la entrada o cruce por zonas de bajas profundidades, peligros o de tráfico mercante en horarios nocturno o con baja visibilidad asociada al mal tiempo. Aquí es donde la previsión del Capitán es vital. Debe calcular la cinemática del avance y pensar qué sucederá a lo largo del camino, a qué hora y con qué vientos se prevé la entrada a puerto o el pasaje por una zona peligrosa. En función del resultado estimado de dicho cálculo, el Capitán debe tomar su decisión de seguir o no.

La búsqueda de refugio es una opción que siempre debe ser explorada como la primera alternativa cuando no se puede continuar hacia el destino. El refugio puede ser un puerto cuya entrada no sea peligrosa o una caleta, golfo, isla u otro accidente geográfico que permita "escondarse" a sotavento para evitar fundamentalmente las olas.

Cuando las condiciones de mal tiempo no permiten continuar a destino ni buscar refugio, hay que aguantar el mal tiempo. Ello nos plantea frente a una de las decisiones más típicas del mal tiempo, esto es la necesidad, conveniencia o factibilidad de:

- Capear ó de correr el temporal.

Capear, en general es aguantar el temporal proa al viento o al mar. Correr implica presentar la popa y avanzar en la dirección del viento o el mar.

No existe una verdad única con relación a la conveniencia de capear o correr. Cada circunstancia es distinta y cada barco se comporta en forma diferente.

Existen casos extremos en los cuales no hay duda. Por ejemplo un temporal de

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

intensidad creciente que permite, si el barco lo corre, llegar a una zona con refugio geográfico.

En este sentido es también conveniente identificar una de las situaciones más extremas y peligrosas que se pueden presentar: enfrentar un temporal que no permite avanzar contra el viento y el oleaje teniendo una costa a sotavento a una distancia peligrosa.

### Capear

Existen diversas formas de capear. La más clásica consiste en acuartelar el foque (o la trinquetilla si existe) y, recibiendo el mar y el viento por la contra-amura, trabar el timón a sotavento. En estas circunstancias, el barco comienza a navegar suavemente hacia atrás en forma sorprendentemente estable en la mayoría de los casos. En pruebas con barcos de 50 pies en vientos de 50 nudos con olas de 3 a 4 metros de altura, se han observado velocidades de deriva de 2 a 3 nudos sobre el fondo medidas por GPS. Además, a esa velocidad, va dejando hacia barlovento, una zona de agua en movimiento que hace que las olas tarden más en romper.

Esta técnica se utiliza desde tiempo inmemorial en los veleros. Este arte marinero se utilizaba, y aún se utiliza en algunos barcos pequeños como pesqueros, en combinación con la técnica de arrojar combustible o aceite al mar. En algunos casos se colocaban tanques agujereados o se bombeaba desde los motores. Con el barco yendo hacia sotavento a más velocidad que el aceite, éste iba cubriendo una superficie que se expandía hacia barlovento. En la zona cubierta con aceite o combustible, la mayor tensión superficial del agua, impedía o retrasaba la ruptura de la ola.

Una de las virtudes más importantes de capear, es la recuperación de un relativo confort y sensación de control a bordo. Ese confort, además de disminuir el nivel de stress en general, permite el descanso físico y mental de la tripulación, con lo que se logra una mejor preparación para un eventual empeoramiento de la situación.

Capear también tiene sus ventajas desde el punto de vista de la resistencia estructural. El peor problema a enfrentar en un temporal, en general es la ola rompiente. La proa frente a la mar rompiente es una cuña con la forma de la máxima resistencia estructural hidrodinámica. En la proa, el ángulo de impacto entre la dirección de la ola y la superficie tiende a ser agudo, con lo cual la energía cinética que se descarga en el barco es menor. En otras direcciones, especialmente en el costado, la energía cinética de la ola actúa perpendicularmente a las superficies del casco y la carroza, con lo cual la transmisión de energía es máxima.



Es imprescindible estar precavido que el barco navega hacia sotavento enfrentando el mar. La velocidad de deriva debe computarse especialmente si hay costa a sotavento.

Capear es mantener la proa hacia el mar. Hay diversas formas de hacerlo además de la tradicional. Ocurre que muchas veces no se puede izar el foque o tormentín por la fuerza del viento o bien ya se rompieron. Otras formas de capear son navegar a palo seco, con mayor de capa o con ancla de capa.

Cada barco presenta de una forma distinta al mar. Ello depende del equilibrio entre el baricentro de la obra viva (es el centro geométrico de lo que está debajo del agua) y el de la obra muerta (el centro vélico o centro geométrico de lo que está arriba del agua). Si éste último está a proa de aquel, entonces el barco tiende a presentar la aleta o la popa al viento. Este es el caso de la mayoría de los veleros a palo seco. El palo se encuentra más bien a proa y hace de "vela", alejando la proa del viento. Un barco de dos palos que desarbola su palo de proa, queda con la "vela" más bien a popa, con lo cual tiende a alejar la popa del viento (que es como orzar) y presentará con su amura o su proa al mismo. La presentación varía de barco en barco.

Capear a palo seco es posible si el barco presenta con su proa o amura al mar. Aún en este caso, la proa al viento es una situación débil y el barco está a merced de las olas que en general, imponen fuerzas muy aleatorias. Una seguidilla de olas que rompen puede hacer caer la proa y que el barco se atraviese.

Por tal motivo surgen otras artes para mantener la proa orientada al mar y al viento. La más común es el ancla de capa o ancla de mar. El ancla de capa es una especie de paracaídas que se arroja por la proa y se hace firme con un orinque de cabo como si fuera un ancla. Este "paracaídas" actúa como un freno hidrodinámico manteniendo la proa orientada al mar. En esta condición la estabilidad de rumbo es mayor y la probabilidad de atravesarse al mar se minimiza. Debe tenerse presente que la fuerza en el orinque puede llegar a ser similar a la que ejerce un fondeo, por lo cual todas las precauciones que se

tomen al respecto nunca serán excesivas. El arte naval indica la conveniencia de distribuir la fuerza en el orinque entre las cornamuzas, cáncamos y molinetes disponibles y el palo.

Este sistema de arte naval posee una vasta trayectoria de uso en los países del Mar del Norte, Norteamérica y Australia. Existen compañías que se dedican a la investigación y desarrollo de anclas de mar para distintos usos específicos. Muchos pesqueros en nuestro mar, especialmente los dedicados al calamar, las utilizan en combinación con pequeñas velas cangrejas para asegurar que la proa se mantiene orientada al mar.

Si bien existen algunos detractores del ancla de mar como un recurso para mal tiempo en veleros, parece más razonable pensar que la inexperiencia al respecto genera una niebla de conocimiento que limita nuestra capacidad de sacar conclusiones válidas. Su desarrollo y uso en el "primer mundo" indicarían que se trata de un recurso valioso para condiciones extremas.

Cuando no se posee un ancla de capa o ancla de mar, es posible improvisarla con un foque o tormentín arrojado al mar con un orinque fijo a la proa. Algunos barcos han arrojado incluso un ancla convencional (si, de fondear!!) que funcionaba como ancla de mar por efecto de la fricción del orinque y el propio metal del ancla. Además, derivando hacia una costa a sotavento, este puede ser el último recurso antes de estrellarnos contra las rocas o varar en una playa. El ancla seguirá a la pendura hasta que toque el fondo y haga cabeza. En ese instante, una fuerza terrible puede hacer cortar el cabo, romper las cornamuzas o no. Si es la última carta, bien vale la pena utilizarla.

### Correr

Para Eric Tabarly<sup>9</sup>, en temporales "velocidad" es sinónimo de "seguridad". Para él la mejor manera de enfrentar un temporal es justamente lo contrario, correrlo. Correr implica tener velocidad. A palo seco se han dado casos de barcos barrenando a 9 nudos a palo seco.

<sup>9</sup> Afamado navegante y autor francés que batía en varias ocasiones el record de la vuelta al mundo en multi y monocasos. Sus barcos Paul Ricard y Pen Duik fueron famosos por sus proezas en mal tiempo.



Para correr hay que tener "cancha" libre. Si se ha de correr con velas de tormenta, lo aconsejable es ser "tirado de la nariz" más que ser "empujado". Esto significa que es más conveniente correr con una velita de proa que con una mayor de capa. Hay más estabilidad.

La ventaja de correr radica en que al tener velocidad, se tiene gobierno con lo cual se puede escapar de rompientes severas y el viento relativo en el aparejo disminuye.

Uno de los riesgos de correr es que se puede encapillar la ola de adelante. Esto significa que si la velocidad del barco es muy superior a la de las olas, y se trata de un barco con poca reserva de flotación en la proa (proa pesada, cargada, inundada, con velas, etc.), existe la posibilidad que ésta se "clave". Cuando eso sucede, la ola barre la cubierta hacia popa pudiendo arrancar aún a un tripulante con arnés. El caso extremo de la encapilladura es que el barco, con la proa frenada y una rompiente en la popa, "se vaya por ojo", que es una poco elegante "vuelta carnero" sobre su eje longitudinal. Por tal razón, una de las técnicas de gobierno en el seno de la ola consiste en orzar brevemente para evitar la encapilladura. Este es un delicado equilibrio puesto que se debe evitar que se clave la proa sin que el barco se atraviese.

La sensación de gobierno a alta velocidad puede ser eventualmente falsa. Ocurre que en la espuma de una ola rompiente hay aire. Las burbujas que constituyen una mezcla "efervescente" y de direcciones erráticas, hacen que la fuerza en la pala del timón disminuya y sea irregular. Esto implica necesariamente una pérdida total o parcial del gobierno de la embarcación.

Para correr, también se pueden "dar cabos por la popa", que hacen de efecto estabilizador del rumbo. No es, en general, aconsejable el uso de anclas de capa por la popa puesto que ejercen un efecto contrario al que se busca de aumentar el gobierno.

### Desarbolarse

Es una fatalidad que puede presentarse navegando con mal tiempo. Al respecto, lo más importante a tener en cuenta es evitar que los restos del palo hagan daño al casco o tripulantes. Para tal fin, todos los barcos deben incluir en su equipo de seguridad, alicates que permitan cortar la jarcia firme.

El principio rector de las decisiones es que el palo roto, se convierte en el peor enemigo del barco y su tripulación, especialmente en cascos de fibra o de madera. Es muy difícil salvar una vela en tales condiciones y la ecuación riesgo beneficio no es razonable.

El palo en el agua, ejercerá las funciones de ancla de mar, quedando siempre orientado hacia barlovento. La jarcia debe cortarse de popa hacia proa y de barlovento hacia sotavento. Todos los cabos deben cortarse (drizas, amantillos). Los cables de electricidad o antenas deben desalimentarse antes de ser cortados para evitar cortocircuitos.

Uno de los errores más comunes es apresurarse a encender el motor y propulsar. Luego de una desarboladura, es bastante probable que haya muchos cabos en el agua. Antes de propulsar, es imprescindible inspeccionar minuciosamente todo el costado (especialmente de noche) y revisar el agua circundante.

### Tormentas eléctricas

Un breve párrafo aparte merecen las tormentas eléctricas. Los rayos son una descarga de energía potencial eléctrica acumulada en las nubes hacia la tierra. Esa descarga de miles de volts sigue el camino de la menor resistencia eléctrica. El aire tiene más resistencia eléctrica que el palo metálico o la jarcia metálica de un barco. Consecuentemente, si la maldad de las cosas inanimadas tiene que elegir entre descargar un rayo por el aire o por su barco, seguirá ineludiblemente éste camino.

Una vez que el rayo decidió ensañarse con su barco, lo deseable es que la mayor cantidad de energía eléctrica vaya a parar al agua. Para tal fin, la mayoría de los barcos tienen un cable de masa que permite conectar el palo y/o la jarcia metálica al quillote. Los quillotes, tienen diversas soluciones para hacer que la descarga se produzca en el agua. Algunos tienen una lámina de cobre que los atraviesa y el fondo está despintado.

Dentro de la lista de verificación antes de zarpar en un crucero largo o regata, es necesario verificar minuciosamente que dicha conexión esté en perfecto estado. Durante la etapa de construcción, es muy común que este aspecto sea dejado de lado frente a otras prioridades. Por tal motivo, verificarlo siempre es saludable. En barcos de fibra de carbono, las soluciones no son tan directas. En estos casos y en otros en los cuales no se confíe de la bondad de las conexiones eléctricas de pararrayos, existe una opción que sirve de paliativo para descargar el rayo al mar. Consiste en hacer firme un tramo de cadena del ancla o cable de masa cobre con un peso de los obenques de sotavento. Tomando varias vueltas de cadena al obenque y haciéndolo firme con cinta o cabos se

asegura el contacto y el tramo de cadena en el agua de alrededor de un metro, favorece la transmisión eléctrica al agua.

### Navegar

La navegación por GPS<sup>10</sup> ha contribuido a mejorar la seguridad de los veleros que lo usan. No obstante, en condiciones de mal tiempo, es conveniente considerar algunos aspectos relevantes.

En primer término, la precisión del GPS no es perfecta. Se han observado errores medios de 90 metros con desvíos estándar de 140 metros. Esto quiere decir que en el 68% de los casos hubo valores de error máximo de 230 metros. El problema es que el sistema GPS tiene una variable discrecional llamada "Selective Availability" que es controlada por el Departamento de Defensa de los EEUU para reducir intencionalmente la precisión del sistema, reservándose la máxima precisión para soluciones militares propias.

Además, existen en la cartografía digital y en papel, diferencias en el sistema de referencia que agregan incertidumbre a la posición. Recientemente, un barco virando la Isla de Alcatrazes en Brasil, dejó en el plotter de su GPS el trazo de su derrota como si hubiera pasado por el medio de la isla.

La suma de errores permite sacar una conclusión: con la baja visibilidad típicamente asociada al mal tiempo, no es confiable utilizar el GPS sin la verificación por métodos tradicionales.

Navegando con mal tiempo uno genera una incertidumbre en su posición. Con GPS es razonable pensar que en lugar de navegar un barco del tamaño de la eslora, uno está navegando un barco de una eslora y una manga igual al máximo error probable más un coeficiente de seguridad. O sea, para el valor de 230 metros de imprecisión, deberíamos hacernos a la idea que nuestro barco es redondo y mide 500 metros.

Sin GPS, lo cual puede suceder con una interrupción de la energía eléctrica o falla del sistema, el radio de incertidumbre crece significativamente. Viniendo de altamar, uno puede considerar que con la estima se pueden acumular errores de 24 millas diarias sólo con un error de velocidad de un nudo. Si un Capitán tuviera que recalar para pasar por un canal de 20 millas de ancho, sin visibilidad, existe una probabilidad grande de "no embocar"<sup>11</sup>.

El tamaño del área de incertidumbre se reduce al avistar tierra si aparece algo conocido y graficado en la carta.

<sup>10</sup> GPS significa Global Positioning System

<sup>11</sup> Hofmann-Wellenhof, H. Lichtenegger, J. Collins, Sistema GPS, Teoría y Práctica, (Global Positioning System Theory and Practice), Tercera edición. ISBN 3-211-82591-6.



La conclusión más importante y sencilla (para llevar en el bolsillo) con relación a la navegación con mal tiempo es que es muy conveniente evitar la cercanía de costas o peligros hasta que la visibilidad y las condiciones meteorológicas mejoren.

### Resistir a bordo

De la experiencia de las regatas Fasnet de 1979<sup>12</sup> y Sydney - Hobart de 1998, una de las lecciones aprendidas más importantes que se obtuvo fue: permanezca a bordo de su barco.

En esa regata Fasnet, murieron 15 personas y se perdieron más de 40 barcos. En varios casos, la tripulación abandonó el barco pasando a la balsa salvavidas. La balsa capotó y murieron tripulantes. Luego los barcos fueron encontrados aún a flote, remolcados y recuperados totalmente.

Resistir a bordo empieza por mantener la decisión de permanecer a bordo. El principal aliado es el arnés de seguridad y la línea de vida. Ningún esfuerzo por verificar la condición del arnés de seguridad y los salvavidas es demasiado. El error más común con los arneses es no usarlos. El segundo error es dejarlos tirados en cualquier lugar del barco sin verificarlos. Se han dado casos en los cuales las costuras se rompieron por estar expuestas a productos químicos o cerca de las baterías. Cuando es necesario usarlos, es de noche casi siempre. De día deben usarse siempre que el movimiento del barco por las olas o el viento pueda hacer perder el pie a un tripulante.

Resistir a bordo implica luchar físicamente con los elementos, contra el cansancio y contra uno mismo. Conservar la energía física es siempre una inversión en seguridad. Dormir antes de las tormentas, es generar energía. El calor debe conservarse. La ropa debe ser adecuada. La disciplina y el orden interno en el barco ayuda a resistir. Comer ayuda a resistir. El Capitán debe extremar su esfuerzo para poder resistir a bordo.

Resistir a bordo sigue por confiar en el barco y defenderlo. Una balsa salvavidas puede ser mejor abrigo o refugio que el propio barco, salvo en los casos extremos. Cuáles son los casos extremos? Inundaciones que no pueden reducirse en su origen ni achicar el agua que se acumula. Todo el esfuerzo que se aplique en limitar una vía de agua y achicar es siempre un seguro de vida comparado con la decisión de abandonar prematuramente el barco.

### El naufragio

Es el extremo no deseable pero para el cual es necesario también estar preparados. La experiencia de muchos casos



demuestra que los aspectos más importantes a tener en cuenta en el caso de un naufragio son:

- Activar las balizas EPIRB y las llamadas de emergencia por VHF.
- Mantenerse dentro de las balsas salvavidas.
- Mantenerse unidos a través de los cabos de los salvavidas.
- Mantener unidas las balsas mediante cabos sostenidos por las manos. Hacer firme una codera de una balsa a otra puede romper ambas.
- No tomar agua durante el primer día en el mar pues el cuerpo tiene reservas y lo que se tome será eliminado por vía urinal.
- Registrar la posición.
- Abandonar el barco con el kit de elementos personales, de primeros auxilios y de señalización. En navegaciones oceánicas largas es conveniente que cada tripulante tenga siempre lista una mochila chica de abandono con todos los elementos que, a partir del conocimiento de la zona de navegación y circunstancias particulares sean convenientes.
- Si hubiera GPS portátil, es conveniente llevarlo. Asimismo los equipos de VHF portátiles son muy útiles para llamar un barco que uno ve pasar cerca del horizonte. Los gritos y movimientos de manos de noche o a la distancia como en las películas, son un esfuerzo frustrante.
- Leer los instructivos que tienen todas las balsas.
- Mantener la calma y la esperanza.
- Llevar equipos de radio portátiles.
- Llevar abrigo y/o protección solar.
- Registrar la posición del abandono.
- Racionar los víveres que vienen con la balsa o que se hayan recuperado.

### Briefing de seguridad

El briefing de seguridad es una reunión de todos los tripulantes o pasajeros en la cual se explicitan y se explican detalles descriptivos y procedimientos de seguridad. En ese briefing que puede ser acompañado con te, cerveza, gaseosa y papas fritas antes de zarpar o apenas luego de zarpar si la meteorología es buena, se pueden cubrir algunos de los siguientes temas:

- Ubicación y empleo de salvavidas
- Ubicación y empleo de balsas salvavidas.
- Distribución de válvulas de casco
- Ubicación y uso de matafuegos.
- Normas para la noche (arranchar jarcia de labor, ubicar linternas, etc.)
- Procedimiento de hombre al agua.
- Uso de la guindola o dispositivo de rescate o izado de hombre al agua.
- Procedimiento y ubicación del timón de emergencia.
- Ubicación y uso de balizas EPIRB

### Epílogo

La navegación en veleros con mal tiempo es una circunstancia que más tarde o más temprano debe suceder. Evitarla siempre que sea factible es la regla más importante de todas. Resistir a bordo, si no se puede evitar, es la regla siguiente.

El Capitán debe ejercer su liderazgo para preparar el barco y su tripulación antes de la tormenta. Debe hacer que todos sepan que se debe hacer y asegurarse que lo que se debe hacer es posible porque el material está listo para ello. En la acción, debe apelar a su energía moral y física para impulsar a los demás a resistir a bordo, a defender el barco, lo que es defender la vida.

#### Bibliografía

- Toghill, Jeff, Manual de Crucero con Tiempo Severo (A Manual of Heavy Weather Cruising), ISBN 0713657650 160 páginas. 256 x 176 mm.  
 Coles, Adlard, Navegación a Vela con Mal Tiempo, (Heavy Weather Sailing ) ISBN 0713668679 , 256 páginas. 244 x 171 mm.  
 Mundle, Rob, Tormenta Fatal, (Fatal Storm), ISBN 0713667508 344 páginas. 198x127 mm.  
 Howard , Jim, Manual de Crucero de Alta Mar (Handbook of Offshore Cruising) ISBN 0713662255, 496 páginas. 232 x 186 mm.  
 Hinz, Earl, Tacticas de Mal Tiempo (Heavy Water Tactics), ISBN 0713668911, 176 páginas. 226 x 150 mm.  
 Rousmaniere, John, Fastnet: Force 10, ISBN 0541654211, 189 páginas.  
 Cunliffe, Tom, Crucereando con Mal Tiempo, (Heavy Weather Cruising) Segunda Edición.  
 Jones, Tristan, Una Mano para Usted y Otra para el Barco, (One Hand for Yourself, One for the Ship) , ISBN 0713642203, 240 páginas. 228 x 148 mm.  
 Hofmann-Wellenhof, H. Lichtenegger, J. Collins, Sistema GPS, Teoría y Práctica, (Global Positioning System Theory and Practice), Tercera edición. ISBN 3-211-82591-6.

<sup>12</sup> Mundle, Rob, Tormenta Fatal, (Fatal Storm), ISBN 0713667508.

---

# CAMPEONATO MUNDIAL de F I 8

---

© MATIAS CAPIZZANO



De los 45 inscriptos, finalmente concuerrieron 41 al Campeonato Mundial de la Clase Internacional Fórmula 18, que nuestro Club organizó entre el lunes 31 de octubre hasta el viernes 4 de noviembre pasados.

La flota incluyó 16 tripulaciones extranjeras (39 % del total). Alemania, Estados Unidos, Guatemala y Nueva Zelanda estuvieron representadas con un barco cada país, Uruguay con tres y Chile con nueve. Los 25 barcos restantes fueron argentinos.

Después de las tramitaciones habituales en todo evento internacional, incluidas las meticulosas mediciones -inevitables para todo monotipo- la flota comenzó las acciones del torneo con la regata de práctica, el domingo 30 de octubre pasado. Como es de práctica, en esta regata -que no tiene puntaje para la clasificación- por cábala, casi ningún regatista en ninguna Clase cruza la llegada. Pero el sol, el viento del Norte a 6 nudos y la temperatura primaveral de 20°C hicieron una jornada muy agradable.

El lunes 31 de octubre se inició la competición del certamen. A las 1200 hs. bajo un cielo muy nublado y amenazante se largó la primera prueba, que debió anularse por no llegar nadie a la primera marca en el plazo reglamentario. Al rato empezó a soplar una brisa del Norte que permitió largar otra vez. Se mantuvo el viento en los 7 nudos y se desarrolló la regata con toda naturalidad.

Seguidamente, se acomodó el trazado a un borneo persistente al NNW y se dio largada a la segunda regata de programa. Pero el viento refrescó hasta soplar unos buenos 17 nudos con rachas de 25, que sorprendieron a muchos que estaban más enfocados para vientos calmos. Esas condiciones causaron muchas tumbadas y averías con los abandonos resultantes, desde perchas quebradas hasta una mayor perforada por la caída de un tripulante al mejor estilo "Copa América". En ceñida, la velocidad del barco aumenta la velocidad del viento aparente y a su vez esto aumenta la presión en las velas. Así aumenta el momento escorante hasta el límite de

estabilidad del barco -que en la curva funcional de los multicascos es un punto de inflexión- y así los catamaranes se tumban sin ningún apoyo.

A pesar de los accidentados, se largó la tercera regata con aquel viento bravo pero abandonaron otros barcos más por diversos problemas, incluyendo algunos que no lograron cumplir con el recorrido.

La segunda jornada de regatas fue el martes 1º de noviembre, una mañana horrible con lluvia y relámpagos causantes de una larga postergación hasta pasado el mediodía. Pasada la actividad eléctrica se fondeó el recorrido "barlovento-sotavento" y se largó a las 14.30 hs. con viento ESE de 17 nudos que al rato disminuyó a 12 nudos. La segunda regata del día se corrió con el viento muy oscilante que obligó a los infaltables cambios de recorrido. La tercera regata se largó con 15 nudos del WSW.

El miércoles 2 de noviembre sopló otro ventarrón rioplatense. Se corrieron dos regatas con vientos de hasta



© MATIAS CAPIZANO

25 nudos del SSW. Esas condiciones hicieron que varios participantes ni salieran del antepuerto y volvieran al Club sin salir al río. Otros que se animaron a largar, después tuvieron que abandonar, ó por algún contratiempo ó por simple prudencia. También hubo varios que ni siquiera armaron sus barcos, "regateando bajo la carpa" y algunos pocos que ni se arrimaron al Club. Porque realmente, ésta fue una jornada para "entendidos".

En la primera regata -7a del torneo- arribaron solamente 10 barcos. Al promediar esta prueba, el viento empezó a disminuir un poco. En las regatas siguientes hubo condiciones más benignas para los sufridos regatistas.

El jueves 3, fue un día espléndido a "plein soleil". La única complicación era botar los F 18 porque soplaban 12/15 nudos del NNE en contra de nuestra rampa. Con mucha paciencia y marinería -y esfuerzo de nuestro personal- se pusieron en el agua los barcos sin ningún inconveniente, tras

lo cual la flota fue aguas afuera hasta su cancha de regatas, donde corrieron felizmente las regatas programadas para esa fecha.

El viernes 4 se corrieron las regatas restantes y se celebró la Entrega de Premios y la Ceremonia de Clausura.

Según los respectivos resultados en las 14 regatas formalizadas y computados los puntajes correspondientes, este Campeonato Mundial ha determinado la siguiente clasificación:

- 1) Pablo Völker/Juan M. Benitez
- 2) Cruz Gonzalez Smith/Mariano Heuser
- 3) Jason Hess/Nicolás Schargorodsky (GUA)
- 4) Agustín Krevisky/Eduardo Lopez Segura
- 5) Federico Ferioli/Lucas Gonzales Smith
- 6) Pablo De Fazio/Alberto Viera (URU)
- 7) Ian Rodger/Eugenia Bosco
- 8) Juan Faustin/Nicolás Aragonés
- 9) Juan P. Sucic/Juan C. Benitez
- 10) Julio Alsogaray/Federico García
- 11) Christian Vilate/Juan M. Correa
- 12) Franck Weigelt/Vreni Vorderwülbecke (GER)
- 13) Alexander Schewe/Enrique Schickendantz (URU)
- 14) Matías Buhler/Sergio Mehl
- 15) Pablo Gallyas/Isidora Urrutia (CHI)
- 16) Hernán Salerno/Leonardo Jenkins
- 17) Paulo Gabella/Martín Gabella (CHI)
- 18) Federico Reim/Gonzalo Miranda
- 19) Michael Drummond/ Ian Drummond (NZL)
- 20) Caputo/Mazza
- 21) Martín Jenkins/Gustavo Rizzi
- 22) John Gysling/Rodrigo Sanchez (CHI)
- 23) Nicolas Vottero/Cristina Sebastian
- 24) Francisco Venetucci/Adolfo Benavidez
- 25) Esteban Blando/Nicolás Quagliotti
- 26) Juan Grunwaldt/Paolo Sassi (URU)
- 27) Nicolás Kovacevic/Lukas Kovacevic (CHI)
- 28) Gabriel Berberian/Juan García Rodriguez
- 29) Laureano Marquinez/Leandro Marquinez
- 30) Pablo Silva/Sebastián Silva (CHI)
- 31) Martin Vanzulli/Gonzalo Nieto
- 32) Diego Baialardo/Maximiliano DallaFontana
- 33) German Levi/Mauro Levi
- 34) Alejandro Colombo/Javier Pierrard
- 35) Michael Howser/Faye Ren (USA)
- 36) Jose Gonzalez/Matías Gonzalez (CHI)
- 37) Sergio Armesto/Julio Saubidet
- 38) Mario Mandujano/Johannes Keller (CHI)
- 39) Leonardo Zuñiga/Carlos Piffaut (CHI)
- 40) Jorge Gonzalez/Germán Gonzalez (CHI)
- 41) Joaquín Pont Verges/Siro De Martini.



© CLAUDIO CAMBRIA

# SEMANA DE BUENOS AIRES 2016

Otra edición realizada. Con gran éxito se volvieron a cumplir los principales objetivos del evento: la máxima excelencia deportiva y el mejor ambiente social, desarrollándose con toda normalidad nuestro tradicional torneo de vela para monotipos en nuestra sede Dársena Norte del 1° al 10 de octubre pasado.

En esta oportunidad se inscribieron 775 embarcaciones que implicaban la participación de casi 1150 regatistas distribuidos en 19 Clases diferentes, incluidos 180 barcos extranjeros provenientes de Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Paraguay, Perú y Uruguay. De nuestro Club se inscribieron 117 veleros. Y también se inscribieron 91 entrenadores y jefes de equipo. Tanta concurrencia fue un gran desafío para la organización del certamen, pero también significó el reconocimiento a la calidad, el formato y la eficiencia con que se ha realizado este torneo durante los pasados veinte años.

Tanto monotipos de quilla como lanchas de apoyo y Comisiones, dispusieron de amarras, lo mismo que gomones de entrenadores, seguridad y árbitros. Las clases de orza contaron con sus exclusivas zonas de estacionamiento en tierra firme. Como en ediciones pasadas, se aplicó un riguroso sistema de seguridad que incluía un seguimiento meteorológico permanente, comunicaciones VHF, un derrotero obligatorio dentro del antepuerto, un área de espera eventual también obligatoria a un costado de la boca norte de acceso al puerto y un conteo electrónico de cada timonel que

utilizaba la rampa de botadura. Según sus características y modalidades particulares, las diversas Clases desarrollaron sus respectivas competencias en siete canchas exclusivas que se distribuyeron en el área rioplatense limitada por el Puerto Nuevo y los canales de Acceso Sur y Emilio Mitre. Salvo los Principiantes, las demás Clases corrieron tres y hasta cuatro regatas por día.

La prevención en tierra firme contó con la experiencia de nuestro personal, nuestras cámaras de seguridad y la excelente educación y disciplina de todos los parti-



cipantes, cabiendo agregar la presencia de personal de la Prefectura Naval Argentina. Se habilitó una Sala de Primeros Auxilios con personal profesional especializado y se instaló en nuestros jardines una gran carpa de actividades sociales. El sector administrativo y las audiencias de las protestas se desempeñaron en nuestro edificio Corna, cuyos vestuarios debieron complementarse con el vestuario de nuestro complejo principal. Se dio albergue, no solo a los Jueces Internacionales extranjeros, sino también a tripulaciones provenientes de otras provincias.

Durante las cinco jornadas no laborales del período mencionado al principio de esta nota, los participantes, con edades desde 8 años hasta los 60, desarrollaron la nutrida programación con toda normalidad. En dicho plazo, el Río de la Plata mostró todas sus facetas meteorológicas para beneficio de los no conocedores. Afortunadamente, los vientos importantes que hubo, nunca alcanzaron registros de 30 nudos. Hubo jornadas de frío, otras de lluvia, otras de temperatura primaveral y otras de sol radiante. Según la intensidad de los vientos, el río reaccionó con mayor o menor marejada.

Esas condiciones cambiantes hicieron necesario aplicar puestas a punto y estrategias especiales. Fue un torneo de variada exigencia en el que no prevaleció ninguna condición climática. Salvo en casos de marcada superioridad, en muchas Clases hubo bastante alternación en los puestos de vanguardia. Si no se reajustaba el aparejo antes de largar, un barco de veloz desempeño en una regata podía comportarse como un leño flotante en la competencia siguiente. Con viento suave había que evitar quedar blanqueteados, también había que concentrarse para mantener siempre la máxima velocidad y cada tanto probar si se podía orzar un poco más y verificar permanentemente el efecto de la corriente en la propia derrota. Con viento fuerte, la marejada no permitía

orzar demasiado, era muy importante acomodar el barco con el timón en cada ola, había que adrizar con mucha energía y estar muy atentos a las rachas para filar ese poquito de escota que permitiera mantener la misma escora sin tumbarse. También había que estar muy concentrados con las maniobras en las marcas, donde el menor error causaba una pérdida de colocación muchas veces irrecuperable. Se puede decir que esta Semana fue de condiciones variadas, desde lo puramente muscular a lo exclusivamente mental.

Concretamente, las condiciones fueron así:

- Sábado 1º de octubre. Viento ENE a 10/15 nds. con marejada y corriente de bajante. Luego borneó al SE y aumentó a 20 nds. Nublado y fresco.
- Domingo 2 de octubre. Viento del ESE a 18/20 nds. Llovizna. Bajante con mucha ola. Se anularon las regatas para Moth y 2.4.
- Sábado 8 de octubre. Cielo despejado con vientos medios a 10/16 nudos del SW, muy borneantes. Tras las regatas, se ofreció un agasajo a todos los participantes en la



carpa de actividad social.

- Domingo 9 de octubre. Se adelantaron los horarios para asegurar el ingreso al Club por la Maratón de BsAs. Mucho sol y buena temperatura. Viento Norte de 12 a 17 nudos calmado. Leves borneos hacia el Oeste.
- Lunes 10 de octubre. Viento Norte de 6/8 nudos que luego rotó al Oeste. Lluvia, despejando en seguida. Al atardecer se celebró la Entrega de Premios y el habitual sorteo de bicicletas en la Carpa de actividades sociales, otorgándose los premios: "Espíritu Deportivo" a Victoria González Aspiroz de la flota de Optimist Timoneles del Club San Fernando y "Challenger 2016 Galicia Eminent" a Santiago Plantie y Matías Finsterbusch del Club Veleros San Isidro, ganadores en la Clase Cadet. También se premió a once entrenadores argentinos por concurrencia a numerosas ediciones de este certamen.

La Semana de Buenos Aires 2016 contó con el auspicio principal de Galicia Éminent y el apoyo de Vini-Tape, Thomson Reuters, Harken, North Sails y Galeno. Asimismo, prestaron su colaboración las empresas Bonafide, Taragüi, South American Rigging, Esinex, Ideal, Diversión Asegurada, Luz Verde Iluminación, Nördik, Riotecna, Laser Performance y El Ojo Náutico, como también la Prefectura Naval Argentina, la Federación Argentina de Yachting, World Sailing y el Puerto de Buenos Aires.

Asimismo, cabe mencionar nuestro especial agradecimiento al Club Nautico San Isidro, Club Universitario Buenos Aires, Yacht Club Olivos y Club Nautico Albatros por su apoyo con embarcaciones y personal.



© CLAUDIO CAMBRIA

## CLASIFICACIÓN (tres primeros puestos y en negrita participantes miembros YCA)

### CLASE SOTO 33 (6 participantes)

- 1) CINQUE, Federico Haymes Viedma
- 2) THOMSON REUTERS, Augusto Bassanetti
- 3) ALEGRIA, Francisco Van Avermaete
- 4) XE, Fernando Landini
- 5) ALLEGRO, Facundo de Achával
- 6) CAMPEADOR, Avedis Haig Sahakian

### CLASE MATCH 30 (8 participantes)

- 1) BITÁCORA 2, Rodrigo Fontan
- 2) MOROCHA, Miguel Fraschini
- 3) TOLERANCIA CERO, Jorge Ibarborde

### CLASE OD 27 (5 participantes)

- 1) PONTO 2, Sebastián Vignale
- 2) INTRÉPIDO, Carlos Agnoletti
- 3) GUASÓN RELOADED, Gustavo Capusotto
- 4) SIAT, Jorge Lusa
- 5) TWO, Gonzalo Cosentino

### CLASE CONTE 24 (9 participantes)

- 1) SIRIUS, Agustín Bianchi
- 2) FANDANGO, Santiago Miguez
- 3) SALMON, Martín Urtubey

### CLASE INTERNACIONAL J 24 (11 participantes)

- 1) CARRERA, Matías Pereyra
- 2) MORRUCHO, Sebastián Halpern
- 3) PANTERA, Pedro Garra
- 4) SHARK AMANSO RELOADED, Alejandro Rossi
- 6) ACYRA, Ezequiel Cousillas
- 8) SEX SYMBOL, Federico Weidemann

### CLASE INTERNACIONAL SOLING

(10 participantes)

- 1) Gustavo Warburg
- 2) Paulo Cosentino
- 3) Alejandro Chometowski

### CLASE GRUMETE (12 participantes)

- 1) MI VIEJO, Hernán Muñoz
- 2) AYAX, Carlos Maffei
- 3) CRIOLLO, Javier Tavella
- 12) S/N, Horacio Tetamantti

### CLASE INTERNACIONAL 420 (30 participantes)

- 1) Santiago Ugarte / Felipe Fuentes (CHI)
- 2) Fausto Peralta / Martín Arroyo Verdi
- 3) Camila Barletta / Micaela Del Pero
- 4) Clara y Sofía Videla
- 5) Clara Vignati Garona / Mariano Victory
- 6) Pedro Ciscato / Valentín Queirel
- 7) Ramiro Cosentino / Agustín Frers
- 15) José Villar / Martín Victory
- 18) Franco Hagen / Franco Schneider
- 23) Vera Gilardi / Victoria Agote
- 30) Segundo Fregonese / Cristóbal Auberdici

### CLASE INTERNACIONAL F 18

(27 participantes)

- 1) Cruz Gonzalez Smith / M. Heuser
- 2) E. Blando / N. Quagliotti
- 3) Pablo Völker / J. Benitez
- 6) F Ferioli / Lucas Gonzalez Smith

### 7) J Susic / J Benitez

- 8) Julio Alsogaray / S. Diego
- 13) F. Reim
- 15) S. Armesto / J. Saubidet
- 25) Alejandro Colombo / J. Pierrard

### CLASE INTERNACIONAL 29er

Semana de Buenos Aires (32 participantes)

- 1) Tomás Vugman / Juan Liniado
- 2) Marina Fernández Chinigo / Martina Somodi
- 3) S. Duncan Loinaz / E. Dalli
- 8) Germán Billoch / Ricardo Ramírez
- 9) Nicole Hovassapian / J. Mayer
- 10) Victoria Barbarossa / Agustín Pesalliccia
- 13) Belén Tavella / Trinidad Silva
- 14) Felipe Cosentino / Tomás Fitte
- 15) Agustina Torre / Lucas Alegre
- 17) Damián Vilches / Tomás Peluso
- 18) Inés Billoch / Maximiliano Kralj
- 20) Felipe Diniz / Iván Aranguren
- 23) Federico Secchi Marino / Juan Queirel
- 26) Juan Campos / Theo Helman
- 27) Teresa Romairone / Mercedes Dvorkin
- 31) J. Rodríguez

### CLASE INTERNACIONAL 29er

Campeonato Rioplatense (23 participantes)

- 1) José Chiflet / Federico Radovitzky (URU)
- 2) Marina Fernandez Chinigo / Martina Somodi
- 3) Tomás Vugman / Juan Liniado
- 8) Victoria Barbarossa / Agustín Pesalliccia
- 11) Agustina Torre / Lucas Alegre
- 12) Nicole Hovassapian / Juan Mayer
- 16) Felipe Cosentino / Tomás Fitte
- 17) Inés Billoch / Maximiliano Kralj
- 19) Damián Vilches / Tomás Peluso
- 21) Teresa Romairone / Mercedes Dvorkin
- 22) Juan Camps / Theo Helman

### CLASE INTERNACIONAL SNIPE (23 participantes)

- 1) Luis Soubié / Diego Lipszyc
- 2) Augusto Amato / Constanza Alvarez
- 3) Javier Moyano / Javier Matheu
- 5) Eduardo Santambrogio / Adrián Pis
- 12) Franco y Martín Braccini

### CLASE INTERNACIONAL CADET

(21 participantes)

- 1) Santiago Plantie / Matías Finsterbusch
- 2) Lucas Pruden / Franco Díaz Tamayo
- 3) Mariano Pesalliccia / Martín Díaz Tamayo
- 7) Leticia Rodríguez Viegas / Constanza López
- 8) P. Lucio / P. Diego
- 11) Constanza y Juan Martín Agnoletti

### CLASE INTERNACIONAL 2.4 Mts

(6 participantes)

- 1) Fomás Saez Raffaelli
- 2) Juan Fernández Ocampo
- 3) Felipe Elgersman
- 4) Sergio Nepomuceno
- 5) Enrique Barrientos



© CLAUDIO CAMBRIA

### CLASE INTERNACIONAL MOTH

(7 participantes)

- 1) Franco Greggi
- 2) Francisco Bellocchio
- 3) Mario Segers
- 4) Brian Higgins
- 5) Iván Cosentino

### CLASE INTERNACIONAL LASER

CATEGORÍA 4.7 (23 participantes)

- 1) Tomás Catani
- 2) Bettina Marcone Hormazábal
- 3) Martín Peña Escobedo

### CLASE INTERNACIONAL LASER

CATEGORÍA STANDARD

(34 participantes)

- 1) Francisco Renna
- 2) Tomás Pellejero
- 3) Agustín Vidal
- 4) Francisco Guaragna
- 13) Gastón Estol
- 24) Santiago Falasca
- 30) Santiago Pellejero

### CLASE INTERNACIONAL LASER

CATEGORÍA RADIAL

FLOTA GOLD (48 participantes)

- 1) Juan Videla
- 2) Dolores Moreira (URU)
- 3) Martín Alsogaray
- 5) Lucía Falasca
- 15) Paula Salerno
- 23) Lourdes Hartkopf
- 31) Emiliana López
- 33) Martín Magister
- 37) Pedro Alvarez Gallesio
- 38) Ambrosio Solari
- 43) Martín Agnoletti
- 46) Carlos Tortonese
- 48) Tomás Vignati

### FLOTA SILVER (48 participantes)

- 1) Tomás de Coulon
- 2) Juan Couget
- 3) Francisco Fregonese
- 9) Nazarena López
- 23) Alexia Kyburg
- 29) Agustín Saguier
- 33) Rodrigo Vila
- 39) Francisco Dupetit

### 42) Matías Bagini

- 2) Tiago Monteiro (BRA)
- 47) Martín Zambrano

### CLASE INTERNACIONAL OPTIMIST

CATEGORÍA TIMONELES (223 participantes)

- 1) Lucas Videla
- 2) Santiago Pacheco (URU)
- 14) Maxi Videla
- 40) Tadeo Funes de Rioja
- 85) Miranda Vella
- 95) Facundo Guaglianone
- 102) Victoria Van Avermaete
- 126) Lucila Guaglianone
- 130) Guido Van Avermaete
- 135) Marcos Dupetit
- 160) Santos Barbero
- 174) Juan J. Sanguinetti
- 208) Constanza Tavasci Dozo Biscay
- 218) Sara Pereyra Iraola

### CLASE INTERNACIONAL OPTIMIST

CATEGORÍA PRINCIPIANTES (177 participantes)

- 1) Carlos Gabasio
- 2) Gustavo Arjona Glimm (BRA)
- 3) Juan M. Casal (ECU)
- 24) Clara Prota
- 26) Marcos Pruden
- 32) Tomás Dupetit
- 35) Marcos Beccar Varela
- 44) Sophia De Leone Marcone
- 61) Francisco Bianchi
- 86) Nicole De Leone Marcone
- 93) Valentina Castosa
- 97) Agustín Bassanetti
- 99) Tomás Dvorkin
- 101) Máximo Sanguinetti
- 102) Santiago Castosa
- 108) Beltrán Lepori
- 110) Tomás Entrala
- 112) Gerónimo de La Serna
- 122) Rufino López Poy
- 126) Matteo Bassanetti
- 128) Gonzalo Martínez Pagola
- 138) Juana López Poy
- 140) Jacinta Bacqué
- 148) Sofía Scoppa
- 159) Felipe Blas
- 170) Felipe Beau
- 175) Tiziana Formica

*¡Los mejores deseos para estas  
fiestas y el año que se inicia!*



Yacht Club Argentino



© CLAUDIO CAMBRIA

---

# CAMPEONATO ARGENTINO DE ORC 2016

---

El máximo evento anual de nuestro país para veleros cabinados clasificados con el moderno sistema ORC ha sido realizado por nuestro Club, con el auspicio de Galicia Eminent y la participación de 19 veleros en ORC Internacional y 16 en ORC Club.

Presentamos seguidamente el relato cronológico del certamen:

**Sábado 12 de noviembre pasado.** Sol radiante, 27°C, 16 nudos del NE que más tarde fueron calmando. Se corrieron con toda normalidad las 3 regatas "barlovento/sotavento" sucesivas programadas para la fecha, las dos últimas sin posibilidad de recuperación por los vientos muy calmos que no permitieron el mínimo error. Al regreso las tripulaciones hicieron so-

ciales a full en la carpa con un "canoe party" (*canoas llenas con hielo y latas de cerveza*).

**Domingo 13.** Para esta jornada estaba proyectada la regata de cruceo "larga", con partidas desde las 11.00 hs., sobre uno de varios recorridos opcionales que la CR indica poco antes de la señal de Atención. Por la mañana llovía feo y soplaban 25 nds del ESE. Antes que nadie zarpara, se postergó la largada con una señal de "Inteligencia" sobre "H" (todo el mundo dentro del puerto). Con la concurrencia en tierra firme, se alargó el desayuno en la carpa pero con sus medialunas agotadas.

A la hora meridiana aflojó el viento y se dio aviso de largada. Por diversos moti-

vos, algunos zarparon con cierto apuro, otros "se tomaron su tiempo" y otros directamente siguieron conversando al abrigo de la carpa.

Un rato después cuando algunas marcas del recorrido ya estaban fondeadas, se largó un Nortazo feo con rachas de 45 nudos que determinó la anulación total de competencias por la fecha y la paciente Comisión de Regata fue levantando todas sus marcas con las señales "N" y "A" en el mástil de su lancha. Bastante después de las 14.00 hs. empezó a calmar y más tarde se despejó el cielo y asomó el sol con típico humor estival. Como en todas las tardes, se celebró un "after race" con el aplaudido "canoe party".





**Sábado 19.** Tres regatazas “barlovento/sotavento” seguidas. Podrían haber sido cinco o seis, porque fue un día “de playa”, con cielo limpio, sol total, temperatura perfecta, río tranquilo y viento de 8 a 12 nudos que fue calmado en condiciones muy parecidas a las de la primera jornada del Campeonato. El único inconveniente fue que el viento del Este rotó al Norte causando demoras por los inevitables cambios de recorrido. Tras el retorno, ya los barcos amarrados, las tripulaciones se reunieron en el “after race” y su “canoe party”.

Domingo 20. Jornada definitiva para varios puestos. A las 10.00 hs. se largó la

regata final, de crucero “corta” entre marcas fijas. Cielo apenas nublado con viento calmo. Hasta allí, MEMO MEMULINI y MAD MAX empataban el 1er puesto en la serie “A” de ORC International, lo mismo que INTERCEPTOR y HAPPY HOUR en la “B” de ORC Club, lo que prometía un interesante par de duelos.

La regata fue rápida pero nada fácil. En un recorrido corto -terminado en poco más de una hora y media- había que rodear varias marcas. No bien se terminaba una maniobra hay que preparar la siguiente y en algunas piernas barcos de Series diferentes podían cruzarse en sentidos diferentes. Muy fácil equivocarse.

Nuestros amigos uruguayos mantuvieron su desempeño impecable y arribaron adelante del MAD MAX, ganando la Serie “A” del ORC International. En la “B”, JABEQUE quedó 7º pero igual ganó esa Serie. Por su parte, en la Serie “A” del ORC Club, MATRERO selló su campeonato invicto, mientras que en la Serie “B”, CIRUJA se imponía por mejores puestos al INTERCEPTOR y apenas por un punto al HAPPY HOUR.

Poco después se celebró la Entrega de Premios con las tripulaciones reunidas en la carpa erigida en nuestros jardines.

### CLASIFICACION (tres primeros puestos - consocios en negrita)

#### ORC INTERNATIONAL

##### SERIE “A” (7 participantes)

- 1) MEMO MEMULINI, Ricardo Fabini (URU)
- 2) y 1º GRAL: **MAD MAX, Julián Somodi**
- 3) CALIFA 3, Ferres/Lacour
- 4) **SAN GREGORIO, Simon Simsiroglu**
- 6) **GAUCHO, Funes de Rioja**
- 7) **MAC, Fernando Chain**

##### SERIE “B” (12 participantes)

- 1) **JABEQUE RELOADED, H. Mones Ruiz/D. Abud**
- 2) KAIZEN, Carlos Maglio
- 3) **LADINO, Pablo Maffei**
- 5) **TOLERANCIA CERO, Jorge Ibarborde**

##### 7) **BANZAI, Escalante**

- 10) **TWO, Geremías Speranza**
- 11) **OJO DE BALLENA, Patricio Guisasaola**

##### CLASIFICACION GENERAL

- (primeros cinco puestos)
- 1) **MAD MAX, Julián Somodi**
  - 2) MEMO MEMULINI, Ricardo Fabini (URU)
  - 3) CALIFA 3, Ferres/Lacour
  - 4) **JABEQUE RELOADED, H. Mones Ruiz/D. Abud**
  - 5) KAIZEN, Carlos Maglio

#### ORC CLUB

##### SERIE “A” (5 participantes)

- 1) y 1º GRAL: **MATRERO, Toribio de Achaval**
- 2) BANCO PIANO/DON QUIXOTE, Santiago Mollard
- 3) TOO MATCH, Alvaro Medali
- 4) **SUREÑO, Santiago Braun**

##### SERIE “B” (5 participantes)

- 1) **CIRUJA, Juan Ruggero**
- 2) INTERCEPTOR, Santiago Hermann
- 3) HAPPY HOUR, Vicente Ragognetti
- 5) **BADULAQUE, Alberto Fernandez Sobrino**

##### SERIE “C” (6 participantes)

- 1) SI, Gonzalo Aragon Correa
- 2) CLARA, Guillermo Vallarino
- 3) USHUAIA, Andrés Somodi
- 6) **PANETE, Juan Llorente de Hoz**

##### CLASIFICACION GENERAL

- (primeros cinco puestos)
- 1) **MATRERO, Toribio de Achaval**
  - 2) SI, Gonzalo Aragon Correa
  - 3) BANCO PIANO/DON QUIXOTE, Santiago Mollard
  - 4) CLARA, Guillermo Vallarino
  - 5) TOO MATCH, Alvaro Medali

## CRÓNICA Y FANTASÍA



En febrero del 62 yo daba vueltas por el Club, embelesado con barcos y tripulaciones que se preparaban para correr una regata a Río de Janeiro. Mucho calor y nada de aire acondicionado, algunos ventiladores, sombra y chau.

En una de esas, “Hola Gato.”

Me encontré con Julio, un simpático rival de la Clase Grumete que entre todas las cosas a que él se dedicaba (era un importante radioaficionado), hacía periodismo radial del automovilismo. Tenía un vozarrón claro con una pequeña ronquera que le daba un timbre muy adecuado para el tema deportivo.

Con las pocas palabras de un radio-operador canchero, me tira: “Me tenés que dar una mano.”

Levanto el guante y pregunto “¿Qué necesitás?”

- “Mirá. Me pagaron con un espacio de una hora en Radio Mitre durante quince días seguidos. Ahora en febrero no hay carreras y pensé dedicar ese espacio a esta Regata a Río, por ahí mechando también otras cosas del yachting.”

Instantáneamente me entusiasmé con la propuesta y pregunté “¿Qué tengo que hacer?”.

- “Bueno, vos sos del YCA y podés acceder a la información diaria que recibe el Club de la escolta naval. Yo me contacté con dos o tres radioaficionados brasileros que nos podrían contar del tiempo allá en la costa. Con todo eso podemos armar un flor de programa.”

Sin dudar nada, me comprometí y Julio salió a vender su programa. A partir de ahí, nos juntábamos en Dársena Norte todos los días después del almuerzo. Yo me instalaba en una oficina de la Administración donde se habían desplegado sobre cuatro escritorios juntos, las cartas náuticas que cubrían la derrota hasta Río. Al lado, un enorme equipo de onda corta con un especialista a cargo, que se comunicaba dos o tres veces diarias con el buque-escolta, que era una unidad liviana de la Armada Argentina, desde donde informaban el estado del tiempo con la hora de avistaje y situación de los barcos en la regata. Varios consocios, yo entre ellos, nos ocupábamos de marcar en una inmensa carta del litoral atlántico hasta Cabo Frío, las ubicaciones de los barcos según sus respectivas coordenadas.

A las 3 de la tarde con las posiciones, vientos y demás datos macheteados en un papelito, salíamos corriendo hasta los pequeños estudios que Radio Mitre tenía entonces en Arenales casi Pueyrredón y allí diagramábamos el programa para salir al aire puntualmente a las 6.



Nuestra imaginación no tenía límites y hablamos de todos los aspectos de una regata oceánica. Maniobras, estrategias, cocina, mal tiempo, averías, etc. etc. Cada día que pasaba, Julio se enloquecía porque vendía más espacio. Yo no quería ver un peso por miedo a perder mi condición de amateur. El nuestro era el único programa por radio que cubría la regata, la televisión mutis y los diarios comentaban el certamen paso a paso con fotos de archivo y grafía diversa.

Los primeros cinco días de la competencia todo anduvo perfecto, pero el día sexto, Murphy metió una de sus leyes. Algo pasó con alguna radio o con alguna antena y nos quedamos in-comunicados con el buque-escolta.

Muy lejos de complicarse la vida, Julio salió como bombero para su casa. Allí logró contactarse con sus amigos brasileños, que lo único que le podían contar era lo que veían por sus ventanas y en sus barómetros, pero para nosotros era suficiente. En aquel tiempo sin satélites especiales, no había nada parecido a la información meteorológica de hoy.

En el Club, me hice un calco de la gran carta en que se informaba la hora y posición de los barcos. Con los vientos estimados “a ventana” y las posiciones del día anterior, me fui trazando allí las derrotas de los barcos más avistados. Arranqué estimando para todos una velocidad de 5 nudos, sin importar el tamaño del velero. Después me avivé y le di 6 nudos a los que supuse recibirían viento franco y 4 a los que debían ceñir, reduciendo la velocidad estimada según la eslora de cada caso y según el viento costero que nos contaban. Como mis posiciones ahora eran un invento, redujimos nuestra información a pocos “avistajes” y también “aflojamos” con nuestros comentarios sobre el tiempo. Pero aquella fantasía forzosa nos dejó con demasiado espacio “en blanco”, que nos costó mucho llenar aquella sexta jornada en que los dos tuvimos que hablar hasta por los codos.

Para el día siguiente decidimos hacerles entrevistas a famosos de la vela. Como yo por entonces corría en la Clase Dragón con Jorge Salas Chavez y Rodolfo Rivademar en el Tango, los invité. Por suerte vinieron ambos y con sus simpáticas ocurrencias y anécdotas, cubrieron de sobra el espacio que necesitábamos llenar.

Así fue como durante tres días seguidos tuve que imaginar e inventar vientos y posiciones, además de temarios para las entrevistas a los yachtsmen que invitábamos. La audiencia aumentaba cada jornada, porque nos llegaban las felicitaciones por el programa (en aquellos días no existía ningún “rating”, ni seguimiento de los consumidores ni estadística). Incluso un conocido periodista de uno de los dos principales diarios argentinos me llamó para preguntarme como había conseguido las últimas posiciones (ahí advertimos que los otros medios tampoco tenían contacto con la escolta).

El noveno día se arregló la avería y recuperamos nuestro ritmo inicial. Con las posiciones nuevas tuve que ir corrigiendo mis errores, que no fueron tantos ni tan gruesos. Pero después de otras tres fechas empezaron a arribar los participantes, con lo que nos empezó a sobrar espacio nuevamente. Así que aquel primer programa de radio sobre aquella Regata a Río fue terminando con más entrevistas y más comentarios sobre temas náuticos, con tanto éxito que Julio se quedó trabajando en Radio Mitre muchos años más, pero cubriendo automovilismo. Me acuerdo que terminamos el ciclo de la audición y todavía quedaban uno o dos barcos que no lograban llegar.

Lamentablemente, trascendió el éxito del programa y tres años después cuando la siguiente regata a Río, fue imposible conseguir un espacio de radio a precios ventajosos.

Que yo sepa, nadie grabó nada de esta primera experiencia mía en el periodismo, pero seguramente debe haber todavía alguien que recuerde haber escuchado el programa en aquel entonces.

# NUESTRAS REGATAS

● Yachting de Motor

● Yachting de Vela

## REGULARIDAD Y NAVEGACION EN CONSERVA A LOS BAJOS DEL PARANÁ



Paraná de Las Palmas Km. 55,7. Un trayecto de 10 millas con velocidad reducida en su tramo inicial, cuatro autocontroles y un control oculto.

Tras su arribo, cada participante amarró en el recreo Bajos del Paraná, donde se reunieron cordialmente todas las tripulaciones en un asado con Entrega de Premios.

### CLASIFICACION

- 1) CORMORÁN, Enrique D'Alessio, 77 pts.
- 2) SIRACUSA, Alfredo del Carril, 84 pts.
- 3) CARMEN ZWO, Osvaldo Montero, 89 pts.
- 4) IMPERIAL II, Andrés Entrala, 190 pts.
- 5) TROMENTA, Alejandro Casal, 137 pts.
- 6) VERAMAR, Fernando Fraguio, 199 pts.
- 7) VENTO, Diana Rapp, 338 pts.
- 8) THE RIVER PLATE, Stella Kralj, 416 pts.
- 9) KANAKA, Arnaldo Rossi, 678 pts.

El tercer capítulo del Campeonato de Regatas de Yachting a Motor YCA 2016, tuvo efecto el sábado 24 de septiembre pasado con 15 embarcaciones participantes.

Como es habitual, a las 09.30 hs. en nuestro muelle principal de San Fernando, se entregaron a los capitanes los respectivos sobres con

la documentación particular de la regata. A las 11.00 hs. se dio partida frente al mirador de nuestra sede, al participante sorteado con el número 1 y cada dos minutos se fueron sucediendo las demás partidas.

El recorrido en esta oportunidad fue: canal Vinculación-río Urión-canal Honda-río

### NAVEGACION EN CONSERVA

MIRR, René Soulas  
RAINBOW, Carlos Piccone  
VIEJO LOBO, Eduardo D'Alessio  
RESPIRO, Victor Mauro  
FIRST CLASS, Pablo Birger  
PERSEO, Mario Sigal



## CAMPEONATO DE INVIERNO

### REGATA BUENOS AIRES - RIACHUELO

El sábado 30 de julio pasado comenzó con una mañana nublada y fría. Soplaba suave del ESE a 8/10 nudos. Con 63 veleros presentes, a las 10.00 hs. partió en primer término el conjunto de ORC International en proximidades del canal Emilio Mitre. Posteriormente fueron largando las demás Series y Fórmulas, todos en el mismo recorrido de 30,9 millas, para ir de ceñida cerrada hasta la primera marca, el Km 14 del mencionado canal. De allí se debió seguir hasta el Km 19 del canal de Acceso a Bs. As., desde donde se filaron escotas para ir "de borde" hasta el Km. 49.9 del canal del Farallón y desde allí derecho hasta la llegada frente a la entrada al Riachuelo. El primer participante en arribar fue el MAC cerca de las 15.00 hs.

Más tarde se realizó en el muelle de Riachuelo un "tercer tiempo" para las tripulaciones, que se prolongó hasta pasada la medianoche.



© CLAUDIO CAMBRIA

### REGATA RIACHUELO - BUENOS AIRES

El domingo 31, se iba a largar a las 10.00 hs. hacia Buenos Aires pero no hubo

viento, ante lo cual la Comisión de Regata decidió trasladar la línea de largada hasta la primera marca, el Km 49.9 del canal del Farallón. La flota esperó una hora frente al

banco de Los Pescadores hasta que la brisa del SE "se entusiasmó" hasta los 6 nudos y así los participantes fueron iniciando la etapa de retorno en un trazado más largo -de 33,7 millas- que quedó acortado a 31 millas.

Al promediar la prueba, el viento saltó al Sur apenas aumentando de 7 a 9 nudos. Nuevamente cruzó el MAC en primer término a las 15.10 hs.

### REGATAS BARLOVENTO - SOTAVENTO

El sábado 6 de agosto se corrieron tres regatas cerradas frente al Puerto Nuevo con recorrido orientado al viento, la 3ª fue solamente para los clasificados en ORC International y Club.

**1ª regata barlovento-sotavento.** Se largó a las 10.00 hs. con 8 nudos del SSW que luego calmaron a 6. Los Clásicos quedaron encalmados una hora hasta que llegó viento a 5 nudos del NE y pudieron arribar.

**2ª regata barlovento-sotavento.** Después de refondear el nuevo recorrido, se largó con 9 nudos del Norte y corriente en bajante. Al final hubo un cambio de recorrido por un borneo persistente hacia el Oeste.

**3ª regata barlovento-sotavento.** La última prueba del día comenzó con 8 nudos del NNW y concluyó sin inconvenientes.

### REGATA DE MARCAS FIJAS

Gran final del campeonato. Pero en la mañana de aquel domingo 7 no hubo viento. Recién a las 11.00 hs. se hizo presente la brisa, con la flota esperando en sus amarras y pudo largarse esta prueba a las 12.30 hs. con 6 nudos del NNE. Se acortó la regata en la Boya N° 2 para los Clásicos y en la Boya N° 1 para las demás Fórmulas.

Regresada y amarrada toda la flota, se celebró la Entrega de Premios con asistencia de las tripulaciones en el edificio Corna Badaracco de nuestra sede.

#### CLASIFICACION ORC INTERNATIONAL

##### SERIE "A"

- 1) y 1º GRAL, COLUMBIA-MAD MAX, Julian Somodi
- 2) GAUCHO, Ignacio y Rodrigo Funes de Rioja
- 3) BIG MATCH, Marcelo Ruiz Parra

##### SERIE "B"

- 1) KAIZEN, Carlos Maglio
- 2) NEREO, Enrique Azzali
- 3) JABEQUE, Diego Abud

#### ORC CLUB

##### SERIE "A"

- 1) y 1º GRAL, MATRERO, Toribio de Achaval
- 2) MARÍA MARÍA, Marcelo Spotorno
- 3) FJORD VI, Ricardo Galarce

##### SERIE "B"

- 1) CIRUJA, Juan Ruggero

#### SERIE "C"

- 1) TÍMIDO, Roberto Ferrario
- 2) JET STREAM, Enrique Busch

#### ORC CLUB - TRIPULACIONES EN DOBLES

- 1) Cosa Nostra, Nicolás Pettoruti
- 2) Big Bang, Omar Lauda
- 3) ASTARTE, Patricio Thompson

#### VELEROS CLASICOS

##### "VINTAGE"

- 1) TIRRENIA, Patricio Guisasola
- 2) GORRÍA, Francisco Billoch
- 3) AGUACIL, Germán Frers

##### "CLÁSICOS"

- 1) KATY II, José Blanco
- 2) MALAY, Marcelo Beccar Varela
- 3) TERRANOVA, Lucas Anderson

#### PHRF

##### SERIE "A"

- 1) MECANAU MAX, Luis Mieulet
- 2) EUREKA, José Guala
- 3) DRAK, Juan Fialao

##### SERIE "B"

- 1) TODAVIA, Marcelo Frezza
- 2) ESTELA, Hernán Orozco
- 3) BENITO, Eduardo Berón

##### SERIE "C"

- 1) HECHICERO, Isabel Sabaté
- 2) ALELUYA, Jorge Noceti

## 2ª REGATA INTERNA - CAMPEONATO YCA 2016



© CLAUDIO CAMBRIA

Pese al tiempo desapacible, la participación de 37 embarcaciones confirmó el entusiasmo vigente por estas competencias exclusivas de nuestro Club.

El lluvioso sábado 20 de agosto pasado, a las 09.00 hs. las tripulaciones se reunieron en el tradicional desayuno de Dársena Norte. A las 11.30 hs. se dio partida en la línea fondeada una milla al Este de la boca Norte del Puerto Nuevo. Con vientos del SSE de hasta 20 nudos, nuestros consocios y sus invitados ciñeron hasta el Km 4 del

canal de Acceso Norte para ir desde allí a la segunda marca del recorrido de 9 millas que se había señalado para la prueba.

Fue una regata corta y rápida sin posibilidades para corregir ningún error. Todo debió ser muy prolijo y lo más rápido posible, con una mano para el barco y la otra para sí mismo. La flota mostró una apreciable capacidad marinera con maniobras muy precisas.

A medida que las tripulaciones desembarcaban se fueron congregando en nuestro

salón principal, en un ameno y elegante After Race durante el cual se realizó la Entrega de Premios y se convocó a los presentes para la regata interna final de este año, el próximo 17 de diciembre.

#### CLASIFICACION

#### ORC CLUB

##### SERIE "A"

- 1) y 1º General, FJORD VI, Juan Noguera
- 2) MAD MAX, Martín Irigoyen
- 3) BACCARA III, Jorge Chaud

##### SERIE "B"

- 1) BADULAQUE, Alberto Fernández Sobrino
- 2) CIRUJA, Juan Ruggero
- 3) RECKLESS TOO, Alejandro Finsterbusch

##### SERIE "C"

- 1) JABEQUE, Hernán Mones Ruiz
- 2) MARÍA LUISA, Santiago Negri
- 3) DUENDE, Roberto Authier

#### ORC CLUB - TRIPULACIONES EN DOBLES

- 1) OPUS UNO, Constanza Solá
- 2) MISS LILY, Rodolfo Cerruti
- 3) Foxy Lady, Santiago Lasherás

#### ORC CLUB - SPORTBOAT

- 1) NOCTURNO, Gustavo Sciacca
- 2) ACYRA, Ezequiel Cousillas

#### VELEROS CLASICOS

- 1) GORRÍA, Francisco Billoch
- 2) BRUJO, Santiago Braun
- 3) ALTAIR, Diego y Martín Meilan

## CAMPEONATO PRIMAVERA



© CLAUDIO CAMBRIA

Coorganizado con el CNSI y auspiciado por Buquebus, este certamen se inició el sábado 3 de septiembre pasado con la etapa de ida hasta la Escuela Naval Militar.

### REGATA BUENOS AIRES - RIO SANTIAGO

A las 10.00 hs. de la fecha antedicha, empezaron a recibir sus respectivas señales las 67 embarcaciones inscriptas. Sin inconvenientes las distintas categorías fueron iniciando desde el Km 18.5 del canal Emilio Mitre, el trayecto de 27 millas hasta proximidades de las largas escolleras del acceso al puerto de La Plata. Soplaban 15/18 nudos del Sur que impusieron una larga, fría y mojada ceñida. Casi al final de la prueba el viento borneó al SE causando una renuente bordejada a los sufridos regatistas. Tras su arribo, los participantes entraron a Río Santiago para amarrarse frente a la Escuela Naval Militar, donde fueron recibidos con la tradicional hospitalidad naval. Como siempre, la Escuela abrió sus puertas a los regatistas, brindando un cursillo de supervivencia en balsas neumáticas, experiencias en un simulador de navegación, acceso al Planetario, al Museo Naval, a la cantina y una misa en la Capilla del instituto. En el anfiteatro del cinematógrafo, Santiago Lange

ofreció una charla interesantísima sobre sus experiencias en los recientes Juegos Olímpicos Río de Janeiro 2016. Posteriormente las tripulaciones se reunieron en la tradicional comida servida en el Salón Comedor de Cadetes.

### REGATA RIO SANTIAGO - BUENOS AIRES

Tras un simpático desayuno de despedida servido por personal naval frente a las marinas de la Escuela, el domingo 4 de septiembre pasado los barcos fueron soltando amarras y a las 10.30 hs. comenzaron las respectivas largadas. El viento seguía soplando del SSE a 14/18 nudos, así que fue un retorno con viento franco, mucho más "amigable" que la etapa anterior, con la invariable cuota de barrenadas y hasta alguna planeada de los cascos más modernos y livianos. Una regata rápida, con los barcos en sus amarras temprano.

### REGATAS BARLOVENTO - SOTAVENTO

El sábado 10 de septiembre se corrieron las tres regatas "de laboratorio" sobre trazados rectos orientados según el viento.

**1ª regata:** Se largó puntualmente a las 10.00 hs. con viento del NNW a 7 nudos. El viento suave fue rotando hacia el Este

en una sucesión de pequeños borneos oscilantes que a más de uno le complicaron la prueba.

**2ª regata:** Terminada la reubicación del recorrido, se largó con viento NNE de 8 nudos. A media regata ocurrió otro borneo persistente hacia el Este y hubo que desplazar una marca con la oportunidad y señalización pertinente.

**3ª regata:** Con 9 nudos del NE y corriente de bajante se inició la última regata. Las piernas de ceñida fueron complicadas por la corriente en contra y el viento medio que por momentos no alcanzaba a potenciar a los barcos más pesados.

### REGATA DE MARCAS FIJAS

El domingo 11 concluyó este campeonato con esta regata entre marcas fijas al Sur del Canal de Acceso. A las 10.00 hs. se dieron las primeras señales de partida con viento del SE a 11/15 nudos. Se eligió el recorrido de 10 millas, que fue rápidamente transitado por la flota.

Las tripulaciones se reunieron en nuestras instalaciones de instrucción y competencias donde se celebró la Entrega de Premios y el agasajo a los participantes.



**CLASIFICACION**

**ORC INTERNATIONAL**

**SERIE "A"**

- 1) y 1º GRAL, MAD MAX, Julian Somodi
- 2) GAUCHO, Ignacio y Rodrigo Funes de Rioja
- 3) BACCARAT, Marcelo Leite

**SERIE "B"**

- 1) JABEQUE, Hernán Mones Ruiz/Diego Abud
- 2) BANZAI, Escalante/Zuberbühler
- 3) LADINO, Pablo Maffei

**ORC CLUB**

**SERIE "A"**

- 1) y 1º GRAL, MATRERO, Toribio de Achaval
- 2) SUREÑO, Santiago Braun
- 3) MARÍA MARÍA, Marcelo Spotorno

**SERIE "B"**

- 1) CIRUJA, Juan Ruggero

**SERIE "C"**

- 1) TÍMIDO, Roberto Ferrario
- 2) USHUAIA, Andrés Somodi
- 3) JET STREAM, Enrique Busch

**ORC CLUB - TRIPULACIONES EN DOBLES**

- 1) ASTARTE, Patricio Thompson
- 2) FUGA, Mariano Delgui
- 3) SKAL CLERICO, Desiree Estevez

**VELEROS CLASICOS**

**"VINTAGE"**

- 1) GORRÍA, Billoch/Scherianz
- 2) FRAM, Oscar Crespo

**"CLÁSICOS"**

- 1) MAY BE, Guillermo Maspero

- 2) MALAY, Marcelo Beccar varela
- 3) PORTOFINO, Anibal Carames

**PHRF**

**SERIE "A"**

- 1) EUREKA, José Guala
- 2) MECANAU MAX, Luis Mieulet
- 3) Drak, Juan Fiala

**SERIE "B"**

- 1) ESTELA, Hernán Orozco
- 2) BENITO, Eduardo Berón
- 3) OBELIX II, Rodolfo Caubet

**SERIE "C"**

- 1) PURA CEPA, Juan Fernández
- 2) HECHICERO, María Sabaté
- 3) BAGUAL, Marcelo Rufino



**XV ROSARIO - BUENOS AIRES**

Esta tradicional regata bianual de crucero a vela, fue coorganizada por el Yacht Club Rosario y nuestro Club.

El viernes 16 de septiembre pasado a las 09.00 hs. en el Km 426 del río Paraná, una importante flota de 48 veleros inició la travesía de 172 millas, una de las regatas fluviales más largas del mundo.

Hasta que los delanteros pasaran por San Pedro, soplaron vientos leves a moderados del NNE que sumados a la fuerte correntada del Paraná dieron rapidez a la prueba. Pero frente a dicha ciudad se instaló durante un prolongado período, una inmensa burbuja de calma con pequeñas rachas muy suaves del NE, creando condiciones de "camalotaje" mucho más favorables para los veleros chicos, que se acercaron rápidamente a los mayores ya encalmados, de los cuales más de uno había fondeado para no garetear hacia los bancos. Fue un prolon-

gado período de condiciones solamente reservadas para los más conocedores del Paraná que debieron desarrollar un pilotaje digno del mejor practicaaje. Al través de Zárate, el viento se afirmó soplando 10 nudos del ESE, imponiendo una agotadora bordejeada hasta la llegada, fondeada en la confluencia del Paraná de Las Palmas y el Canal Honda.

El primero en cruzar la línea fue CAMBÁ 2 superando por apenas 5 segundos al GANESH 2 y fijando un tiempo real de regata, de 30 hs 03 min 42 segs. Desde las 15.00 hs. y las 23,00 hs, del sábado 17 fueron arribando los demás participantes, menos tres de ellos que a lo largo del certamen debieron abandonar por distintos motivos.

Tras sus llegadas, los veleros siguieron navegando hasta nuestra sede y otros Clubes en San Fernando, donde se les facilitaron amarras de cortesía.

**CLASIFICACION**

**GENERAL**

- 1) NARO, Mauro Zigel
- 2) IZNARA, Leandro Gentili
- 3) ASHANTI, Martín Maggiori

**SERIE "A"**

- 1) BRUJAS, Diego Fontana
- 2) ANAMAI 2, Hugo Ravicule
- 3) WANDERER II, Ezequiel Beltrocco

**SERIE "B"**

- 1) MR. PATO, Gabriel Cavacini
- 2) ALOUETTE 2, Pedro Fenouil
- 3) OZONO, Adrián Valci

**SERIE "C"**

- 1) SICIGIA, Marcelo Villalba
- 2) DON JUAN 2, Leonardo Ricci
- 3) GOLDEN BABY, Sebastián Rotta

**SERIE "D"**

- 1) NARO, Mauro Zigel
- 2) IZNARA, Leandro Gentili
- 3) ASHANTI, Martín Maggiori



## COPA "YCA - CNSI" 2016



© CLAUDIO CAMBRIA

La ex Copa Desafío entre nuestro Club y el Náutico San Isidro, es un encuentro que según la crónica, se inició en décadas pasadas con un feroz partido de fútbol previo al asado anual de camaradería. El formato con regatas de vela se inició en 1991.

En esta reciente edición, el certamen estuvo reservado para socios mayores de 40 años y los timoneles debieron ser mayores de 50 años. Por dicha razón, nuestro Club convocó a más de 130 miembros mayores, de conocida experiencia en competición de vela para defender al gallardete.

Para "emparejar" las cosas, se utilizaron 6 veleros CNSI de la Clase Aván 660 y otros seis J 24 - tres por Club- que siendo igualmente preparados y puestos a punto -con prohibición reglamentaria de ajustar o aflo-

jar nada- fueron sorteados entre los equipos participantes.

El pasado sábado 17 de septiembre, la fiesta empezó a las 09.00 hs. con un desayuno en nuestra sede de Dársena Norte. A eso de las 11.00 hs. se dio la señal "Atención" para la primera de las tres regatas programadas para cada Clase, todas sobre recorridos "barlo-

vento-sotavento" fondeados frente al Puerto Nuevo. Pasadas las 16.00 hs., las tripulaciones se reunieron en un "After Race" con Distribución de Premios.

Computados los respectivos resultados, quedó ganador el Club Náutico San Isidro por menos puntos en contra, con gran festejo de sus asociados y las felicitaciones de nuestros representantes.

	Regata 1		Regata 2		Regata 3		TOTALES
	AVAN 660	J24	AVAN 660	J24	AVAN 660	J24	
CNSI	14	12	7	13	9	6	61
YCA	7	9	14	8	12	15	65



© CLAUDIO CAMBRIA



## VUELTA A GORRITI

© CLAUDIO CAMBRIA



Esta regata de 350 millas para tripulaciones en dobles, fue coorganizada por el Club Universitario de Buenos Aires y nuestro Club. Esta competencia de gran exigencia por su extensión, recorre el Río de la Plata desde Buenos Aires en un trayecto directo hasta Punta del Este, donde rodea la isla Gorriti y retorna a nuestra ciudad.

En esta oportunidad se inscribieron siete veleros que partieron el viernes 7 de octubre pasado a las 15.00 hs. cerca del Km 5 del canal Sur, bajo un cielo nublado y amenazante con brisa muy suave del WNW. No partió el CONFIANZA CIEGA

Durante la primera noche, el viento borneó al SW soplando unos buenos 25 nudos. Esas condiciones se mantuvieron haciendo que los primeros rodearan la

isla Gorriti alrededor del mediodía en poco menos de 20 horas de regata. En esos momentos, averías no reparables en navegación hicieron abandonar al velero uruguayo BIGUÁ V.

El viento franco y fuerte que había impulsado al pelotón delantero, ahora los sometió a una áspera bordejeada hasta pasar la isla Flores frente a Montevideo. Justamente allí quedaron totalmente detenidos y se produjo algo de compresión en las posiciones de la flota cuando los de atrás se acercaron a la zona encalmada.

Tras varias horas de lucha contra la falta de viento, se presentó una brisa muy suave que fue rotando hasta afirmarse en el NNW con intensidad moderada por unas pocas horas para volver a encalmarse. Y así se sucedieron las brisas y

las calmas, hasta que a las 02.30 hs. del lunes 10 de octubre cruzara la meta en primer lugar el TATA con casi 60 horas de regata. Apenas 12 minutos después llegó el TADEUS. El último participante arribó a las 23.00 hs. del mismo lunes.

### CLASIFICACION

#### ORC CLUB - TRIPULACIÓN EN DOBLES

##### SERIE "A"

- 1) TATA, Carlos Campolo y Cristian Pfisterer
- 2) TADEUS, Gustavo Rizzi y Lisandro Santos

##### SERIE "B"

- 1) ALTO RIESGO, Fernando Saux y Martín Nash
- DNF) BIGUÁ V, Juan Pujalte y Federico Fresno.

##### SERIE "C"

- 1) FRAPPE, Lucas Parreta y Bruno Botticini
- 2) BICHO, Juan M. Sampietro y Omar Manghi
- DNF) CONFIANZA CIEGA, Santiago Zizzi y Fernando Ines

© CLAUDIO CAMBRIA



## CAMPEONATO DE CLAUSURA



© CLAUDIO CAMBRIA

Este certamen, que fue coorganizado por el Yacht Club Uruguayo, el Club Náutico San Isidro y nuestro Club, consistió en una sola competencia, la regata de 115 millas BsAs - Puerto del Buceo que contó con 31 veleros inscriptos, entre ellos varios representantes del Uruguay

La tradicional regata se inició el viernes 21 de octubre pasado a las 18.00 hs. frente al Km 18.5 del canal E. Mitre, en momentos que soplaban 11 nudos del Este con bajante fuerte. Con amuras a babor la flota partió ciñendo hasta la marca del Km 19 en el canal de Acceso a Bs As. El avance fue razonablemente ágil hasta la noche, cuando el viento empezó a rotar hasta el NE y aumentó a casi 25 nudos haciendo que los barcos delanteros avanzaran a gran velocidad y a rumbo directo con aquel viento "FF" (franco y fuerte) llegando en primer término, el velero uruguayo CRISTABELLA cerca de las 08.00 hs. del sábado. Por su parte los más lentos debieron superar la encalmada matinal y un borneo persis-

tente hasta el Este, bordeando hasta la llegada con la brisa suave "de nariz" y la corriente de creciente en contra.

Pero a las 20.00 hs. ya todos habían arribado y se celebró la Entrega de Premios en los salones del YCU con gran asistencia de los participantes.

### CLASIFICACION

#### ORC INTERNATIONAL

##### SERIE "A"

- 1) CRISTABELLA, Martín Meerhoff (YCU)
- 2) BIG MATCH, Marcelo Ruiz Parra
- 3) CALIFA 3, Ferrés/Lacour

##### SERIE "B"

- 1) y 1° Gral, PROMETEO, Harry Giuria (YCU / YCPE)
- 2) ODIN, Jorge Santi

- 3) BANZAI, Clara y Lucía Escalante/Carmen Zuberbühler

#### ORC CLUB

##### SERIE "A"

- 1) y 1° Gral, MATRERO, Toribio de Achaval
- 2) FJORD VI, Jorge Jauregui
- 3) MARÍA MARÍA, Marcelo Spotorno

##### SERIE "B"

- 1) RECKLESS TOO, Alejandro Finsterbusch

##### SERIE "C"

- 1) TÍMIDO, Roberto Ferrario
- 2) JET STREAM, Enrique Busch
- 3) SHADAI, Juan C. Attwell

#### ORC CLUB TRIPULACION EN DOBLES

- 1°) SKAL CLERICO, Desiree Estevez Axelsen

#### PHRF

##### SERIE "A"

- 1) REMACHO, Eduardo Romero
- 2) RODAS 3, Joaquín Fernández Alonso
- 3) PEREGRINO, Pablo Monsegur

##### SERIE "B"

- 1) BENITO, Eduardo Berón
- 2) ESTELA, Hernán Fernández Orozco
- 3) TEMPESTA, J Trench

##### SERIE "C"

- 1) ACUARELA, Verónica Varas
- 2) PURA CEPA, Juan B. Fernández
- 3) WHITBY, Fernando Schachtel



© CLAUDIO CAMBRIA

# UNA PERSPECTIVA DIFERENTE EN ERP

Con **BAS Company Steering** administre sus procesos de forma eficiente en una única plataforma, sólida y consistente. Asegúrese el control de su empresa, mejore la calidad y oportunidad de sus decisiones, optimice sus recursos para la generación de oportunidades de negocio y proyecte un crecimiento sostenido en el tiempo.

Más de 700 grupos  
empresarios de diversos  
sectores e industrias  
garantizan su solidez  
y confiabilidad.



**¡Lleve sus procesos al próximo nivel! Llámenos.**

CHACABUCO 314 PISO 9 y 10 | BUENOS AIRES, ARGENTINA  
TEL: (54 11) 5238-7600 | <http://bas.com.ar>



CUANDO  
LA PERSEVERANCIA  
PERMITE SUPERAR  
TODOS LOS RETOS,  
SE HACE HISTORIA.

Este reloj presenci6 el trabajo en equipo  
en su m6xima expresi6n y regatas en alta mar  
bajo las condiciones m6s exigentes.  
Acompa6i6 a quienes compiten con pasi6n  
y precisi6n en la Sydney Hobart.  
No solo marca el tiempo. Marca su 6poca.



OYSTER PERPETUAL YACHT-MASTER II



ROLEX SYDNEY HOBART YACHT RACE  
SYDNEY, AUSTRALIA  
COMIENZO 26 DE DICIEMBRE, 2016

