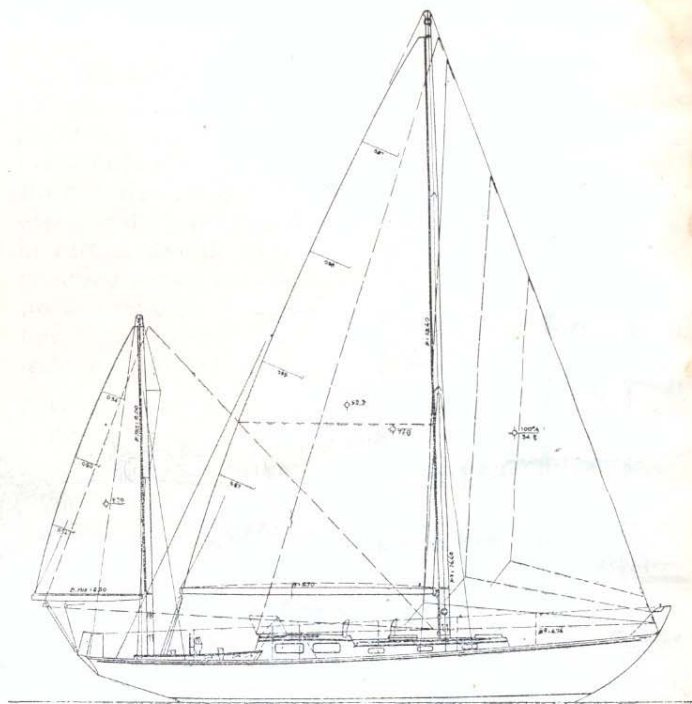


# BYSTRA

Yawl de 10 toneladas de desplazamiento

por Jorge Ithurbide



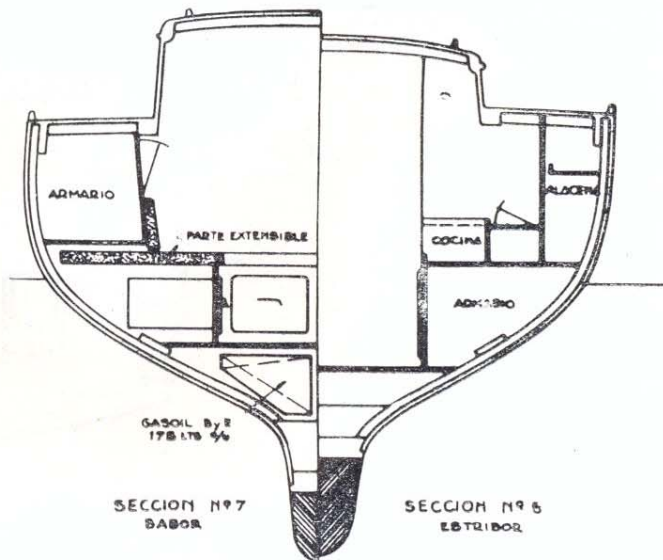
Los planos del yacht que ocupan este comentario han sido dibujados para el señor W. Radzixill quien hará construir la obra en el astillero S. A. Bof de La Plata.

La idea base de este barco tiene algún parentesco con la del "Varuna II" que, sobre dibujo mío, está concluyendo dicho astillero para el señor A. Alcorta. Aunque éste último es un barco de orza, las dimensiones generales, salvo el calado, son muy parecidas, habiendo servido el barco en construcción para concretar pareceres tanto sobre distribución interior como en detalles constructivos. Si bien los planos del "Varuna II" no han sido publicados —lo que será objeto de un próximo artículo— puedo adelantarte al lector curioso que el barco está dentro de los delineamientos del "Bystra".

Este barco no ha sido planeado como ocean-racer exclusivamente como puede que parezca a ojo de buen entendedor. La difusión del tipo de yacht preconizado por la regla C. C. A., ha impuesto, tácitamente su sello a todo velero moderno. Así es que se proyectan barcos según dicha regla sin que sus miras sean las regatas por handicap. Esto no es un elogio de la fórmula sino el reconocimiento de un estado de cosas. El "Bystra" no ha podido substraerse a esa influencia que es, hoy por hoy una forma de garantía, en la que el rating, aunque éste no llegue a probarse en regatas, marca una buena pauta para las comparaciones. Su rating es de 28 pies justos, cifra ésta que paso al lector sin comentario.

Este barco ha sido proyectado, entonces, como de crucero y como tal hay recóndito en él, la intención de participar, eventualmente, con alguna suerte en regata. Yo pienso que por ese trance dubitativo pasan todos los proyectos, aunque rara-

mente llegan a realizarse una vez el barco a flote. Los motivos por los que muchos de los nuevos barcos no llegan jamás a correr pueden ser de muy distinta especie, pero se hace necesario puntualizar esta anomalía. Acaso nuestras autoridades del yachting tengan ya para este problema una solución feliz y que ella llegue a tiempo para evitar que las regatas por handicap se diluyan en la indiferencia. De la solución que se halle indudablemente se beneficiarán los barcos viejos o los llamados "que miden mal" —que es también una forma de la vejez—. Existen ya en algunos países europeos cláusulas en las reglas de medición que preveen lo que ahora nosotros tememos para el futuro del yachting de handicap. La que me parece más ejemplarizante de todas las reglas es la alemana KD-Messbrief.



El "Bystra" es pues un discreto velero para crucero al que no puede ser extraña una participación en regata. Por lo tanto, no es ni uno ni otro extremo exclusivamente. Considero que este tipo de barco intermedio es el mejor fruto que ha dado la regla C. C. A., aunque no haya sido ese su propósito. En muchos aspectos es una buena regla de construcción para barcos de mar, afuera de toda consideración por el rating.

Las dimensiones del "Bystra" son: eslora total 13,10 m.; eslora en flotación 8,84 m.; manga 3,50 m.; calado 1,60 m.; desplazamiento 10 toneladas. Por estas medidas puede conjeturarse que se trata de un barco con lanzamientos esbeltos, de manga corriente dentro de su tipo, de calado recortado como conviene a la naturaleza de nuestras aguas, y alto desplazamiento. Estas proporciones producen un casco poderoso, estéticamente armónico y de gran consistencia estructural.

La distribución dada a su interior es poco corriente y considero que no está desprovista de interés, ya que encuentro en ella una buena solución a los pequeños problemas de la convivencia a bordo. El centro de esta distribución es el salón, amplio lugar de estar, inmediato al cockpit. En él se ha dispuesto un sofá convertible en cama rodeando a la mesa, una conejera que bien puede ser para el navegador, mesa para cartas con ins-

trumental a mano como ser: radiogonómetro, eco sonda, barómetro, etc., ropero para trajes de agua y vastos armarios. Baño y cocina están en la máxima manga, con buena superficie de piso para el primero y menores movimientos de cabeceo para el segundo. La cabina queda en la sección del mástil, separándola del ambiente de proa una puerta rebatible sobre el mamparo de crujía del baño. A proa de la cabina está el sollado donde se han ubicado dos cuquetas tubulares volcables, w.c. y dos roperos. El pañol de velas está como en la modalidad americana, bajo las bancadas del cockpit, habiéndose proyectado un sistema de tapas que aseguren la estanqueidad en esa parte.

El aparejo es de yawl con triángulo proel al tope del mástil con una superficie total a cubrir de 77 m<sup>2</sup>. Velas livianas auxiliares y variado juego de foques intermedios harán a este aparejo sencillo muy eficiente con todo viento. Los mástiles lo mismo que botavaras y tangones han sido diseñados para ser construídos compuestos en madera y fiberglass. Los herrajes como asimismo la jarcia serán de acero inoxidable.

Como auxiliar llevará instalado un motor Penta diesel de 30 H.P. con reductor 2:1, siendo la capacidad de combustible de 350 litros.

