

## AC 45

Este catamarán es el pequeño hermano del AC72, con el que se disputará en 2013 la esperada competencia. Juntos, son parte fundamental de la transformación de la Copa América. Pero ser el menor no le resta aptitudes.

Fotos de Gilles Martin-Raget



El AC45 es el elemento esencial para entender la visión de la próxima edición de la Copa América, la primera en que toda la flota competirá en catamaranes. Será la pieza central de la serie 2011-2012 de la competencia que comenzará a mediados de 2011.

Prácticamente se trata de una escala en miniatura de los catamaranes AC72, los que se emplearán en 2013 en San Francisco, aunque conceptualmente también tienen una fuerte influencia del multicasco *Dogzilla* con el que el *Oracle Racing* ganó la 33ª Copa América.

La primera unidad de la clase fue botada en aguas de Auckland, Nueva Zelanda a mediados de enero. El timonel del *Oracle Racing*, el australiano James Spithill, fue la primera persona en timonear la nueva embarcación. En las siguientes semanas, los equipos inscriptos en la 34ª Copa América han tenido la oportunidad de probar la nueva clase y poco después tendrán su propia unidad, con la que entrenar y comenzar a obtener datos para el diseño de los AC72.

Con un ala rígida de 21.5 metros de altura, el catamarán AC45 posee 13.45 metros de eslora por 6.9 de manga y tiene un desplazamiento de 1.400 kilogramos. Sus creadores aseguran que estos barcos, construidos en fibra de carbono y con tecnología aeroespacial, pueden navegar con un rango de viento de entre 5 y 30 nudos. Son lo suficientemente robustos también como para sobrevivir en caso de colisión, algo que la organización prevé mientras los equipos aprenden a adaptarse al multicasco.



Se trata de un barco versátil de clase *one design*, con costo controlado y en el que el fácil mantenimiento es una prioridad. El casco y estructuras fueron diseñados para ser armado de manera simple y rápida. Utilizando la misma tecnología que en la industria aeroespacial, los cascos se construyen en epoxi de carbono con núcleos de nido de abeja, lo que otorga a la estructura una gran rigidez pero a la vez es muy ligero. La construcción en sándwich implica dos pieles de carbono de menos de 1 mm de

espesor laminado sobre un núcleo de nido de abeja ultra ligero.

El AC45 fue diseñado y creado por *Oracle Racing*. Manolo Ruiz de Elvira se ocupó del desarrollo de diseño del casco, Scott Ferguson del desarrollo de la vela rígida y Dirk Kramers dirigió el equipo de estructuras. Mark Turner y Tim Symth de Core Builders, Warkworth, crearon herramientas de producción para la plataforma de casco y vela rígida y producirán la primera tanda de barcos en colaboración con otros especialistas de la industria marina de

Nueva Zelanda incluyendo a Cookson Boats y Hall Spars NZL. El mástil, botavara y herrajes están en manos de C-Tech Carbon Technology y Craig Stirling Composites Engineering.

“El mayor desafío de competir con multicascos será aprender mucho antes de participar, y el AC45, un multicasco grande, poderoso y capaz de triplicar la velocidad del viento, será perfecto para aprender sus reacciones y habilidades –sostuvo James Spithill–. Creo que el AC45 permitirá a todos los equipos avanzar en la mentalidad de un barco duro y muy rápido”.



“El barco navega muy bien y está muy bien balanceado –aseguró Santiago Lange, tripulante del *Artemis*, luego de las primeras pruebas en Auckland, Nueva Zelanda-. Personalmente estaba preocupado con el manejo y logística del ala. Por el momento para el AC45 no parece ser grave pero todavía estoy preocupado por el AC72 en este aspecto”. El también argentino Juan Kouyoumdjian es el principal diseñador del barco y del ala rígida del *Artemis*. Él lidera todo el equipo de trabajo de Juan Yacht Design. “El ala rígida funciona y se trima de forma muy parecida a una vela convencional. Los conceptos son los mismos, solo que se pierde al principio un poco la sensibilidad por ser rígida”, amplió Lange.

“El barco fue diseñado para todo tipo de rendimiento por lo que se puede navegar en una amplia gama de condiciones y eso significa que la próxima Copa América se van a ver buenas regatas”, dijo Ian Burns, coordinador de diseño del *Oracle Racing*. Además de ser un barco de regata, el montaje y desmontaje es muy rápido, una necesidad para dar cabida a un programa activo de competición. No solo cumple con criterios deportivos sino que también podría caber dentro de un contenedor de 40 pies, que es el buque de transporte de serie de la Copa América.

“Tenemos la intención de organizar cursos que obligarán a los barcos a colaborar con los demás, creando situaciones muy similares a las carreras. Estos multicascos son barcos muy rápidos y por lo tanto hay que llegar a los límites cuanto antes, por lo que las carreras se convertirán en una verdadera prueba de habilidad y estrategia, no sólo de velocidad”, afirmó Murray quien puntualizó que este paso de aprendizaje será esencial para prepararse ante la llegada del AC72, el multicasco hermano mayor del AC45 con el que se competirá en la serie final ⚓

#### Ficha técnica

- Eslora total: 13.45 m.
- Manga: 6.9 m.
- Desplazamiento: 1400 kg.

