alingh
Lo mejor
y lo peor

GP 26

diseño de Martín Billoch & Asociados

La evolución mundial muestra una clara tendencia a las regatas sin handicap con embarcaciones diseñadas partiendo de parámetros fijados en una *Simple Box Rule*. Es decir, barcos con máximos y mínimos que aporten condiciones de paridad, simples y principalmente rápidos.
Así nació el GP 26', un pura sangre que promete más velocidad sin importar especulaciones de *rating* y variaciones de reglamento.
El *Basilisco 2* y el *MerK 2* son los dos primeros GP 26' botados por este astillero que ya están compitiendo en regatas del calendario local.

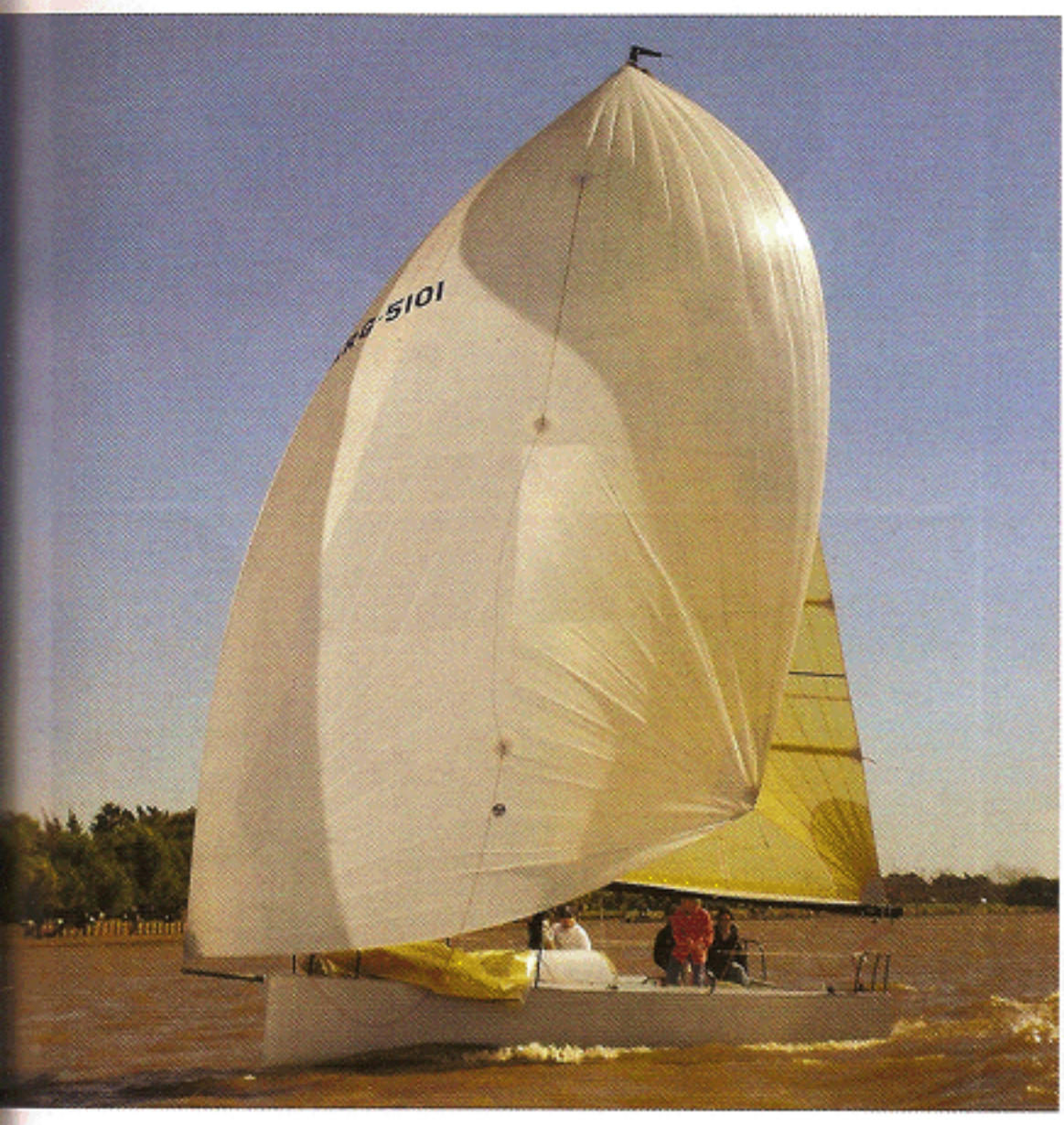
Martín Billoch y Guillermo Gemini trabajaron en este proyecto por más de un año, estudiando formas de cascos, quillas, timones y trabajando minuciosamente en la ubicación del aparejo con respecto al casco y en el balance del conjunto formado por quilla, timón y superficie vélica. El resultado de estos estudios, sumado a una cuota de aventura, llevó a los diseñadores a tomar una decisión arriesgada en cuanto a la forma del casco y a la maniobra de cubierta.

Con respecto al casco, se puede apreciar una entrada de agua extremadamente fina y una popa ancha a nivel de cubierta. Las secciones de popa, si bien son anchas, están redondeadas para minimizar la superficie mojada. Es evidente que se le dio más importancia a construir un casco para vientos medianos y fuertes, y especialemente francos. Este barco es capaz de alcanzar velocidades de 0.8 x velocidad del viento. Es decir, que logra el 80% de la velocidad del viento; si sopla a 10 nudos, el barco puede navegar a 8. Con vientos francos, el GP 26' se desliza a 12 nudos como mínimo.

Con vientos leves debe ser navegado con la tripulación ubicada más a proa para sacar del agua las secciones de popa y así minimizar la superficie mojada.

Las áreas de la quilla y el timón son de dimensiones generosas, otra vez aumentando superficie mojada en favor de un mayor agarre y control del barco, tanto en popa como en ceñida. De nada serviría apostar a un casco para vientos fuertes si luego resultara incontrolable a 20 nudos de velocidad. La maniobra de cubierta es por demás extrema. El barco no cuenta con molinetes, ni para drizas ni para escotas, todo se repica o caza con aparejos. De esta manera no solo resulta más económico sino también más liviano. La maniobra ha dado un gran resultado en las regatas que se han corrido hasta ahora, brindando comodidad a los tripulantes y ajustes muy rápidos de las velas.

Además se ha optado por un sistema de asimétrico con "chupador" –tubo de PRFV conectado a una manga de tela, que aloja a la vela en su interior–. Este elemento está ubicado a proa del palo y mediante un cabo arriador amurado a tres puntos en la vela, permite recogerla. Esto se realiza con una maniobra muy rápida y la vela queda siempre lista para ser izada nuevamente, sin necesidad de ser recorrida.



Las drizas de mayor y foque, también cuentan con un aparejo cada una, para ajustar finamente los últimos 40 centímetros. En el caso del foque la cola de este aparejo sale al cockpit.

Otra novedad es que el foque no tiene riel de escota sino un punto fijo en cubierta que se coloca, una vez que la vela está izada, por primera y única vez. Para regular la abertura de la baluma se usa el fino de la driza de foque (parte del aparejo con mayor reducción para el trimado fino de la vela) en conjunto con la amura móvil, también llevada a la mano del trimmer en el cockpit, todo con la fuerza de dos dedos. Para abrir el genoa se usa un abridor con aparejo.

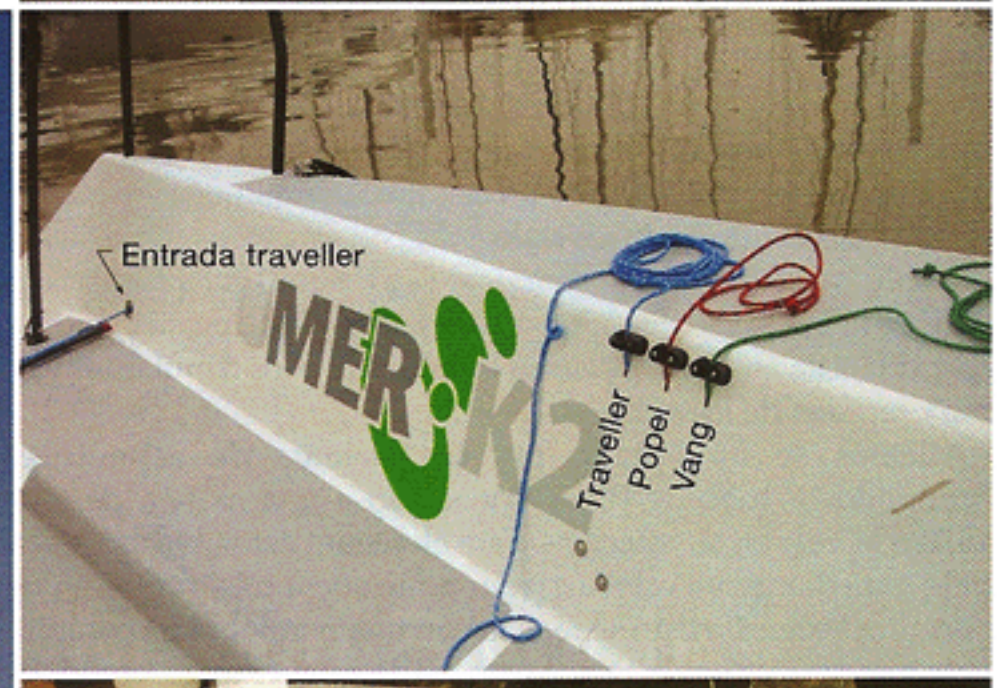
En la entrada se optó por repetir el diseño tipo "cabina de jet" ya empleado por el estudio en los Quarter Tonner *Seguridad Juncal* e *Irwing Seguros*, de los años '90 y '91.

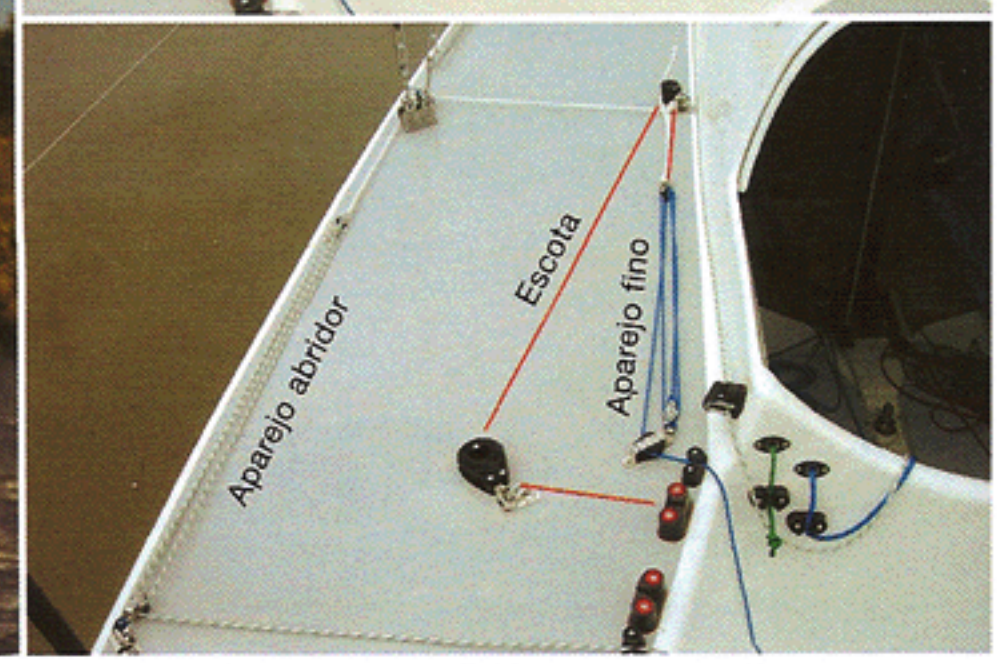
Si bien los mástiles de los dos primeros barcos construidos son de aluminio, la clase permite el uso del carbono. En el segundo de los barcos botados, el *Basilisco 2*, se optó por una botavara doble "T" de carbono.

Ambos barcos han obtenido gran éxito en las primeras regatas de la temporada organizadas por el Yacht Club Argentino y la Comisión InterClubes, corriendo bajo la fórmula IMS. En ellas se ha podido comprobar que las elecciones en el nivel diseño de casco y maniobra han dado el resultado esperado. Uno de los dos barcos, el *MerK 2* participó también en la Semana de Ilhabela, en Brasil, con la intención de promocionar la clase a nivel sudamericano ⚓

Ficha técnica

Eslora máxima: 7.90 m.
Manga: entre 2.20 y 2.50 m.
Desplazamiento: 1000 a 1100 kg.
Calado máximo: 1.90 m.
Spinnaker: asimétrico.
Superficie vélica total: 37.53 m²





GP26

La nueva clase local

Texto de **Edgardo Martinoli**

El 29 de marzo fue presentada en sociedad en la Argentina. Nacida bajo el concepto de la *Simple Box Rule,* la hermanita menor de los TP 52 parece tener todas las condiciones para encontrar rápidamente su lugar en el yachting mundial y, particularmente entre los regatistas argentinos. Algunas respuestas aclararán las dudas sobre la nueva clase:

Cronograma de regatas

AÑO 2007
- Calendario YCA Fórmula IMS
- Campeonato Argentino de GP26 13, 14, 15, 20, 21 de octubre
- Eventos Match Race

AÑO 2008
- Circuito Atlántico Sur Rolex Cup
- Calendario YCA Fórmula IMS Campeonato Argentino de GP 26 octubre
- Eventos Match Race
- Campeonato Sudamericano de GP26 fecha a confirmar (YCA)
- Campeonato Mundial de GP26 fecha a confirmar (YCA)

AÑO 2009
- Circuito Atlántico Sur Rolex Cup
- Calendario YCA Fórmula IMS Campeonato Argentino de GP26 octubre.
- Eventos Match Race

GP 26' diseño de Edgardo Martinoli

GP 42'

1. ¿Qué es la GP 26' ?
Es la menor de las clases Grand Prix del Offshore Racing Congress (ORC), el encargado de proporcionar navegación con *handicap* en competiciones internacionales. Debido a la fuerte necesidad de regatas Level Class, ORC decidió atender este requerimiento con un nuevo proyecto, creado a partir de la *Simple Box Rule*. Así nacieron las clases GP, con barcos de diferentes esloras, siendo la más pequeña la GP 26' que, por sus características se adecua perfectamente al yachting sudamericano.

2. ¿Qué es la *Simple Box Rule*?
La *Simple Box Rule* es el marco normativo que iguala las especificaciones técnicas que deben tener las embarcaciones de una determinada clase para competir (control de peso de quillas, mástiles y barcos; materiales; francobordos y estabilidad). Esto supone un verdadero desafío para diseñadores, armadores y regatistas y, al mismo tiempo simplifica la cuestión ya que los barcos no requieren medición IMS, la navegación es ajustada en tiempo real y el primero en arribar a la línea de llegada es el ganador.

3. ¿Cómo surgió la idea de incorporar esta clase en Argentina?
Un grupo de regatistas, constructores y diseñadores comenzó a trabajar junto al Yacht Club Argentino (YCA), basándose en las reglas de la ORC, en la promoción de estos nuevos *racers*. Así conformaron la Asociación GP Class Argentina que cuenta con varias propuestas de diseño y barcos navegando. Para reforzar la apuesta se desarrolló también un cronograma de regatas y actividades para enriquecer la clase. La idea que motivó la creación de estos barcos fue la de modernizar la flota y la forma de navegar, basándose en la tendencia marcada por otras esloras (GP 33', GP 42' y TP 52', hermanos mayores de los GP 26'), como así también la de crear las bases hacia la divulgación del mismo estilo de navegación en esloras más grandes.

4. ¿Qué resultados han tenido los barcos en las regatas corridas?
Aún solo se están testeando dos barcos con el fin de ajustar variaciones de último momento. Los GP 26' son considerablemente livianos en su eslora y de gran estabilidad, lo cual los hace principalmente potentes en condiciones de vientos francos y muy versátiles en ceñida.

5. ¿Qué otros diseñadores están trabajando en estos barcos?
El italiano Georgio Grassi fue el creador del primer GP 26', el ITA 2601, botado en noviembre de 2006. El primero en Sudamérica fue el *Grand Prix*, un barco argentino diseñado y construido por Martinoli Marine, y estamos trabajando en el segundo ejemplar. También hay diseños realizados en Grecia, Ucrania e Inglaterra.

6. ¿Cuáles son las otras clases Grand Prix?
Las otras dos clases son la GP 33' y la GP 42' que ya cuentan con gran cantidad de barcos compitiendo y un calendario de regatas más organizado. Recientemente hubo cambios en los materiales a usar en el GP 33', el cual prohíbe el uso total de fibra de carbono. Con dicho cambio se lograrán barcos muy competitivos a precios accesibles en esta eslora también. Se cree que será una buena opción para el espectro náutico nacional a corto plazo, y ayudará a terminar de afianzar este cambio hacia las embarcaciones modernas en Argentina.

7. ¿Cuáles son los planes de la clase en la Argentina?
Los diseñadores apuestan a continuar construyendo barcos de esta clase para aumentar la flota y la participación en regatas locales e internacionales. Se espera concretar la realización de los campeonatos argentino, sudamericano y mundial de la clase en Punta del Este, en diciembre de 2008, con el apoyo del YCA. La asociación está a disposición de los clubes náuticos para divulgar todo lo referente a esta alternativa. En el *website www.gp26.com.ar* podrá encontrar más información referente a la clase.