

Club Náutico Olivos



**CENTENARIO
1921 - 2021**

Boletín del mes
de Mayo 2021



EL REGRESO DEL FANTASMA

Luego de 44 años, el sábado 15 de mayo
a las 19 horas, El fantasma regresó.



Entró planeando con el spinnaker por la bocana del puerto. Sin motor, porque nunca lo tuvo y casi en

las mismas condiciones en que se lo vio partir.

El Fantasma fue diseñado en el '73 por Héctor Domato y construido en el '74. Este barco de aluminio tuvo 3 años muy exitosos y gratificantes para Héctor y su tripulación. Rompió con todos los estándares de su época. Fue revolucionario por su diseño y su material.

En el '77 partió hacia Mar Del Plata y en el Río nunca más se supo de él...

Los seguidores de su leyenda sabían que había quedado en “La Feliz” abandonado y preso entre dos paredes.



Héctor y Andy Domato

Andy Domato, hijo de Héctor, en un enorme gesto de amor, decidió rescatarlo y en secreto, lo reparó, lo alistó y lo reconstruyó devolviéndole su fachada original.

Lo navegó desde Mar del Plata hasta Olivos para que el Fantasma se reencontrara con su dueño y mentor.

El domingo 16 por la mañana, familiares y amigos se reunieron en el Club Náutico Olivos para compartir con Héctor la sorpresa: El Fantasma había regresado. Entrevistamos a Héctor y Andy Domato para que nos contaran cómo vivieron este emocionante reencuentro.

E: ¿Cómo surgió la idea?

Andy: La idea llevaba ya un tiempo dando vueltas. Los que amamos los barcos sabemos de su importancia. Hace 2 años, lo vi medio abandonado y me contacté con el dueño, Claudio Benvenuto.

Él me cuenta que su idea era traerlo a Buenos Aires. Hablamos del proyecto y estuvo encantado. Coincidimos en que no había mejor destino para el barco que este.

De a poco fue tomando forma. Al principio sólo lo sabían mis hermanas. El lobo fue el primero en saberlo además de ellas. Luego lo supieron otros amigos y cómplices.

E: Héctor, ¿Qué sentiste cuando lo viste?

Héctor: No se puede describir lo que sentí. Todo estuvo tan bien organizado. Una emoción muy grande...

E: ¿Te lo imaginabas?

Héctor: No para nada. Andy viajaba a Mar Del Plata y yo ni idea. Me decía que se iba de vacaciones y en realidad iba a trabajar en el barco.

Para que hoy viniera al club me dijeron que el iban a comprar un gomón y que



“

... veo la popa con el nombre “Fantasma”
y casi me muero de la emoción.
Fue un momento inolvidable. ¡Además,
estaba ploteado con la misma tipografía!

”

querían que yo lo viera y les diera mi opinión. Estuve ayer toda la noche viendo semirrígidos en Mercado Libre y averiguando precios y materiales para estar informado.

Cuando llegué a la mañana vi un montón de gente conocida. Eso me pareció raro. ¿Qué hacen todos acá, vendrán a ver el gomón?, me pregunté y cuando llego a la marina veo a más conocidos y de inmediato veo la popa con el nombre “Fantasma” y casi me muero de la emoción. Fue un momento inolvidable. ¡Además, estaba ploteado con la misma tipografía!
Andrés: Ploteamos el nombre igual que en aquellos tiempos usando fotografías viejas.

E: ¿Qué significó el Fantasma en tu vida?

Héctor: El barco fue un hito importante en mi vida, porque rompí con todo lo tradicional. Quería hacer un barco que planeara, debía tener forma para planear...

El Fantasma era un barco anti-fórmula. Su diseño apostaba a la velocidad y no a la fórmula.

Lo que la fórmula castigaba si iba en favor de la velocidad yo lo hacía. El lanzamiento, el calado, la manga todo al revés. El Fantasma tenía el rating más alto, pero era muy veloz.

Por el rating era un 30 pies que competía contra barcos de 40 y hasta 47 pies. Nuestros rivales de entonces eran El Red Rock, Huaira, el Risque y el Fjord VI

Además, era diferente ya que todos eran de acero o de madera, pero no había de aluminio. Recién empezaban a construirse los barcos de plástico.

Y resultó fantástico, el resultado era un robo. Una de las primeras veces que corrimos, largamos 45 minutos más tarde y ganamos.

Con viento de proa era difícil, pero cuando filábamos las escotas poníamos sexta. Recuerdo que, en una regata de Semana Santa, Buenos Aires- Riachuelo- San Juan, nos arriesgamos a salir sin los papeles. Pensé, no voy a tener problemas. Cuando lleguemos van a estar todos los barcos y no van a darse cuenta de que no despachamos.

Pero sucedió que llegamos primeros, había bajante y el viento calmó. Se hizo de noche y nadie llegaba así que no nos quedó otra que ir a decir que habíamos cruzado sin papeles.

E: ¿En qué te inspiraste para diseñarlo?

Héctor: En los barcos de desplazamiento el límite de velocidad está determinado por la eslora, pero yo quería un barco que planeara y me preguntaba: ¿Cómo es posible que los barcos de regata no puedan planear?

La idea era que navegara como un barco chico, como un 505, que era uno de los primeros barcos planeadores.

Pero, para eso tenía que ser super liviano y entonces pensé en el material.

Afuera ya había barcos de aluminio y vi que esos barcos eran muy livianos.

Yo había corrido en un barco de aluminio convencional, El Atrevido, era bárbaro, pero había que modificarle la carena.

Buscamos a alguien que lo pudiera modificar y conocimos a un artesano llamado García que reparaba aviones de aluminio. Lo modificamos y corrimos el circuito de Río y la Admiral Cup.

Luego de esa experiencia dibujé al Fantasma.

E: ¿Qué características tiene?

Es livianísimo, sólo pesa 2300 kg. Los otros barcos no eran competencia por grandes y pesados. Salvo que las condiciones de proa fueran muy duras, era imparable.

Los barcos de aluminio convencional tienen un espesor de 6mm en cambio, el fantasma está construido con aluminio de 3 mm en el casco y de 2mm en la cubierta.

Los perfiles de las cuadernas son de chapa de alta resistencia doblada. Deformamos las chapas para conseguir una doble curvatura.

Para lograrlo se fabricó una máquina que doblara las chapas. Este método hoy en día no hay quién lo haga.

La cubierta es tan fina que no podía soldarse y por eso está toda remachada. Tiene la misma construcción que un avión.

Velero Class 505





Las cornamusas están en el casco para ahorrarse las portaespías.

Tenía que ser liviano y optimizado al máximo. Por eso no tiene ni motor, tampoco tiene cocina.

El barco es muy espartano. Adentro es como un tanque Sherman. De noche condensa y te mojás. Es como si lloviera. Es un barco extremo.

Además, está muy lastrado. La proporción entre lastre y desplazamiento es del 50%. El 50% de los 2300 kg está en el plomo. Normalmente los barcos tienen de un 33 a un 35 % de su peso en lastre.



Interior del Fantasma

La parte de arriba del timón es gruesa como si fuera parte de la carena.

El barco no tenía baterías, ni instrumentos. Para iluminar el compás usábamos una linterna. Recuerdo que en una regata me dibujaron un papel con instrumentos y lo pegaron en la cabina. Con el Fantasma navegamos a 10 nudos de promedio y la velocidad máxima era de 16. Luego hice el Fantasma II, un 42 pies, que navegaba a 9 nudos y después en el 80 hice el Fantasma III, un Victory 40, que navegaba a 8 nudos.

Es decir, iba cambiando el diseño, pero ninguno superaba la velocidad del Fantasma.

El barco era adelantado para su tiempo. Ahora son todos planeadores. Así que con el Fantasma II volví a lo tradicional para poder venderlo.



E: ¿Cómo fue considerado en su época?

Héctor: Fue muy resistido y atacado por la prensa. Decían: “No puede ser, eso no es un barco”, Lo querían prohibir. Eso era por el año 77. Los otros diseñadores lo criticaban mucho.

Decían que era feo porque tenía botalón, que era feo porque no tenía lanzamiento y porque el espejo estaba cortado. Y también que era feo por la franja pintada. Le decían “Pepsodent” que era la marca de un dentífrico que tenía una franja verde. Tanto lo degradaron y criticaron que terminé sacándole el botalón porque era motivo de conflicto.

Recuerdo que en un circuito a Río no me querían dejar correr. Pero no había reglamento para prohibirme y se armó toda una polémica.

E: ¿Porque lo bautizaron Fantasma?

Héctor: Porque la idea es que fuera un barco que apareciera como un fantasma. Tenía que ser blanco con velas blancas para que no se viera y sorprendiera al aparecer.

E: ¿Cómo fue el viaje de traslado de Mar Del Plata a Olivos?

Andrés: Salimos de Mar del Plata la noche del jueves. El viaje fue todo con viento franco. Tardamos 48 horas exactas. Vinimos muy rápido, llegamos a hacer 12,4 nudos.

Me demoré un poco a la altura de San clemente donde me acerqué a la costa, perdí tiempo y me quedé encalmado.



EL REGRESO

del fantasma

Me acompañó el antiguo dueño, Claudio Benvenuto y un amigo, Alfredo Gutiérrez.

Héctor: Es un barco que hace mucho que no navega. Cualquier cosa podía pasar en esas condiciones, pero salió y llegó bien.

E: ¿En qué estado está después de tantos años?

¿Le hace falta mantenimiento?

Y tal vez le falte... Si salís a correr puede que la genoa o el spi no bajen y suban a tiempo. Los cabos tienen sal y una especie de aceite. Hay que revisarlo todo.

Instrumental no tiene. Le falta la veleta. Lo único que está bien es la instalación eléctrica que es nueva. Tiene luces led. Las velas son originales y tiene un asimétrico gigantesco.

E: ¿Cuáles son los planes a futuro para el Fantasma?

Héctor: Un proyecto es traer a la misma tripulación para correr. Tengo que elegir en cual correr porque no podemos participar en todas...

¡Felicitaciones a Andy, a Héctor y a la familia Domato por compartir esta entrañable historia!

Star: La Bitito Mieres

El sábado 8 y domingo 9 de mayo se corrió el campeonato entrenamiento Bitito Mieres para la clase Star organizado por nuestro club.

Un fin de semana de otoño a pleno sol en la que 12 embarcaciones se midieron nuevamente este año.

El viento sopló suave del noreste el sábado y del este el domingo. Se desarrollaron 4 regatas y el duelo máximo fue protagonizado por la dupla Della Torre-Locatelli versus Mc Gowan-Rosas.

Luego de las 2 regatas del sábado ambos barcos habían quedado igualados en 4 puntos.



Star: La Bitito Mieres



El domingo se realizaron 2 regatas más y la definición fue en favor de Daniel Della Torre y Juan Locatelli quienes finalmente obtuvieron el primer puesto. En segundo lugar, se ubicaron Mc Gowan - Rosas y el tercero fue para los hermanos Altolaquirre.

Hablamos con Daniel y Juan y les preguntamos cómo vivieron esta victoria:

Daniel: “El sábado quedamos empatados con el Cóndor (Mc Gowan) Salimos 3-1, 1-3. El que ganaba el domingo ganaba todo

Estoy muy contento porque estoy en un buen momento. Nunca me pasó de ganar tres campeonatos al hilo. Desde el 2010 gano uno por año, pero 3 seguidos nunca. Creo que es porque conozco más el barco y también porque fui a correr afuera y eso te exige un poco más. Corrí en Brasil y también una Bacardí y salí 17 de un montón de barcos. Hoy hubo muchos borneos. En la primera el viento era más constante, pero en la segunda borneaba al este y era más traicionero porque de pronto calmaba.

En la segunda veníamos primeros y de la nada nos pasaron en los últimos metros. Nos quedamos sin viento y palmamos.”

Juan: “De todas formas, veníamos mirando al Cóndor y a los Altolaquirre. Ganamos igual porque, aunque nos pasaron el resultado no cambiaba. Corrimos parejos en las 4 regatas y al ser un campeonato sin descarte fue muy importante tener resultados homogéneos.”

¡Felicitaciones a los ganadores y a todos los Stars por la gran participación de este 2021!

DELINCUENTE

Campeonato Metropolitano



El 8,9,15 y 16 de mayo se desarrolló el Campeonato Entrenamiento Metropolitano 2021.

Fue organizado por el Club Náutico San Isidro y el Yacht Club Argentino, para las fórmulas ORC Internacional, ORC Club, Tripulación Reducida, PHRF y Veleiros Clásicos.

El campeonato incluyó regatas bajo la modalidad Barlovento-Sotavento, Recorrido de marcas fijas y Recorrido de media Distancia.

El escaso viento del 15 y 16 de mayo puso en duda la realización de las regatas de ambos días. Sin embargo, con el cielo despejado y con temperaturas agradables, el recorrido pudo adaptarse y la actividad se realizó sin inconvenientes.

Este desafío fue superado con gran hidalguía por el Delincuente de Mariano Martínez que obtuvo el primer puesto en la categoría C de la fórmula ORC.

¡Felicitaciones al Delincuente, a Mariano y a su tripulación por este triunfo!

El CNO por el mundo: Zanetti-Altolaquirre en Miami



Del 22 al 25 de abril se disputó la Western Hemisphere 2021 de la Clase Star en Miami.

Argentina estuvo representada por nuestros socios Alberto Zanetti y Lucas Altolaquirre que finalizaron este certamen de gran nivel en séptimo puesto.

21 Stars corrieron 7 regatas en la Bahía de Biscayne organizadas por el Biscayne Bay Yacht Club y Díaz Marine.

¡Felicitaciones Alberto y Lucas por el resultado y la orgullosa representación!

Chinchorros unidos...

El domingo 16 de mayo, en la terraza del club, los chinchorros coincidieron en un pequeño encuentro.

Cumpliendo con el protocolo que obligó a cerrar las instalaciones del club, los más pequeños se encontraron esa tarde para disfrutar brevemente de la compañía de sus amigos.

Madres, padres y abuelos mientras disfrutaban del servicio del restaurant, se las ingeniaron para acercarles actividades que pudieran realizarse en un sector acotado y al aire libre.

De esta forma nuestros socios más chicos cumplieron con el distanciamiento sin perder el vínculo y la relación entre ellos.

¡Felicitaciones Chinchorros por entender y colaborar en estos tiempos tan difíciles!





NUEVOS SOCIOS

A partir del mes de mayo se han incorporado como nuevos socios:

Ellos son:

Lucas bruno
Constanza Di Renzo

A todos ellos:

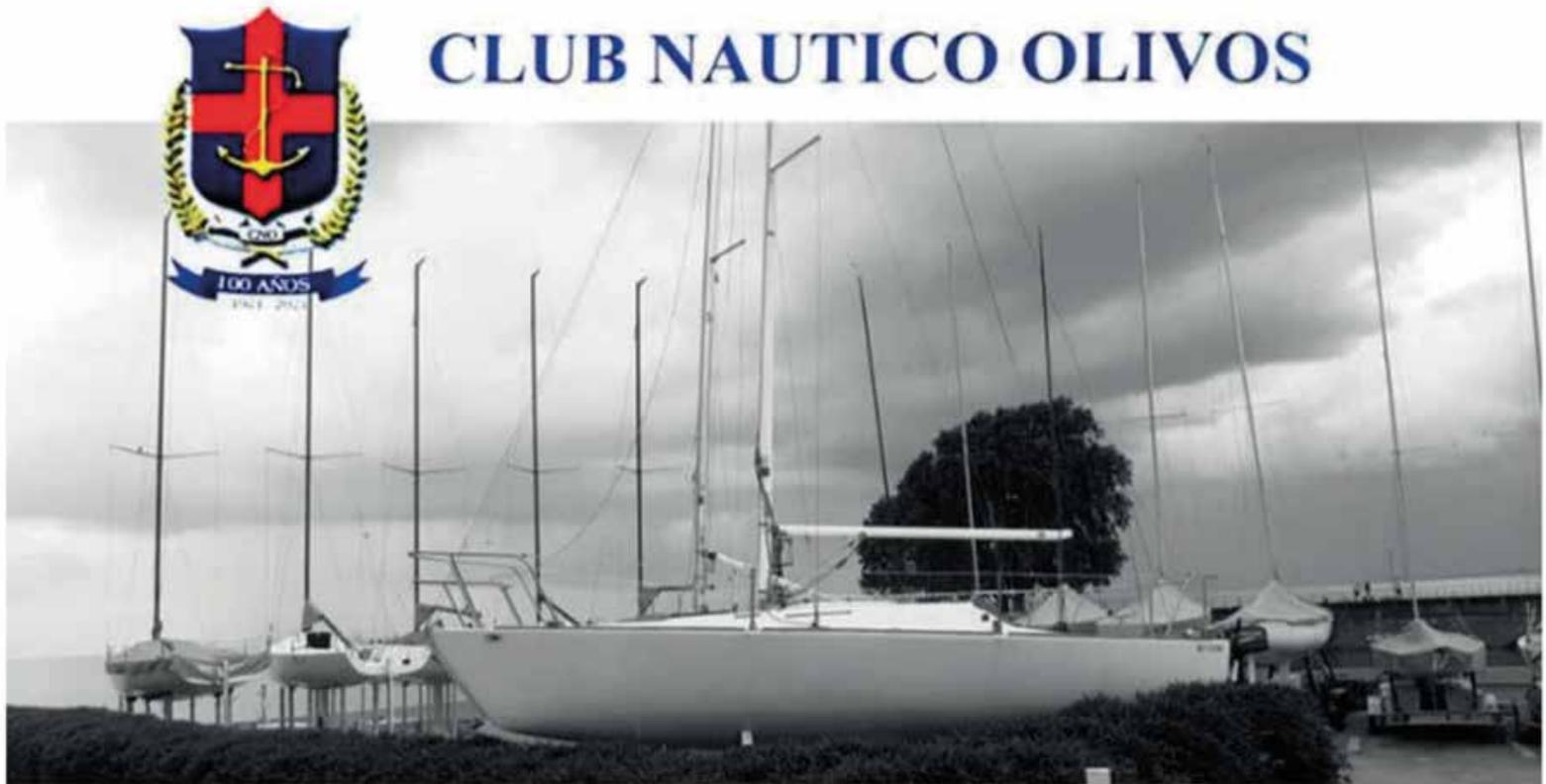
¡Bienvenidos al Club!

Nueva autoridad Consorcio del Puerto

A partir de marzo de este año, el Consorcio del Puerto de Olivos tiene nueva presidencia. Carolina Barone es la nueva titular quién asumió en lugar del ex secretario de obras públicas, Sergio Botello.

Este Consorcio de Gestión y Desarrollo del Puerto de Olivos y sus zonas aledañas, está integrado por representantes del gobierno provincial, del gobierno municipal, de los clubes y de las entidades comerciales del puerto de Olivos.

Concurso La mirada al río: Hay tiempo hasta septiembre



Debido al nuevo confinamiento la entrega de las fotos del concurso “La Mirada al Río” ha sido prorrogada hasta el 1 de septiembre.

Les recordamos las bases para participar:

Las tomas se realizarán con celular y se presentarán en blanco y negro

Las imágenes al ser enviadas deben ser adjuntadas como “Documento” y no como “Imagen” para que WhatsApp no las comprima y no pierdan calidad. El tema principal será el río en todos sus ámbitos: fauna, flora, viento, velas, navegación, etc.

El plazo para enviar las obras será hasta el 1 de septiembre

Cada participante podrá presentar un máximo de 2 fotos. Al enviarlas deberán adjuntar nombre del participante y título (optativo).

Las fotos se enviarán por WhatsApp a la Subcomisión de Cultura (Cristina Raies, 1151535375), (Alicia Soraide, 1160474633)

El jurado estará conformado por: Florencia González Alzaga-Karina Chechik-Agustina Mazzini Uriburu y José Pereyra Lucena

Se seleccionarán 12 fotos para conformar el calendario 2022. Serán expuestas de manera virtual/presencial, de acuerdo con protocolo vigente como parte de la celebración del Centenario del Club.

¡Gracias a quienes ya han enviado sus fotos y esperamos que sigan participando sumando más miradas al río!