CURT EDICIONES SA

REGATA

**Le agradecemos la adquisición el ejemplar digital de nuestra revista**




A continuación le indicamos instrucciones necesarias para leer un PDF, de la manera más clara y sencilla posible.

La mayoria de los navegadores más modernos incluyen lector de pdfs integrado, pero si desea leer en modo revista le recomendamos se descarge el software

Adobe Acrobat Reader DC

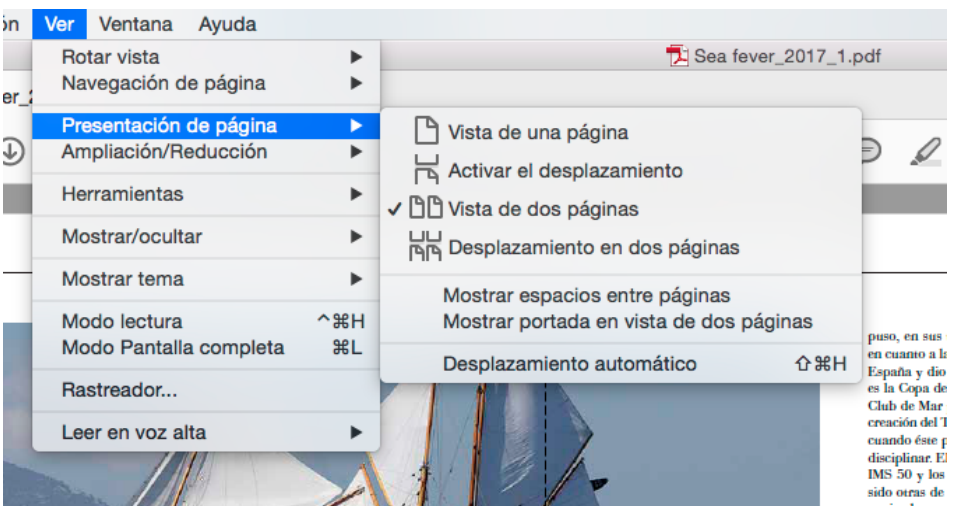
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

seleccione en el menú

Ver la presentación de la página a dos páginas.

También para una lectura más comoda escoja

Modo pantalla completa.




Esperamos disfrute con nuestra publicación.

No olvide volver a visitar nuestra página e inscriberse en el newsletter que le mantendrá informado de la publicación de nuevos ejemplares.

Copyright 2017 CURT EDICIONES, S.A.

www.skippermar.com

# REGATA

nº 224 - 2024 - 6 €
Canarias y aeropuertos 6,20 € - Portugal 5,25 €

## La Vela Clásica está de moda



## Copa America
Vino, vio y venció

Sun Fast 30 OD | J40
Grand Soleil 52 P | XR 41
Bénéteau First 30

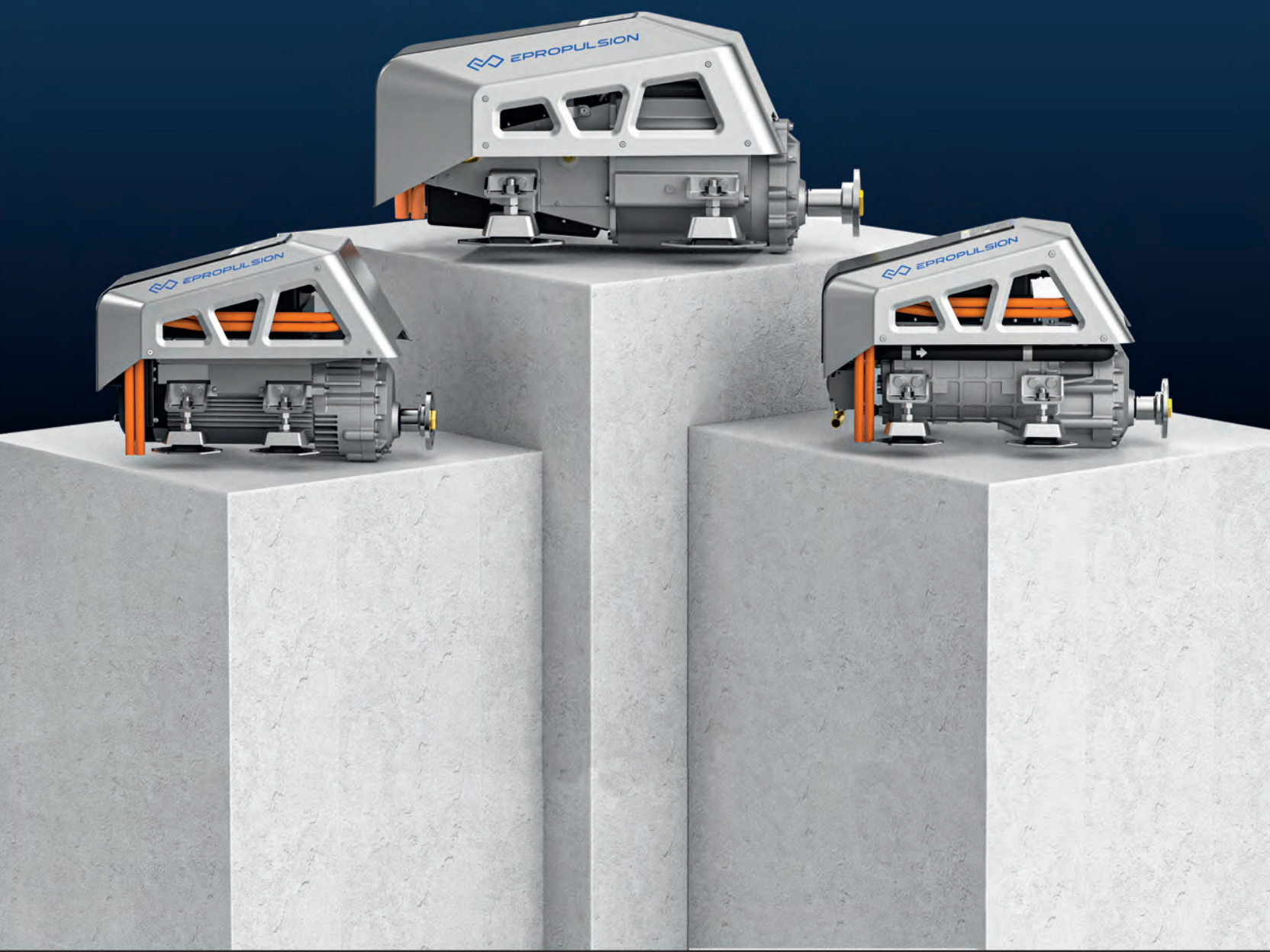
**Golden Cup Badalona: Gran éxito de participación**

EPROPULSION

# SERIE 10-40kW INTRABORDA

***Ingeniería del futuro.***

Propulsión eléctrica para barcos de hasta 200 toneladas.




**epropulsion.es** | **soleiberia.com** | +34 93 775 14 00

Solé Iberia




NORTH SAILS X AMERICA'S CUP

# EXPERIMENTA LO ÚLTIMO EN NAVEGACIÓN

Durante más de 60 años, North Sails ha revolucionado el mundo de la vela, fabricando velas que lideran las competiciones más prestigiosas del mundo. Como orgulloso socio de la America's Cup, proporcionamos a los equipos el rendimiento que necesitan para lograr la victoria. Nuestra innovadora tecnología de velas garantiza que no se pase por alto ningún detalle, ofreciendo una precisión, durabilidad y velocidad imbatibles.

Más información en
**northsails.com**

# Sumario

Nº 224 - 2024/4




FOTO PORTADA: © JORDI ESCANDELL / VELA CLASICA MENORCA

## America's Cup

Emirates Team New Zealand hace historia en Barcelona . . . . . .9

## Diseños

Sun Fast 30 One Design . . . . . .12
J40 . . . . . .16
Grand Soleil 52 Performance . . . . . .18
XR 41 para ORC . . . . . .20
Bénéteau First 30 . . . . . .22

NEO 350. Gran capacidad competitiva en la Menorca Sant Joan . . . . . .24
Regata Rei En Jaume . . . . . .26
Premios Nacionales de Vela 2024 . . . . . .28

## Vela Clásica

Regata Illes Balears Clàssics . . . . . .30
XX Copa del Rey Repsol de Barcos de Época . . . . . .32
Regata Puig Vela Clàssica . . . . . .34

Patín a vela . . . . . .36
World Sailing of Adwards . . . . . .40
Golden Cup Badalona . . . . . .42
**vela.cat** . . . . . .46




REGATA
www.skippermar.com

- **Director:** Enrique Curt
- **Directora de Publicidad:** Laura Curt publicidadnautica@curtediciones.com
- **Redactor:** Jaume Soler 100x100regata@curtediciones.com
- **Redacción:** Victoria Ruiz
- **Directora de Arte:** Mª Pilar Saura
- **Colaboradores:** Gloria Lolivier Rahola, Ricardo Masabeu, Yolanda Llinás, Manolo Nadal, Joaquín G. Devesa, Neus Jordi, Enric Agud, Luis Martínez Doreste, Dani Cavanillas
- **Fotógrafos:** R. Masabeu, Depositphotos
- **Publicidad Barcelona:** publicidadnautica@curtediciones.com Aurora Pérez-Olivares aurora@curtediciones.com
- **Publicidad Madrid:** comercial@curtediciones.com
- **Impresión:** Walstead
- **Distribución y Suscripciones:** Tel.: +34 934 121 177 distribucion@curtediciones.com
- **Precio:** 6 €. Canarias y Aeropuertos 6,20 € Portugal 5,25 €
- **Distribución España:** SGEL ● **Depósito legal:** DL B 40600-1996

CURT EDICIONES SA
Valencia, 279, 3ª planta
08009 Barcelona
Tel.: +34 933 180 101
www.curtediciones.com

- **Presidente Fundador:** Enrique Curt
- **Consejo Editorial:** Laura Curt Iborra

OTRAS PUBLICACIONES DE
CURT EDICIONES, S.A.

Skipper ● Pesca a Bordo ● Neumáticas ● The Best Superyates & Marinas ● Cronos ● The Best Joyas ● Cocinas y Baños ● Hogares ● Piscinas y Jardines ● Reformas Cocinas y Baños ● Profesional Cocinas y Baños ● Equipamiento Hostelero ● Gran Hotel ● Guía de Proveedores ● DVD El cine en casa ● Busco Casa ● Inmobiliaria Profesional ● Aceite Mesa y Cocina ● Vinos y Restaurantes ● The Best Zapatos ● Salud Total

*Los dibujos, fotografías y artículos que se publican son propiedad del Editor, quedando prohibida su reproducción total o parcial sin la autorización precisa. El Editor no se responsabiliza de la opinión de sus colaboradores redaccionales. PRINTED IN SPAIN.*

REGATA Órgano de Difusión Técnica de la RANC, de la Real Federación Española de Vela y de Vela Catalana Federació



© Ian Roman / 37 America's Cup




© Ricardo Pinto / 37 America's Cup

## VINO, VIO, GANO Y SE MARCHO

**LA** Copa América se celebró con negociaciones de última hora y desenganche más rápido todavía. Éxito deportivo pero sin pasión al no haber un proyecto con tripulación española. Bajó mucho el interés de los aficionados a la vela, a lo que se sumó el difícil entendimiento de la competición por parte del público en general.

El nombre de Barcelona brilló una vez más a nivel internacional. El resto de España ni se enteró. Y el espectáculo se seguía mejor desde la pantalla de televisión de nuestros hogares.

Las reservas en los hoteles no alcanzaron las expectativas previstas. Grant Dalton, gran negociador, reunió también un grupo de empresas entusiastas, que le apoyaron con sus presupuestos. Lamentablemente, parece que no habrá próxima edición Barcelona.




NAUTOR SWAN SPAIN

marina estrella

**Marina Estrella Portals**
Locales 60/61 Calviá - Palma de Mallorca
T +34 630 846 490 M +34 971 677 125
E jerome.mainemare@nautorswan.com
W nautorswan.com


A SWAN.
SWAN
more on nautorswan.com




# Emirates Team New Zealand hace historia en Barcelona

Emirates Team New Zealand, uno de los mejores equipos deportivos del mundo, ha dejado el listón muy alto en Barcelona, con su histórica tercera victoria consecutiva en la America's Cup, un logro extraordinario de un equipo realmente extraordinario.



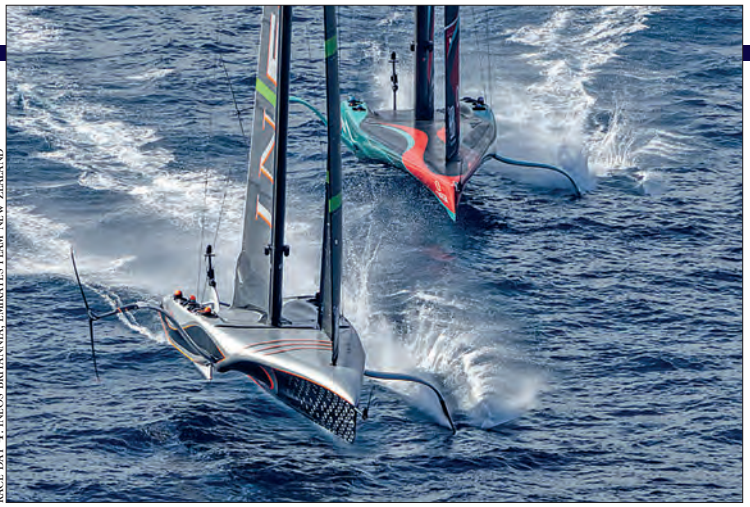
OCTOBER 13, 2024. LOUIS VUITTON 37TH AMERICA'S CUP. RACE DAY 2, RACE 3

**LA** tarde del 12 de octubre se respiraba un ambiente especial en el Port Vell de Barcelona cuando Emirates Team New Zealand e INEOS Britannia salían de puerto por una abarrotada bocana. En unas condiciones más suaves que en las Semifinales, ETNZ salía disparado y lograba, entre el 12 y el 14 de octubre, cuatro victorias rápidas en las que se mostraron imperiosos.

El día de descanso permitió a INEOS Britannia entrenar en el agua y mejorar considerablemente su velocidad, especialmente en la ejecución de viradas y trasluchadas.

Al día siguiente, con un difícil oleaje residual en el campo de regatas y poco viento, el Britannia, al mando de los timoneles Sir Ben Ainslie y Dylan Fletcher, se recuperó. Dos victorias, una conseguida cuando los kiwis se cayeron de sus foils en la presalida y una segunda por solo 7 segundos tras una exhibición de velocidad del equipo británico, hicieron esperar que podían llevar la serie hasta el final.

Pasó otro día de descanso y la expectación crecía en Barcelona, con aficionados llegados de todo el mundo. Un implacable Emirates Team New Zealand se presentó al día siguiente y propinó dos derrotas aplastantes a INEOS Britannia en un mar más plano y con un viento del oeste complicado. En el briefing previo a las regatas de ese viernes 18 de octubre, Iain Murray, el experimentado director de regata, dijo que era «un día de oportunidades para los regatistas». Y así fue. ETNZ supo interpretar las difíciles condiciones de la dirección del viento casi a la perfección. Los timoneles Peter Burling y Nathan Outteridge, a bordo del Taihoro, mantenían un diálogo constante con su equipo de trimmers, formado por Blair Tuke y Andy Maloney, demostrando uno de los mejores manejos de barco que se han visto en esta competición. Apenas se equivocaron en la ejecución de maniobras y dejaban el marcador a 6-2, a un punto de completar con éxito la defensa de la Louis Vuitton 37ª America's Cup.



OCTOBER 16, 2024. LOUIS VUITTON 37TH AMERICA'S CUP. RACE DAY 4. INEOS BRITANNIA, EMIRATES TEAM NEW ZEALAND



OCTOBER 12, 2024. LOUIS VUITTON 37TH AMERICA'S CUP. RACE DAY 1 – DOCK OUT. EMIRATES TEAM NEW ZEALAND

## La excelencia de los kiwis

Con la sartén por el mango, los kiwis dieron el golpe de gracia el sábado 19 de octubre en la primera prueba del día, disputada con un viento más ligero. A pesar de una enérgica remontada del INEOS Britannia a mitad de la prueba, muy en la línea de la filosofía de no rendirse que habían cultivado a lo largo de toda la campaña, el sueño de 173 años se extinguió ante un Emirates Team New Zealand implacable y dominante, que rindió al máximo de sus posibilidades y terminó con una victoria de 37 segundos.

Después de que ambos equipos fueran remolcados a toda velocidad hasta el Port Vell, repleto de embarcaciones de todo tipo y tamaño, el hapū maorí Ngāti Whātua Ōrākei recibía una vez más la llegada del Taihoro a puerto.

Al desembarcar, Peter Burling, patrón de ETNZ, comentaba cómo se sentían: «Estamos increíblemente orgullosos de lo que hemos conseguido. La America's Cup es uno de los trofeos deportivos más difíciles de ganar del mundo. Hay que unir muchas piezas para que todo funcione, y ahora que lo hemos conseguido tres veces seguidas, es increíblemente especial». Burling también mencionó a Ben Ainslie y al equipo INEOS Britannia: «Todo mi reconocimiento a Ben y al INEOS Britannia; creo que han conseguido un desafío increíble, nos han presionado durante todo el recorrido, obviamente hemos logrado un buen margen en la clasificación, pero cada prueba ha sido una auténtica batalla y ellos han sido unos rivales increíbles».

Posteriormente, Emirates Team New Zealand aceptaba el trofeo oficialmente en el escenario principal del Race Village. El futuro del evento se anunciará «a su debido tiempo», según Grant Dalton, CEO de America's Cup Event y Emirates Team New Zealand.

## Gran campaña de INEOS Britannia

El desafío británico más exitoso de los últimos 90 años terminó derrotado después de una serie muy reñida, que fue más disputada y ajustada de lo que sugiere el marcador de 7-2. Lo que logró el INEOS Britannia al llegar a la primera final de America's Cup Match desde 1964 y arrebatarle dos regatas al Defender (una hazaña lograda por última vez por Sir T.O.M. Sopwith en 1934) fue extraordinario y un gran impulso para la vela británica en la élite de este deporte.

Sir Ben Ainslie, patrón y director del equipo INEOS Britannia, se apresuró a dar las gracias a su equipo tras la derrota: «Para nuestro equipo entrar en la America's Cup ha sido un gran logro. Hemos recorrido un largo camino en los últimos 10 años, y especialmente en los últimos tres. Al final, caer en el último obstáculo siempre es duro, pero sabemos que nos hemos enfrentado a uno de los mejores equipos, si no el mejor, de la historia de la America's Cup. Tenemos que asumirlo, y creo que el equipo ha hecho un trabajo excelente a lo largo de esta campaña, y como dijo un británico muy osado, 'lo que cuenta es el coraje para continuar', así que eso es lo que nos espera».

De cara al futuro, además de reflexionar sobre el apoyo que el equipo ha recibido en Barcelona, Ainslie añadió: «No tenemos palabras para describir el apoyo que hemos recibido aquí y en Gran Bretaña, ha sido increíble. Nunca había experimentado nada igual, y ha supuesto una gran diferencia para el equipo, un gran motivador y un gran motor. En cuanto al futuro del equipo, nos propusimos ganar la Copa, estuvimos cerca y cada vez estamos más cerca. En mi opinión, cuando te propones un objetivo, tienes que conseguirlo. Así que continuamos, seguimos adelante y seguimos llevando a esta organización hacia delante».

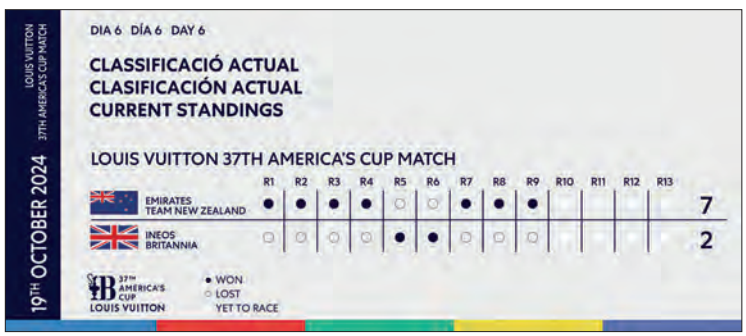
**www.americascup.com**



OCTOBER 19, 2024. LOUIS VUITTON 37TH AMERICA'S CUP. RACE DAY 6, DOCK OUT. INEOS BRITANNIA, BEN AINSLIE




OCTOBER 19, 2024. LOUIS VUITTON 37TH AMERICA'S CUP. PRIZEGIVING. EMIRATES TEAM NEW ZEALAND WINNERS



# Si estás buscando **UNA** solución para tu barco que:

- ✓ lo mantenga sin incrustaciones
- ✓ evite tener que pintarlo cada temporada
- ✓ me permita ahorrar dinero
- ✓ ahorre combustible
- ✓ proteja el medio ambiente




## **Silic One** es la **SOLUCIÓN**.

El anttincrustante por excelencia.

Gracias por los 10 años de confianza.

hempelyacht.es

HEMPEL
Trust is earned

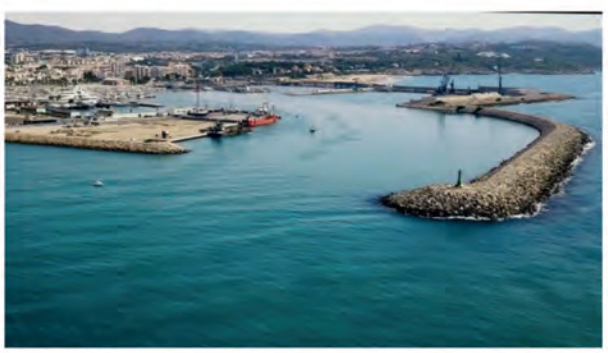
CLUB NÀUTIC
VILANOVA



# VEN A VILANOVA I LA GELTRÚ

- Sede de la preliminar de la America's CUP
- Un puerto y una ciudad a tu medida, a 35 minutos de Barcelona







www.cnvilanova.cat




DISEÑO

## Optimas sensaciones

# Sun Fast 30 One Design

**Demostrar una vez más su afinidad con el más puro espíritu de navegación intensa, a pesar de que los cruceros más completos y de navegación familiar son la referencia de su gama, se confirma con la línea de alto rendimiento Sun Fast, en la que Jeanneau introduce veleros con las más modernas tendencias y tecnologías como el exclusivo Sun Fast 30 One Design.**

**COMO** es habitual en la gama de veleros del astillero Jeanneau, integrado en el grupo francés Bénéteau, inicia la temporada estival con un nuevo Sun Fast 30 OD, que ha sido desarrollado para crear una categoría monotipo de regatas, que no deba comparar su rating con otros modelos del mismo tamaño, para poder incluir las últimas optimizaciones de rendimiento del mercado. La propuesta que ha surgido opta por un velero ligero, muy práctico, sencillo de navegar con mínima tripulación o en solitario, que además está preparado para soportar de forma segura unos altos rendimientos incluso en travesías oceánicas.

Concienciados de las exigencias de un velero de alto rendimiento, el Sun Fast 30 One Design adopta los últimos avances en construcción por infusión, lo que garantiza resistencia y rigidez para un peso limitado.

El astillero ha colaborado con el estudio de arquitectura VPLP Design y Multiplast, para crear un velero innovador, potente y versátil de 30 pies destinado a hacer que las regatas en alta mar sean más accesibles, más divertidas y más sostenibles, con sistemas de fabricación sostenible y materiales reciclables de última generación.




*Los dos timones externos son sensibles y de fácil acceso.*




*La maniobra de drizas queda desplazada a estribor sobre la cabina.*

## En cubierta

Para acentuar su carácter regatero, adopta una proa ligeramente redondeada, inspirada en el diseño "scow" que promete sensaciones y potencia a todas las velocidades. De hecho las líneas de carena anuncian una buena flotabilidad en la zona de proa además de facilidad para el planeo, que asegura con dos palas de timón colgadas en el espejo de popa.

La bañera abierta es francamente espaciosa y presenta dos largos bancos enfrentados, escotero posterior, escotilla de seguridad en el suelo y todos los elementos imprescindibles para un velero de regatas de primera línea, como reposapiés plegables para el skipper, bolsas para estiba de cabos, tres winches y todos los reenvíos de escotas y drizas necesarios, a pesar de que se ha intentado hacer más fácil la maniobra.



*La maniobra de drizas queda desplazada a estribor sobre la cabina.*



*El diseño de la proa es muy peculiar y popular en las regatas de solitarios.*



*Monta un grueso perfil sobre la regala para aumentar la seguridad.*



*Los largos asientos del salón forman parte de la estructura de refuerzo.*

## Interiores

Hay que destacar curiosamente que el tambucho de entrada a la cabina se ha desplazado a babor, al igual que el piano de maniobras, eliminando de este modo un winche y reduciendo aún más el peso.

Como corresponde a un velero de regatas preparado para travesías oceánicas, el Sun Fast 30 One Design ha optimizado su peso, con una reducción más evidente bajo cubierta, en donde podemos ver acabados espartanos, sin forros de ningún tipo y un equi-





## Características

**Eslora total:** 10,40 m
**Eslora casco:** 8,99 m
**Manga:** 2,99 m
**Calado:** 2 m
**Desplazamiento:** 2.650 kg
**Capacidad de combustible:** 40 l
**Capacidad de agua:** 2,6 l
**Tanque séptico:** Si
**Material de construcción:** PRV
**Superficie vélica:** 59 m²
**Superficie portantes:** 137 m²

**HABITABILIDAD**
**Plazas homologadas:** 4-5-6
**Asientos en bañera:** 8
**Camarotes:** 1
**Personas en litera:** 4
**Molinete:** No
**Plataforma baño:** No

**MOTORIZACIÓN**
**Modelo:** Nanni Diesel N2.10
**Ciclo:** 4T
**Potencia al cigüeñal:** 10 CV
**Régimen máx. recomendado:** 3.000 r.p.m.
**Nº de cilindros:** 2
**Cilindrada:** 1.479 c.c.
**Peso:** 123 kg
**Nº de motores:** 1
**Tipo de combustible:** Gasoil
**Tipo de transmisión:** Eje

**VELOCIDAD A MOTOR**
**Crucero:** 5,5 nudos
**Máxima:** 6,5 nudos

**DESCRIPCIÓN APAREJO**
**Mástil:** Fraccionado
**Material mástil:** Carbono
**Nº crucetas:** 1
**Material jarcia:** Cable
**Burdas:** Si
**Posición crucetas:** Atrasadas
**Obenques atrasados:** Si

**DESCRIPCIÓN MANIOBRA**
**Winches:** 3
**Stoppers:** 9
**Reenvío a bañera:** Si
**Diseño:** Bueno
**Génova:** Enrollable
**Mayor:** Corner
**Calidad material:** Buena

pamiento minimalista para vivir a bordo con el mínimo confort.

Paredes y techos están pintados de blanco para aumentar la luminosidad y la sensación de volumen. Además en suelo y paredes se muestran directamente los sólidos refuerzos estructurales que surgen en parte de una sentina con pocas secciones tapadas.

Bajo la escalera queda la cámara del motor, con fregadero abierto a un salón con dos literas textiles enfrentadas y una mesa de cartas muy grande en proporción. Por su parte en la popa queda el acceso a dos literas en bandas opuestas que permiten regular su ángulo según la escora.

En la proa se instala a los pies del mástil un inodoro con puerta, además de armario de estiba, mientas el resto delantero de la cabina se utilizará para estibar nuestro juego de velas.

## Navegando

Con arboladura en carbono y velas de alto rendimiento, el Sun Fast 30 OD sorprende por la facilidad de manejo y el afinado de las velas mediante múltiples barbers, incluso navegando en solitario.

El gobierno es por caña con stick extensible, que une los dos timones externos, con el resultado de una dirección muy directa y sensible.

La navegación en condiciones de mar plano, viento ligero entre 2 y 10 nudos y seis pasajeros a bordo nos permitió constatar la sensibilidad de la timonería, aprovechando las rachas de forma significativa aunque sin poder registrar los rendimientos exactos, por un problema en la programación de la electrónica de a bordo, que no pudimos solucionar.

Pudimos sin embargo navegar muy confortablemente con una zona del patrón bien acomodada incluso cuando escoremos. La vela mayor ofrece un importante rendimiento, con su corte de corner y es fácil de trimar incluso acompañada de un eficiente Código 0, que resulta más plano de corte de lo que parece externamente, para poder incluso apurar la proa por encima de los 60º, buscando generar nuestro propio viento. *R. Masabeu*

**www.jeanneau.com/es**

**CUBIERTA**
**Forro teca:** No
**Amplitud Bañera:** Buena
**Asientos:** 8
**Mesa:** No
**Sistema de gobierno:** Caña
**Cofres:** Si
**Ducha:** No
**Popa abierta:** Si
**Capota entrada:** No
**Confort patrón:** Normal
**Visibilidad patrón:** Buena
**Protección:** Normal
**Paso a proa:** Bueno
**Cofre de fondeo:** Si

**BAJO CUBIERTA**
**Luminosidad:** Normal
**Escotillas practicables:** 1
**Aseos:** 1
**Neveras:** Opcional
**Horno:** No
**Literas:** Si
**Altura cabina:** 1,90 m



*Incluye un fregadero en la base de la escalera de entrada.*



*La proa está destinada a la estiba de las velas y al mamparo anti-colisión.*




## *Sun Fast*

## 30 One Design

3300

Dedicados a la navegación deportiva y a las regatas, los **Sun Fast** son veleros técnicos y funcionales donde aficionados y competidores se dan cita en la línea de partida. La emoción de la experiencia pura está ahí.

–

***Jeanneau,***
***Pure experience***

JEANNEAU

Conception : TheLINKS.fr - 230166 - Crédits photos : @Jean-Marie Liot - Réalisation Augural Strateo - 924119 - 11/2024

DISEÑO

# J40



## Características

**Eslora:** 12,47 m
**Manga:** 3,86 m
**Desplazamiento:** 7.665 kg
**Camarotes:** 2-3
**Potencia máxima:** 50 CV
**Constructor:** www.jboats.com

**El nuevo J40 del astillero JBoats es un velero optimizado capaz de alcanzar velocidades de dos dígitos con un confort excepcional, tanto en puerto como en el mar.**



**EL** puro placer de navegar y la emoción de gobernar un velero bien equilibrado, estable y de alto rendimiento son parte del ADN de J/Boats. Al igual que otros J anteriores, el nuevo J/40 está diseñado para navegar suavemente a través de las olas, casi gobernando solo. El plano vélico simple pero versátil y de aspecto alto permite casi cualquier combinación de velas (vela mayor solamente, foque solamente, vela mayor con rizos y foque interior, etc.) para una navegación cómoda, al mismo tiempo que se puede optimizar para regatas de altura.

El nuevo J/40 es el único barco de 40 pies del mercado con un casco, cubierta, rejilla estructural y mamparo principal totalmente infundidos. La estructura diseñada a medida proporciona una rigidez excepcional del casco y una óptima relación resistencia-peso, sin sacrificar la comodidad de los espacios habitables.

En el nuevo J/40, el patrón tienen una visibilidad de 360 grados desde el timón (incluso por encima de la cabina), algo esencial para navegar correctamente y atracar con mayor facilidad. Los respaldos en ángulo y redondeados son muy cómodos para socializar con amigos, y las brazolas del cabrestante, anchas y en ángulo, invitan a sentarse en un lado alto y a navegar con facilidad durante las maniobras de navegación. La configuración de ruedas gemelas ofrece un gran acceso para subir a bordo, nadar y disfrutar de un espacio de estar y jugar en la cabina. En el modo de carrera, las ruedas gemelas permiten que el conductor se siente más afuera de la borda y que la tripulación pase suavemente entre las cabinas de popa y proa para facilitar el manejo de las velas y la navegación.

Todos los controles de las velas conducen a la gran cabina, con seis winches colocados de manera óptima para un acceso rápido para izar y ajustar. Para un mayor rendimiento a favor del viento, el nuevo J/40 está equipado con un bauprés fijo de carbono para izar un spinnaker asimétrico o una vela Code enrollable.

Con la inspiración del J/45, el diseño interior y el estilo son de Isabelle Racoupeau en colaboración con J/Composites. La madera natural (maciza y enchapada) bellamente barnizada y hecha a mano se destaca en todas partes, con una prioridad de diseño puesta en la luz natural, líneas de visión atractivas y la sensación general de espacio. El diseño estándar de 3 camarotes y 1 baño maximiza los espacios para dormir y es ideal para propietarios que navegan con una familia o tripulación más grande, y para dormir en el lado alto mientras se compite en alta mar o en rally. El diseño de 2 camarotes y 2 baños maximiza el almacenamiento de crucero y es perfecto para navegar en familia y cruceros prolongados con una o dos parejas. *R.M.*




# ALTAS PRESTACIONES

**NUEVO 40 PIES**







*El nuevo J/40 es un yate de crucero de alto rendimiento con capacidad para navegar en alta mar, alcanzando velocidades de dos dígitos con un confort excepcional, tanto en puerto como en el mar.*

*Del mismo equipo que lanzó los premiadoss J/112E, J/122 y J/45, llega un nuevo y emocionante 40 pies que supera audazmente los límites en rendimiento, versatilidad de uso y comodidad de crucero.*

***Una vez has navegado en un J, sabes el porqué un J es un J.***

Descubre más en

*www.jboats.es*

GAMA ELEGANCE J/112E J/40 J/45

J® BOATS

Distribuido en exclusiva
para España
por *Sterna Yachts*
info@sternayachts.com
**T 972 114 108**

DISEÑO

## Características

**Eslora:** 17,05 m
**Manga:** 5,15 m
**Desplazamiento:** 16.500 kg
**Camarotes:** 3
**Potencia:** 75 CV
**Plano vélico:** 157 m²
**Constructor:**
www.grandsoleil.net

# Grand Soleil 52 Performance



**El modelo de referencia en los inicios de la gama Grand Soleil vuelve marcando las líneas de un nuevo modelo que mantiene su espíritu deportivo y elegante para ofrecer las máximas sensaciones.**

**LA** evolución del Grand Soleil 52 Performance original del 1987, continúa enfocado como un crucero rápido y deportivo, que combina características innovadoras con unas líneas elegantes, diseñadas en esta ocasión a partir del concepto Cantiere del Pardo, desarrollado ahora por el dúo Matteo Polli (arquitectura naval) y Nauta Design (exteriores, interiores y distribución) que retoman la elegancia de su progenitor, así como la misma armonía de formas que, entonces como ahora, se traduce en estabilidad y rendimiento.

Disponible en dos versiones, "Performance" y "Race", el Grand Soleil 52 está destinado a armadores que quieren disfrutar intensamente de la comodidad y el rendimiento, ofreciendo para ello un velero estudiado hasta en el más mínimo detalle para aprovechar al máximo su espacio y ofrecer zonas habitables grandes para un crucero de este tamaño, sin afectar al peso.

Para disfrutar del máximo confort, el Grand Soleil 52 Performance ofrece bajo cubierta un salón central con gran comedor, zona de cartas en la proa, grandes compartimentos de almacenamiento y una equipada cocina ergonómica para pasar largos periodos a bordo.



Dispone para el descanso de tres camarotes con sus baños, reservando la zona de proa para el propietario, que disfruta del máximo espacio y confort, además de la posibilidad de personalizar materiales y acabados.

El plano de cubierta y el plano vélico, así como el casco, están diseñados de manera diferente en las dos versiones: la versión "Performance" cuenta con un diseño de "navegación fácil" en el que la bañera no está involucrada en ninguna maniobra para que pueda ser utilizada con seguridad por los invitados. En cuanto a la versión "Race", se le ha dotado de una maniobra optimizada para el rendimiento, además de aumentar la superficie vélica y la profundidad de la orza. *R.M.*




# Nuevos amarres 15×5,5

## Tu amarre en el mediterráneo

En una ubicación geográfica privilegiada donde podrás disfrutar de un clima envidiable para navegar y de excelentes condiciones para el invernaje de tu embarcación.

- Varadero
- Servicios náuticos
- Zona de ocio y restauración

+34 964 227 200 / info@burriananova.com
burriananova.com

Marina Burriananova

DISEÑO

## Características

**Eslora:** 14,58 m
**Manga:** 4,18 m
**Desplazamiento:** 7.150 kg
**Camarotes:** 1
**Potencia:** 30 CV
**Plano vélico:** Opcional
**Constructor:** www.x-yachts.com



# XR 41 para ORC

**La mítica gama de veleros de alto rendimiento de X-Yachts volverá a estar en el candelero del mundo de la competición con la presentación de un nuevo XR 41 súper optimizado para las reglas ORC.**

**EL** objetivo de X-Yachts ha sido crear un velero súmamente competitivo bajo las reglas ORC actuales, pero que se pueda ir evolucionando fácilmente para adaptarse a los cambios, incluso si se desea competir bajo otras reglas como IRC.

*"Se siente muy bien estar de vuelta en la escena de las regatas"*, dice el CEO Kræn Brinck Nielsen. *"X-Yachts es famosa por construir cruceros de alto rendimiento hechos a mano, pero originalmente nuestra marca se basó en victorias de regatas al más alto nivel"*.

En esta nueva propuesta, se tomó la decision de no hacer de este diseño otro monotipo. En su lugar, se ideó una forma completamente nueva de abordar los cambios en los parámetros de calificación. Para ello el XR 41 se puede desarrollar continuamente y se ofrecerán actualizaciones anuales a todos los propietarios. Las modificaciones se pueden hacer en el propio Puerto de amarre. Dejando a un lado los aspectos de clasificación, el XR 41 es un velero de regatas rápido por derecho propio y será competitivo en una amplia gama de formatos de regata.

Se ha tenido mucho interés en crear un velero de larga vida útil y buen valor de reventa, como acostumbra a hacer X-Yachts al construir barcos que duran décadas. Además, el XR 41, disponible en versiones Race y Sport, no es solo un velero exclusivo de regatas, sino que también está diseñado como crucero deportivo. Para conseguir una fácil adaptación, incluye elementos del interior construidos como módulos que se pueden quitar para las regatas y volver a instalar para un crucero deportivo más familiar. *R.M.*

X RACING

# THE NEXT CHAMPION

BY X-YACHTS

XR 41

EXPLORE



## WORLD PREMIERE 2025

X-Yachts Spain | Jardines de San Telmo s/n, 07012
Palma, Balearic Islands
Tel: +34 649 33 96 04 | Email: info@x-yachtspain.com

X-YACHTSPAIN.COM

DISEÑO

## Características

**Eslora:** 10,33 m
**Manga:** 2,95 m
**Desplazamiento:** 3.150 kg
**Camarotes:** 2
**Potencia:** 14 HP
**Vela mayor:** 28,2 $m^2$
**Foque:** 29,8 $m^2$
**Gennaker a tope de palo:** 98 $m^2$
**Gennaker fraccionado:** 86 $m^2$
**Constructor:**
**www.beneteau.com**



# Bénéteau First 30

**Incentivado por la celebración del 140 aniversario de la marca francesa, Bénéteau se sumerge de nuevo en uno de sus grandes éxitos, con la presentación del un nuevo First 30 muy fiel a su identidad multiuso.**

**LA** histórica gama First del astillero Beneteau, creada para ofrecer veleros dotados del máximo confort a bordo sin renunciar a unas buenas prestaciones, permite disponer de embarcaciones que se adaptan tan bien a un programa de navegación familiar como a la participación en regatas de cierto nivel.

El nuevo First 30 revisita el famoso modelo lanzado en 1977, que marcó la historia de Beneteau, para lo que ha colaborado con Seascape, reuniendo a un equipo de diseñadores e ingenieros de categoría mundial, con Samuel Manuard para la arquitectura naval y Lorenzo Argento para el diseño. Este nuevo y audaz proyecto demuestra el compromiso de Beneteau con la innovación y adquiere todo su sentido en un momento en el que la marca celebra su 140 aniversario.

La presentación de este velero supone también para la marca la creación de una nueva categoría "planing cruiser", en la que destaca la facilidad y rapidez de alcanzar el planeo, incluso con tripulación reducida.

El «planing» es el momento mágico cuando, lanzado a toda velocidad, el casco de su velero reduce su contacto con el agua, reduciendo la fricción y proporcionando una sensación de deslizamiento. Esto crea una aceleración estimulante, transformando cada maniobra en una experiencia más fluida y reactiva. ¡Una auténtica descarga de adrenalina que promete momentos únicos e inolvidables en el agua!

En cubierta, la bañera despejada y el aparejo sencillo harán que la navegación sea agradable e intuitiva, incluso a altas velocidades. Para los regatistas, las opciones adicionales optimizarán el rendimiento.

Ya sea en crucero o en regata, el First 30 ha sido diseñado para proporcionar una navegación sin esfuerzo. Las dos configuraciones posibles (crucero o regata) permitirán adaptar el velero a las necesidades de cada patrón. En la versión de crucero, las maniobras se simplificarán gracias a los winches de gran tamaño y los mandos ergonómicos, mientras que la versión de regata incluirá un carro de mayor para un trimado más preciso

Bajo cubierta se ha creado un espacio funcional y acogedor con capacidad para 4 personas distribuidas en dos camarotes. El First 30 será el compañero ideal para navegar con la familia o entre amigos. El cómodo salón, la cocina totalmente equipada y los inteligentes espacios de almacenamiento garantizan una agradable experiencia de crucero.






## UNA EXPERIENCIA DE NAVEGACIÓN SINGULAR

El First 36 avanza deprisa y sin esfuerzo. Jugando con brío sobre el placer i las sensaciones, invitará sin ninguna duda a sus propietarios, a navegar más y durante más tiempo. Con motivo de los 140 años de la marca BENETEAU, la Red de concesionarios BENETEAU organiza, en toda Europa, pruebas exclusivas de este velero multipremiado.

**Contacte con su concesionario desde ahora mismo para planificar su prueba, desde el 1 de abril hasta final de mayo en BENETEAU.COM**

140 Years
BENETEAU

PHOTO: © ANA ŠUTEJ




## NEO 350

# Gran capacidad competitiva en la Menorca Sant Joan

El equipo de regata de Yacht Consulting Barcelona (YCB) –empresa ubicada en Marina Vela que asesora y acompaña a los armadores en el proceso de adquisición de su embarcación ideal y distribuidor en España de los veleros italianos Neo Yachts y ICE Yachts– participa en diversas competiciones ORC a lo largo del Mediterráneo. A bordo del NEO 350 *The Improbable*, el equipo de YCB compite habitualmente contra veleros de 40-45 pies, demostrando la gran capacidad competitiva de esta embarcación en tiempo real, lo cual quedó patente una vez más en la reciente Regata Menorca Sant Joan, de 140 millas náuticas entre Barcelona y Mahón. Aquí el relato de Sergey Moskovskikh, CEO de YCB y skipper a bordo de *The Improbable*.

**DURANTE** las primeras 9 horas de la Regata Menorca San Juan, navegamos de través, amurados a babor. A pesar de que la mayoría de los partes pronosticaban una disminución del viento de 15 a 7-10 nudos en las primeras dos horas, durante ese tiempo, el viento sopló estable entre 13-15 nudos, acompañado de una gran marejada. Llevábamos izado el Código 0 e intentábamos mantener un TWA de 100 grados, lo que conseguimos sin grandes problemas, gracias a la buena estabilidad del barco y a la nueva pala del timón recién instalada. En un momento dado, arriamos el Código 0 para izar el foque, a fin de no perder control sobre la flota. Sin embargo, poco después volvimos a izar el Código 0. A las 10 de la noche, el viento empezó a bajar, hasta quedarnos en calma total. En esos



momentos, el DK46 *Kajsa III* y el T42 R *Kiloton* lideraban la flota, con el Swan 42 *Blue* a tres millas y nosotros, a bordo del Neo 350 *The Improbable*, juntos con el X41 *Godspeed*, a una milla de distancia.

En general, todo iba según lo previsto en los partes meteorológicos. Después de la calma, se esperaba la llegada del viento por estribor, cosa que hizo que el XP-50 *X-Odessa* se desviara significativamente hacia el oeste, apartándose del rumbo general de la flota. Sin embargo, media hora después, llegó una franja de viento en la parte delantera izquierda da la flota. Mientras nosotros avanzábamos a tan solo 0,2 nudos, el DK45 y el T42 R ya aceleraban a 7 nudos y los barcos en la parte delantera izquierda de la flota también empezaban a moverse. Delante de nosotros, el cielo estaba iluminado por los relámpagos. A medianoche, el Swan 42, que se encontraba a una milla por babor, empezó a avanzar. Estaba muy cerca del Dufour 45, pero logró aprovechar las primeras ráfagas ligeras de viento y alcanzar una zona donde consiguió acelerar a 6 nudos, mientras que a nuestro estribor aún no había viento. En un momento dado, el AIS mostró que el Swan 42 *Blue* navegaba a una velocidad de 9 nudos, y pensé que habían decidido retirarse, al estar muy cerca de barcos que apenas avanzaban a 1,5 nudos, como el mismo Dufour 45.

Quisiera hacer una pequeña digresión. Créanme, nadie, al menos entre las embarcaciones que encabezan la flota, enciende el motor durante las calmas. Hay varias razones para ello. La más obvia es que es difícil que nadie se entere. Sin embargo, la razón principal es que el motor y las regatas no son compatibles. En vientos ligeros, necesitas un estado de conciencia diferente; tienes que estar muy concentrado, anticipar la tendencia y encontrar el primer viento estando amurado en el rumbo correcto y con las velas adecuadas izadas. He estado en muchos barcos de competición y nunca he visto que el uso del motor esté ni siquiera en la agenda. Sin embargo, en un par de ocasiones me han protestado ante la organización aduciendo: "Nosotros estamos parados, pero ellos van a 3 nudos, eso no es posible". Créanme, sí lo es. Y lo que no es posible es que el Código 0 trabaje cuando el barco está en calma con el motor funcionando.

Volviendo a la regata, a las 00:40h aparecieron los primeros indicios de viento. Lo primero que hicimos fue virar con nuestro improvisado "buscador de brisa"; es decir, simplemente movimos el peso hacia sotavento para que la vela cayera sola al otro bordo. A continuación, izamos completamente el foque, que inmediatamente sustituimos por el gennaker, ya que el viento venía de popa. A la una de la madrugada ya navegábamos a 3 nudos y, poco después, a 6-7 nudos. Navegamos un tramo a sotavento de la costa de Menorca, doblamos Punta de s'Espero y cruzamos la línea de llegada en la bahía de Maó, sin quitar el gennaker ni un solo momento, con un TWA de 110 grados y una intensidad del viento de hasta 16 nudos. Esta maniobra, aunque arriesgada -considerando que llegamos muy pegados a la boya de llegada que hay que dejar a babor, sin casi espacio a sotavento debido a la proximidad de la costa, acabó bien gracias al máximo control que proporciona el NEO 350. Recogimos las velas y esperamos una hora a la única embarcación que podía ganarnos en nuestra categoría; no lo hizo por 10 minutos."

Ganador en su categoría y cuarto en la general, tras un DK 46, un T42 R y un Swan 42, el equipo de YCB se siente inmensamente orgulloso de representar a NEO Yachts en España. Aunque el NEO 350 sea un barco pequeño de tan solo 10 metros, es indudable que compite en tiempo real contra yates mucho más grandes, incurriendo en la mitad de los costes en lo que concierne a su mantenimiento y equipos.

**www.yachtconsultingbarcelona.com**

> Aunque el NEO 350 sea un barco pequeño de tan solo 10 metros, es indudable que compite en tiempo real contra yates mucho más grandes.



## Regata Rei En Jaume

# La tormenta desafía a la flota

La embarcación *Modul* del Club Náutico de Santa Ponça se coronó ganadora de la 38ª edición de la Regata Rei En Jaume, tras completar las 103 millas de la travesía en 19 horas y 9 minutos. La regata rememora la expedición de la conquista de Mallorca en 1229.




**LA** Regata Rei en Jaume rememora la travesía de la expedición para la conquista de Mallorca en 1229 y consta de 103 millas náuticas. Zarpa de la costa del municipio de Salou y culmina en la localidad mallorquina de Santa Ponça (Calvià).

La largada se dio a las 11.00 horas del 5 de septiembre con un viento de unos 18 nudos de Levante, lluvia y en medio de una tormenta eléctrica en el campo de regatas. A pesar de las inclemencias iniciales, la regata se desarrolló con vientos medios de componente sur, rolando a poniente. De los 18 barcos inicialmente inscritos, 11 tomaron la salida y 8 culminaron la travesía.

El *Modul*, patroneado por Félix Comas, logró imponerse en tiempo real y compensado con una marca de 19 horas y 9 minutos. Este triunfo supone la cuarta victoria de Comas en la historia de la competición y la segunda consecutiva a bordo del *Modul*. La embarcación del Club Náutico de Santa Ponça superó al *Nirvana 3*, de José Martín Santiago (Club Nàutic de Vilanova), que ocupó la segunda posición

Félix Comas compartió sus impresiones sobre la regata: *"El chubasco de la salida fue inesperado, duró unas dos horas, con viento fuerte pero llevadero. Nos permitió llegar a la baliza de desmarque primeros y salir disparados. A nuestro barco le gusta ceñir y no nos ha ido mal, aunque siempre es incómodo por la ola y los pantocazos"*.

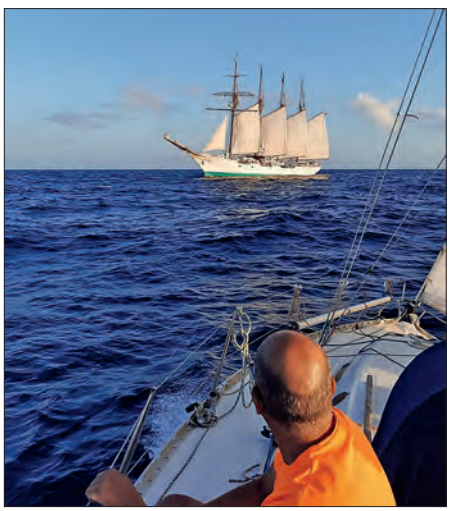
En la clase Solitarios, Eduardo de las Heras, al mando del *Esther,* se coronó campeón, seguido por Xavi Toledo con el *Mar y Luz* y por Alejandro Romero al mando del *Fol a Voile*. Los tres barcos premiados en esta categoría representan al Real Club Náutico de Tarragona.

*Diabolic*, de Glen de Brouwer, se impuso en ORC A2 al *Salao Tú,* de Manolo López (CN Salou), mientras que *Falutx*, patroneado por Ramón Grau (CN Salou), se alzó con el primer puesto en la clase Promoción.

La Regata Rei en Jaume está organizada desde 1986 por el Club Náutico Santa Ponça y el CN Salou, además de contar con la colaboración de Port Adriano, Port Tarraco y los ayuntamientos de Calvià y el municipio catalán.

**www.cnsp.es**



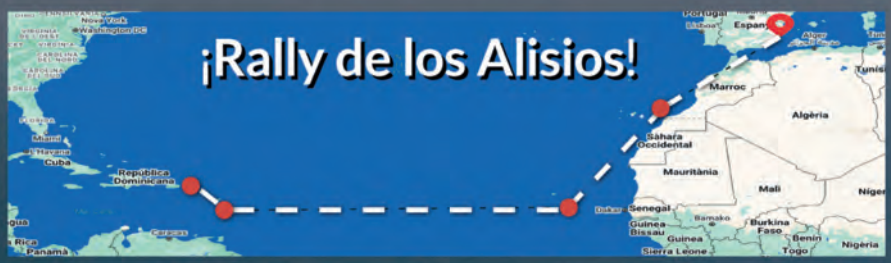
RUMBO NORTE IBIZA
SEA EXPERIENCES

# TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO

## En **Flota**, por **Etapas** y por **Cabinas**.

## ETAPAS:

Valencia/Lanzarote.
*Salida: 1 de noviembre.*
Lanzarote/Cabo Verde.
*Salida: 9 de noviembre.*
Cabo Verde/Martinica.
*Salida: 17 de noviembre*
Martinica/Tórtola.
*Salda: 3 de diciembre*
















## CON LA MÁXIMA **SEGURIDAD** Y **CONFIANZA**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Catamaranes **nuevos** de última generación de más de **46ft.** | Patrones profesionales **experimentados.** | Navegación **astronómica** y **cursos de sextante** a bordo. | **Equipo de médicos colegiados** en flota con **botiquín profesional.** | Conexión **internet** casi **ilimitada.** |

## **MODELOS** DE LA FLOTA













## CABINAS









## EQUIPAMIENTO:

- Vajilla cerámica.
- Sábanas Sateen de 300TC 100% Algodón Egipcio.
- Toallas ducha rizo 2 cabos de 540gr, por persona.
- Toalla playa Algodón Egipcio 500gracabado tercipelo, por persona.
- Gran equipación de neveras.
- Congelador independiente.
- Toallas de mano.
- Nespresso.
- Plancha grill.
- Microondas.





## ZONAS COMUNES





**¿Qué incluye el precio?**

- Entrada al Rally.
- Seguro del barco.
- Chaleco salvavidas oceánico.
- Equipo Garmin Go adicional al Starlink.
- Formación marinera durante la travesía.
- Alojamiento a bordo (camarotes compartidos).
- Patrón profesional certificado con experiencia en cruce.

**Extras opcionales**

- Camarote-Patín armador.
- Camarote uso individual (sujeto a disponibilidad).
- Curso avanzado de navegación por Sextante y Astronómica.

**Extra obligatorio**

- Conexión Starlink Flat High Performance (1TB).

### EL SEXTANTE, CURSO PRACTICO.

Enseñar a los futuros navegantes de altura y oceánicos, sea cual sea su titulación náutica, a encontrar Tierra siguiendo el Método Petrel: con la única ayuda del Sextante, Almanaque Náutico Español y Reloj de Pulsera; sin necesidad de utilizar Calculadora, ni PC, ni Táblet ni GPS.

Diferenciar las Constelaciones y Estrellas principales en el Firmamento, a ojo desnudo. Se impartirán 2 Cursos de Sextante de 50 horas lectivas cada uno.




info@rumbonorte.es | +34 971 09 49 94 | www.rumbonorte.es

## Premios Nacionales de Vela 2024

# Un elenco de lujo



El Monte Real Club de Yates de Baiona acogió la gala de los Premios Nacionales de Vela Terras Gauda, que reconocen a los deportistas, equipos y profesionales más destacados de este deporte a lo largo del último año.

**EL** Premio a la Trayectoria Deportiva fue entregado por Pedro Cardona, Comandante Director de la Escuela Naval Militar, a **Toño Gorostegui**, leyenda viva de la vela española, medalla de plata en los Juegos Olímpicos de Montreal 1976 y cuatro títulos de campeón del mundo.

Los hermanos **Martín** y **Jaime Wizner**, galardonados con el premio a la **Mejor Tripulación de Vela Ligera**, recibieron su premio de manos del Secretario Xeral para o Deporte de la Xunta de Galicia, y Luisa Sánchez, Vicepresidenta de la Diputación de Pontevedra.



### Premio Mariano Aguado de Comunicación

**EN** esta ocasión fue para Curt Ediciones, editorial líder en el sector náutico en España, con cabeceras emblemáticas como nuestra revista Skipper, de la que llevamos publicados 503 números. Mariano Aguado hijo fue el encargado de entregar el galardón a Laura Curt, editora del grupo, en reconocimiento a su contribución a la difusión de la cultura náutica durante más de cuatro décadas.



El equipo **Spain SailGP Team** recibió el premio al **Mejor Equipo de Sail GP**. Liderado por los campeones olímpicos Diego Botín y Florian Trittel, este equipo ha llevado a España a lo más alto en la "Fórmula 1 del mar", proclamándose campeones en esta competición de máximo nivel.

El **Premio al Mejor Navegante en Solitario** fue para **Carlos Manera**, tras dejar una huella imborrable en la navegación en solitario al ganar la primera etapa de la Mini Transat y lograr el subcampeonato absoluto. Gabriel González Eiroa, director comercial de ABANCA, le entregó el premio.

El equipo **EurofritsAviko Newindfoods** fue galardonado como el **Mejor Monotipo Español**, un premio entregado por el alcalde de Baiona, Jesús Vázquez Almuíña. Con Javier Padrón como patrón, el equipo de J80 ha conquistado los últimos dos Mundiales de su clase.

El premio al **Mejor Equipo Olímpico** fue entregado por el presidente del MRCYB, José Luis Álvarez, y el presidente de Terras Gauda, José María Fonseca Moretón, a **Diego Botín** y **Florian Trittel**, oro en los Juegos Olímpicos de París en la clase 49er, quienes se llevaron la mayor ovación de la noche.

**www.mrcyb.com**

# LEÓN VON ONDARZA FUSTER

## ABOGADOS

Especialistas en derecho marítimo y de la náutica de recreo en Baleares

*Specialists in recreational maritime and nautical law in the Balearics*

LVOF



Calle Cataluña, 5A 3º · Palma de Mallorca · Tel: 971 228 775

www.**ondarza-abogados**.com

## Regata Illes Balears Clàssics

# *Argos* consigue el triunfo absoluto

*Sonata* (Época Bermudian), *Rowdy* (Época Cangreja), *Argos* (Clásicos) y *Calima* (RI Clásicos/ Espiritu de Tradición) fueron los triunfadores de la 29ª edición de la Regata Illes Balears Clàssics, en la que las condiciones meteorológicas solo permitieron la disputa de tres mangas, dos en el caso del grupo Época Cangreja, por lo que las diferencias en la tabla fueron mínimas.






© NICO MARTINEZ

**LA** 29ª edición de la Regata Illes Balears Clàssics, la regata de barcos clásicos y de época que organiza el Club de Mar – Mallorca, se disputó del 14 al 18 de agosto. Cuarenta barcos de ocho nacionalidades suponía una cifra récord de inscripciones en esta regata, que contócomo principales patrocinadores con Nautipaints Group y Mallorca Heritage.

La Illes Balears Clàssics constaba este año de cuatro días de competición por primera vez, en una edición en que la regata era una de las seis pruebas que forman parte del selecto circuito Mediterranean Champions Cup de vela clásica. Sin embargo, la DANA que afectaba a Mallorca y el resto de las Islas Baleares imposibilitó la disputa de la primera jornada.

Al día siguiente, las tripulaciones estaban ansiosas por echarse a la mar. No resultó sencillo, ya que al principio se retrasó el inicio de la primera prueba a la espera de que se entablara el viento. Finalmente se pudo dar la salida, pero a mitad de la prueba un chubasco descargó sobre la flota levantando un viento de 18 nudos. Afortunadamente, solo duró unos 15 minutos y la flota, con alguna baja preventivas, continuó la competición. Todavía los barcos tenían que encontrarse con una encalmada que los dejó prácticamente parados. Dadas las circunstancias, el comité decidió acortar el recorrido para la clase RI Clásicos / Espíritu de Tradición, pero los demás grupos completaron el recorrido previsto de



© NICO MARTÍNEZ


© NICO MARTÍNEZ


© NICO MARTÍNEZ

12,5 millas. Un viento del norte se entabló y se mantuvo entre los 12 y los 16 nudos para permitir la disputa de la primera prueba de la regata. Los primeros líderes eran: en Época Bermudian, el Comet, un Olin Stephens de 1946; en Clásicos, el Mowgli 1965 de los hermanos Harris, del RCN Port de Pollença; el Micanga, del RCN Palma, un Holman 34 de 1974, se situaba líder en Clásicos RI / Espíritu de Tradición. Ninguno de los tres barcos inscritos en la clase Época Cangreja logró terminar la prueba.

## Cambio de líderes

La segunda prueba comenzó en los pantalanes con un chubasco que aplazó la salida una hora ante la inestabilidad meteorológica. Finalmente, tras una salida infructuosa, poco después de las 12,30 h del mediodía comenzó la competición que cubría un recorrido de 13 millas en la única prueba de la jornada. El viento se mantuvo siempre de componente norte con ligeras variaciones y subiendo desde los nueve nudos de la salida hasta los once. En el tramo final los barcos se quedaron sin viento, aunque finalmente volvió a remontar al final de la prueba. En Época Bermudian, que engloba a barcos botados antes de 1950 con velas triangulares, el Sonata de Jordi Cabau, un Alden de 14,9 metros de 1937, arrebató el liderazgo al Comet, tras ganar la prueba del día. En la clase Época Cangreja, en la que navegan barcos anteriores a 1950 pero con velas trapezoidales, el Rowdy, un Herreshoff de 1916 con Donna Dyer como armadora, se colocó como primer líder. El Argos, de Bárbara Trilling, un Holman & Pye de 1964, era el nuevo líder del grupo de Clásicos, barcos botados entre 1950 y 1975. Entre los barcos antiguos a los que se ha realizado alguna modificación que se agrupan en RI Clásicos / Espíritu de Tradición, el Micanga era el único que mantenía el primer lugar entre todas las clases tras el segundo puesto de la jornada, que ganó el Calima, un Sparkman & Stephens de 1971.

## El Embat salva la última jornada

Debido a la inestabilidad del viento, los responsables de la regata se decidieron por el recorrido más corto del programa con siete millas para la última jornada. Sin embargo, el viento se entabló a las 14 horas cuando el térmico hizo acto de presencia y mantuvo una fuerza de entre 8 y 10 nudos que permitió poner el broche final. Sonata (Época Bermudian), Rowdy (Época Cangreja), Argos (Clásicos) y Calima (RI Clásicos/ Espiritu de Tradición) eran los triunfadores de esta edición. La victoria absoluta en la regata estuvo muy disputada pues Argos y Calima estaban empatados a 5 puntos, en sus respectivos grupos y habían conseguido el mismo número de primeros puestos, dos cada uno. Finalmente, la mayor antigüedad del Argos (1964), le otorgaba el triunfo final frente al Calima (1970).

En lo que respecta a los premios especiales el Baruna of 1938, que ha vuelto a competir tras una completa restauración de siete años, se llevó el premio Leyendas del Mar, por su fidelidad al espíritu de la vela clásica, mientras que el Bontemps conseguía el Trofeo Femenino por tener el mayor porcentaje de tripulación femenina.

**www.velaclasicamallorca.com**


© PHOTONAUTIC / ORIOL ESTEVE


© PHOTONAUTIC / ORIOL ESTEVE

## XX Copa del Rey Repsol de Barcos de Época

# Escenas espectaculares en todas las clases

La Copa del Rey Repsol de Barcos de Época, organizada por el Club Marítimo de Mahón, reunió, del 27 al 31 de agosto, a la mejor flota de clásicos del Mediterráneo, 45 barcos de 10 países. The Lady Anne (Big Boats), Chinook (Época Cangreja), Comet (Época Bermudiana), Argos (Clásicos) y Happy Forever (Espíritu de Tradición) fueron los ganadores de 2024.



© JORDI ESCANDELL

**LA** XX Copa del Rey Repsol daba comienzo el 27 de agosto, con la apertura de la Oficina de Regatas, las mediciones de los barcos, el registro de participantes y la reunión de patrones. Las pruebas se disputarían, a razón de una por día y con salida a las 12.30 horas, desde el 28 de agosto hasta el 31 de agosto, cuando tendría lugar la ceremonia oficial de entrega de trofeos.

Sin embargo, el estreno de la Copa del Rey Repsol de Barcos de Época tuvo que esperar por la falta de viento en la jornada inaugural. En la siguiente jornada las aguas de Mahón volvieron a estar bajo la influencia de un anticiclón que obligó a las tripulaciones a exprimir cada pequeña racha. El Comité de Regatas también tuvo que esforzarse al máximo para completar la prueba inaugural, que se disputó con viento de Levante muy suave y un recorrido costero de apenas 6,5 millas náuticas. The Lady Anne (1912) en Big Boats, Chinook (1916) en Época Cangreja, Comet (1946) en Época Bermudiana, Argos (1964) en Clásicos y Calima (1970) en Espíritu de Tradición se colocaban líderes tras una jornada marcada por la poca intensidad del viento.

### Un día casi perfecto

El campo de regatas de Mahón ofrecía su mejor versión en la tercera jornada. Eolo fue generoso con la flota de 43 embarcaciones históricas. Todas las salidas se dieron



© PHOTONAUTIC / ORIOL ESTEVE


© JORDI ESCANDELL


© JORDI ESCANDELL


© LUIS FERNANDEZ


© JORDI ESCANDELL

en la hora programada, la brisa del nordeste no bajó de los 8 nudos –con algunas rachas de 12 en el tramo del sur– y la línea de llegada se pudo montar en el interior del puerto de Mahón, con la Isla del Rey y la fortaleza de La Mola como telón de fondo. Los Big Boats completaron un recorrido de 27,7 millas y el resto de las clases navegaron 19,2 millas. El día dejó escenas espectaculares en todas las clases. The Lady Anne, Chinook, Comet y Argos dejaban la regata prácticamente sentenciada en sus clases. Calima y Happy Forever se lo jugarían todo en la última jornada.

## Espectáculo final

Gonzalo Botín, patrón del F15 Lady Anne, se declaraba enamorado de la vela histórica tras proclamarse ganador de la XX Copa del Rey Repsol de Barcos de Época en la clase Big Boats. "La vela clásica es una afición que va a más; cuando te empieza a gustar, es un veneno para siempre". Ganó las tres regatas disputadas (un recorrido de 17 millas por la costa norte de Menorca, en la última jornada), navegando en todo momento en la vanguardia de la flota de los siete Big Boats congregados en el Club Marítimo de Mahón.

Otro de los protagonistas era el Chinook, vencedor en la clase Época Cangreja, con tres victorias parciales. Su duelo bordo a bordo con el Rowdy fue uno de los más apasionantes jamás vistos en la historia de la competición mahonesa.

El Comet, patroneado Marc Marciano, revalidaba la victoria conseguida el año pasado en Época Bermudiana tras adjudicarse las tres regatas disputadas.

En Clásicos, Argos se adjudicaba la séptima victoria consecutiva en la Copa del Rey Repsol de Barcos de Época. La tripulación de Bárbara Trilling fue segunda en la manga final de 14 millas y terminó la competición con cuatro puntos, uno menos que el Crivizza (1966), patroneado por Gigi Rolandi.

En Espíritu de Tradición, el Happy Forever (2008) se imponía finalmente al Calima (1970). Ambos no tenían su mejor día. Happy Forever, armado y patroneado por Christian Oldendorff, fue tercero, mientras que el Calima, de Pachi Rivero, cruzó la línea de llegada en quinta posición.

Tras la entrega de trofeos, comienza la organización de la próxima edición de la Copa del Rey Repsol de Barcos de Época. La prueba alcanzará las dos décadas de vida y se celebrará en 2025 entre los días 26 y 30 de agosto.

**www.velaclasicamenorca.com**



© JORDI ESCANDELL




## Regata Puig Vela Clàssica

# Reunión inédita de categorías clásicas

Con 77 embarcaciones y más de 800 regatistas, la coincidencia con la America´s Cup en tiempo y espacio, los 12M como protagonistas, junto a los 15M, la Clase P y el resto de las categorías de clásicos, por primera vez todas en un mismo evento, ofrecieron una exhibición sin precedentes que pasará a los anales de la historia de la XVII Regata Puig Vela Clàssica y de la vela clásica en España.

**DEL** 4 al 7 de septiembre, el Real Club Náutico de Barcelona y la costa barcelonesa se llenó de historia y encanto, con auténticas obras de arte de los siglos XIX y XX tripuladas por más de 800 regatistas de 17 nacionalidades diferentes. Como gran novedad, la Regata Puig de 2024 reunía en un mismo espacio a las categorías más relevantes de esta larga tradición náutica: los 12 Metros, la Clase P y los 15 Metros.

La XVII edición de la regata barcelonesa inauguraba las Premier Regatta Series organizadas por el RCNB y America's Cup Event (ACE), en el contexto de la 37ª America's Cup.

Compitiendo en tiempo real, las 13 unidades 12M –la legendaria categoría de la America's Cup entre 1958 y 1987– abría la competición el jueves 4 de septiembre. Sin embargo, un frente tormentoso con aguaceros y un abundante aparato eléctrico en el litoral barcelonés dejaba en blanco la jornada inaugural.

## Un hito histórico

Al día siguiente, tras un retraso en la salida, dada la rolada de viento, las flotas de Clásicos, Época Cangreja y Marconi, Big Boats, Clásicos IOR, Modern Classics y Clase P iniciaban su competición con un recorrido costero de 15,7 millas, que comenzaba frente a Badalona en busca de una baliza fondeada en Premiá de Mar navegando al través, y regresar ciñendo. Ojala II (Clásicos IOR), Recluta (Clásicos 1), Crivizza (Clásicos 2), Viola (Época Cangreja), Comet (Época Bermuda), Mariska (Big Boat),



© Nico Martínez


© Nico Martínez


© Nico Martínez

Anima II (Modern Classic) y Olympian (Clase P), eran los líderes en sus respectivas categorías.

Las dos categorías de 12 Metros finalmente completaban dos pruebas barlovento-sotavento, con un viento inicial de Sureste (145º) que fue rolando hacia el 160º. Torben Grael dominaba la División A (Grand Prix) con el Kookaburra II de Patrizio Bertelli y en la División D (Traditional), con dos victorias, el Northern Light de Hans Eliason, patroneado por Magnus Holmberg.

En la tercera jornada las buenas condiciones meteorológicas, con un cielo despejado y vientos constantes, crearon el escenario perfecto para que los 77 veleros desplegaran todo su potencial. El Xaloc, viento del Sureste, sopló con una intensidad de 10-14 nudos y olas considerables de casi dos metros a medida que avanzaba el día. Las flotas clásicas competían en un recorrido 15,5 millas, con diversos tramos y rumbos variados. Por su parte, los míticos 12 Metros completaban otras tres pruebas. Encounter, Recluta, Kanavel, Viola, Comet, The Lady Anne, Legolas, Kookaburra, Northern Light y Olympian lideraban sus respectivas categorías.

## Imágenes espectaculares

La XVII Regata Puig Vela Clàssica cerraba con éxito su edición más espectacular, consolidándose como un referente mundial en la vela clásica. En la última jornada, el viento del sur arrancaba con unos 8 nudos de intensidad para reforzarse a lo largo de los recorridos hasta puntas de 14 nudos. Mientras los 12 Metros competían barloventos-sotaventos en su propio campo de regatas, las otras flotas navegaron un recorrido de 15,1 millas.



© Nico Martínez

Olympian (Clase P), Anima II (Modern Clasic), Kanavel (Clásicos II), Northern Light (12 m División D), Kookaburra (12 m División A), Comet (Epoca Bermudian), Viveka, (Big Boat) y Oriole (Epoca Cangreja) se proclamaban vencedores de la XVII edición de la Regata Puig Vela Clàssica.

Los encargados de entregar los premios fueron Marc Puig, Presidente Ejecutivo de Puig, Jordi Puig, presidente del Real Club Náutico de Barcelona, Josep Mª Isern, Presidente de la Federación Catalana de Vela, Xavier Torres, Vicepresidente de la Federación Española de Vela, Javier Moreno, Comandante Naval de Barcelona, Leonardo García de Vicentis, Presidente de la AEBEC, Andrés de León, Vicepresidente del CIM y Pablo Garriga, Comodoro de RCNB.

**www.puigvelaclassica.com**






## El placer de la simplicidad

# Patín a vela

Esta simplicidad se extiende también a su historia, ajena a programas deportivos de élite, a elaborados diseños de afamados arquitectos navales. Fue la población de a pié de una ciudad costera, como es Barcelona, la que, en su deseo de hacerse a la mar, buscó el medio de hacerlo.

**EL** hecho es que, a finales del siglo diecinueve, se había corrido la voz de lo saludable que resultaban los baños de mar y a la gente le había dado por acudir en masa a las playas, naciendo así clubes de natación o balnearios en la mayor parte de las ciudades y localidades costeras. Barcelona, con su amplia y cercana playa, no fue una excepción en esta nueva tendencia y así fueron surgiendo entidades como el Club Natación Atlético, Club Natación Pueblo Nuevo, sin poder olvidar al Club Natación Barcelona, fundado en 1907. No obstante, no fueron pocos los nadadores inquietos que, al observar que las aguas someras no tenían la claridad y pureza deseables y convenientes para mejorar su salud, desearon alejarse de la costa en busca de las bondades del mar abierto. Lo cierto es que el exceso de gente en las playas y el vertido incontrolado de aguas residuales, mermaban en la costa los beneficios que se les adjudicaba a los baños de mar. Y así, inspirándose unos y otros en un artefacto flotante que, pensado para avanzar mediante el uso de una pala o remo, se estaba ya extendiendo en otros países de Europa bajo el nombre de "Podoscaphe" en francés y de "Podoscope" en inglés, esos inquietos bañistas fueron dando forma a su versión particular de su medio de escape, basándose en dos flotadores unidos entre sí por unas cuantas bancadas. Con algo de inventiva y muchas ganas, fueron proliferando en las playas y clubes de la costa barcelonesa esos primeros patines a remo o pala, simples, ligeros y muchos de ellos de construcción propia a los que, con el tiempo, fueron añadiéndoles, en busca de menor esfuerzo, mayor velocidad y di-



El Patín a Vela o Catalán es la única embarcación íntegramente española aceptada como clase y una de las más antiguas, al haber sido reconocida como tal en enero de 1944, cuando tan solo el Snipe y el Star contaban, desde el año 1940, con dicha consideración.

vertimento, una vela y poco más, utilizando el remo o pala como timón. Ni botavara que hiciera peligrar la integridad de sus cabezas, ni quilla que les complicara la maniobra de varada en la playa y sin tan siquiera timón, abandonando el uso de la pala cuando descubrieron que bastaba el mero desplazamiento del peso de su propio cuerpo para hacer que el patín orzara o abatiera. Los verdaderos pioneros en este avance fueron tres socios del Club Natación Barcelona quienes, aplicando estos conceptos muy simples, dieron vida al Patín a Vela, siendo el constructor del mismo Rafael Escolá quién, sobre la primera bancada de proa, habilitó una pieza a la que denominó tambucho para que sirviera de apoyo al palo, optando por una vela de tipo cangreja y contando con dos estays por banda y poco más. Otros dos socios que colaboraron en esta iniciativa fueron el ingeniero Francisco Gassol y el inspector de hacienda José Mª Lasaosa a quién, en el acta fundacional de la ADIPAV, se le reconoce como la primera persona que navegó en un patín a vela y se le nombró socio de honor. Por ese mismo tiempo, sin poder determinar fecha exacta, consta que en Badalona un "patinaire" de apellido Cabeza instaló un mástil de bambú y una vela improvisada, efectuando sus primeras navegaciones a vela. Lo cierto es que no tardaron en retarse unos a otros para ver quién navegaba más rápido, quién disponía de mejor vela, quién la trimaba mejor... dando pie a un espíritu regatero y con él a una declarada rivalidad entre los "patinaires" de los diversos clubes existentes, especialmente entre los socios de los veteranos Club Natación Barcelona (1907) y del Club Natación Badalona (1929), cada uno con sus propias ideas respecto a como debía ser el patín ideal.



*A finales del siglo XIX, a pesar de la conflictiva situación de esos años, eran frecuentes las regatas de patines impulsados a pala en aguas de Barcelona.*

Al entrar en la década de los 40, recién superados los trágicos años de guerra, se retomó la actividad deportiva, siendo evidente que la disparidad de criterios sobre las medidas, formas, peso y demás características del patín a vela o patí ca-



***Las playas atestadas de gente y el deplorable estado de sus aguas impulsó a dirigirse mar adentro, naciendo así el patín a remo que, con los años, daría paso al patín a vela o patín catalán.***

talán, como también se le denomina, era absoluta, con enormes diferencias de prestaciones, especialmente al haber irrumpido con fuerza en el mundo del patín los hermanos Mongé del Club Natación Badalona, quienes habían invertido tiempo e ingenio en el diseño de un prototipo que, de inmediato, se mostró muy superior en prestaciones a los demás patines existentes. Y es entonces cuando entra en la historia D. Carlos Pena Cardenal quién, ante la urgencia de disponer de una unidad de criterio, o sea de un monotipo, decide, en el año 1942, dilucidar qué diseño merece ese honor, mediante la celebración de una regata en Vilanova i la Geltrú. Poca o más bien ninguna dificultad tuvieron los hermanos Luis y Emilio Mongé para, tras haber ya arrasado en las fiestas de Las Santas de Mataró, demostrar, en esa regata decisiva, la clara superioridad de su diseño, basado en cascos idénticos entre sí pero con notables diferencias entre proa y popa, para reducir con ello la deriva y potenciar el ángulo de ceñida. Quedó así decidido que sobre ese modelo concreto se basaría el reglamento de competición y los planos de construcción que, en el año 1943, fueron presentados al Presidente de la Federación Española de Clubes Náuticos, D. Arturó Sedó, como parte de la solicitud de creación de la Secretaría Nacional de Patines a Vela, que acabó siendo aprobada en enero de 1944 por la Delegación Nacional de Deportes, siendo nombrado como Secretario General D. Antonio Sarrá Mas. Como características generales, se fijaba una eslora de 5,5 metros, una vela tipo marconi de 11 m2 y una altura de palo desde la cubierta de 6,50 metros. A partir de esa fecha se pudieron ya celebrar todo tipo de regatas oficiales, como el Campeonato de España de patines a vela, que se ha venido celebrando desde 1944 sin interrupción. Hasta esa fecha los constructores de patines a vela habían sido varios, debiendo destacar entre ellos a Rafael Escolá – considerado el primer constructor de un patín a vela propiamente dicho - a Marimón y a los hermanos García y, a partir de ahí, tanto ellos como los que fueron surgiendo, como Joaquín Rovira, Josep Farrés, Pere Cuadrat, Josep Rovira, Santi Castells, Albert Ferrer y Antoni Soler admitieron, sin lugar a dudas, la elección del monotipo Mongé como el mejor diseño para el Patín a Vela.

Vino luego, en 1951, la fundación de ADIPAV – Asociación Deportiva Internacional de Propietarios de Patines a Vela, que tuvo como primer presidente a D. Carlos Pena, presidencia que se alargó hasta 1967. Con el transcurso de los años, se fueron produciendo ligeros cambios en las normas de clase, como el de la manga, que en 1973 se permitió ampliar hasta 1,60 m.

Pero aunque aquí acaba la historia del inicio y desarrollo del Patín a Vela o Catalán, aún queda mucho tema del que hablar, al tratarse de una clase en pleno auge, con un presente sumamente activo y un futuro muy halagüeño, incluso a nivel internacional, potenciado ahora por el marcado interés de Grant Dalton y de cuantos componen la



***El deseo de alejarse de la playa, mediante el patín a remo, era compartido entre hombres y mujeres. El objetivo era huir de playas atestadas e ir en busca de aguas más limpias y claras.***



***Además de haber resultado decisivo a la hora de determinar el monotipo definitivo para dar cuerpo a la clase y de haber sido presidente de Adipav durante dieciseis años, desde su fundación en 1952 hasta 1967, Carlos Pena era un gran deportista, con una clara preferencia hacia el Patín a Vela.***



***En las regatas de los años '30 e inicios de los '40, los patines eran de todo tipo e incluso sus aparejos, pues se mezclaban velas cangrejas con marconi.***



***Regata en Vilanova i la Geltrú, en el año 1942, en la que competían patines de diversas procedencias para decidir cual iba a ser el diseño elegido como monotipo, según los resultados que obtuvieran. El triunfo del modelo creado por los hermanos Mongé de Badalona fue total e inapelable, siendo el suyo el finalmente seleccionado como base para fijar las normas del Patín a Vela, aceptado como clase en enero de 1944***




***Los hermanos Luis y Emilio Mongé del Club Natación Badalona, creadores del monotipo que, al imponerse en la regata selectiva de Vilanova i la Geltrú, marcó las bases para el nacimiento, en enero de 1944, de la clase Patín a Vela. Sus dos flotadores presentaban la peculiaridad de no ser simétricos proa/popa, reduciendo así la deriva y potenciando el ángulo de ceñida.***

amplia "familia" de la America´s Cup, por este simple, singular y veloz velero nacido de la iniciativa popular y que, ya como clase, ha sabido mantenerse activa durante 80 años haciendo felices a aficionados de todas las edades, pues si hay un velero que permite regatear a abuelos contra nietos, en igualdad de condiciones... ese es el Patín a Vela.

## Patín a Vela
### 80º aniversario como clase

Lejos de languidecer, como ocurre con otras clases, y quizás por la ausencia de esa tan temible guerra de armamento que se han dado en otras categorías, especialmente en las olímpicas, la del Patín a Vela se mantiene sumamente activa, sumando día a día nuevos adeptos. A ello no es en absoluto ajena la labor de Adipav, en cuanto a su promoción a nivel nacional e internacional y la existencia de clubes de playa sumamente dinámicos a lo largo de nuestro litoral, evidentemente con una claro predominio en las costas catalanas.

Uno de los hechos que han contribuido a dinamizar al Patín a Vela ha sido, sin duda alguna la iniciativa del constructor Antonio Soler, en 1968, de crear una versión Junior del Patín a Vela, de dimensiones más reducidas que, a lo largo de los años, ha conseguido atraer a esta clase a un sinfín de niños y jóvenes que sienten verdadera pasión por este tipo de navegación, tan simple y a la vez tan deportiva. El Club Patí Vela Barcelona y el Club Náutico de Sitges, en la bella costa de Garraf, son dos de los más activos en la promoción de esta clase Junior, mediante la organización de cursos de formación, entrenamientos y regatas, a lo largo de todo el año.

La flota de la clase Patín a Vela Senior mantiene a su vez una tendencia creciente y no tan solo en su zona de origen, con 26 clubes activos a lo largo del litoral catalán, sino en el resto de España, con presencia en Andalucía, en la Comunidad Valenciana y en Baleares. También fuera de nuestras fronteras hay una creciente afición por el patín, con practicantes en Bélgica, Francia y Alemania e incluso en Argentina y Chile, habiendo llegado también imágenes de su presencia en lugares tan lejanos como Qatar o Japón. Es, sin duda alguna, un tipo de navegación que allá dónde va sorprende y convence.




***La clase Junior cuenta con una gran aceptación entre niños y jóvenes.***

Solo le faltaba, para su expansión, el espaldarazo que está recibiendo, por el notable interés mostrado por Grant Dalton y el resto del equipo neozelandés de la America's Cup por este barco tan peculiar, prácticamente único en el mundo. Concentraciones de patines, como la celebrada en Vilanova i la Geltrú coincidiendo con la primera regata preliminar de los AC45, con 200 patines presentes, dan muestra del buen estado de salud de esta clase, del entusiasmo de sus componentes y de la vistosidad e interés deportivo de su peculiar forma de gobierno. Queda ahora pendiente aceptar el reto lanzado por Grant Dalton de elevar esta cifra a 300 el próximo año, con motivo de la celebración de la America's Cup en Barcelona. Es esta, sin que quepa la menor duda, una clase veterana por su historia y sumamente joven por su espíritu y sus posibilidades de desarrollo, una bella mezcla entre pasado y presente, que también queda reflejado en quienes la componen, ya que navegar en patín es una actividad plenamente intergeneracional.

*Por Yolanda Llinás*

**www.adipav.org/**

*En el año 1964, Guido Depoorter Lodewyck viajó a Barcelona, desde su Bélgica natal, descubriendo en sus playas la existencia del Patín a Vela y, seducido por el mismo, no dudó en adquirir uno y hacerse a la mar. Para ello buscó antes información escrita sobre el porqué del patín, en cuanto a sus formas, sistema de gobierno, secretos para sacarle el mejor partido, etc., viendo, atónito, que ésta era inexistente. Tan solo un cursillo práctico le aclaró, superficialmente, cómo debía comportarse a bordo para poder ir hacia dónde quisiera dirigirse. De hecho, constató, tras consultar con los que mejor navegaban, que la posición de los mismos era la de no saber o no querer explicar sus conocimientos o trucos. Esto le llevó a dedicarse plenamente a experimentar por sí mismo, a analizar, a entender cada elemento y cada reacción o comportamiento del patín frente al desplazamiento de su propio peso y al trimado de la vela, para plasmar sus conclusiones en un libro que desde su edición, en 1974, ha sido y sigue siendo la Biblia de los "patinaires". "El Patín a Vela" de la colección Vintage Herakles.*




***Guido Depoorter junto a su hijo Joost, campeón de Cataluña de Patín Junior en 1973 y 1974.***



***Grant Dalton junto a Miquel Angel Alonso, actual presidente de ADIPAV.***

## World Sailing of Adwards

# Botin y Trittel, mejores navegantes del año







El dúo español, medallistas de oro en 49er masculino en París 2024 y ganadores de la cuarta temporada de SailGP, han sido galardonados como Mejores Navegantes del Mundo 2024, en la ceremonia de entrega de los World Sailing Awards celebrada en Singapur. Diego Botín y Florian Trittel ha tenido un año excepcional. En la temporada de 49er también ganaron la Semaine Olympique Francaise y el Trofeo Princesa Sofía.

**EL** Rolex World Sailor of the Year es el máximo galardón que puede recibir un regatista en reconocimiento a sus destacados logros en el mundo de la vela. Los premios se entregan cada noviembre a un ganador masculino y a una ganadora femenina. El galardón de la versión femenina fue para la medallista de oro olímpica en París 2024 Marit Bouwmeester, la regatista con más éxitos olímpicos en este deporte y que ya acumula dos galardones tras su victoria en 2017. Este año se convirtió en la regatista olímpica más laureada de todos los tiempos al ganar su medalla de oro olímpica. El éxito olímpico de Marit la ha convertido en un modelo a seguir, después de que regresara a la competición tras el nacimiento de su hija a tiempo para comenzar los preparativos de Paris 2024.

La polaca Ewa Lewandowska (oro en 29er en el Youth Sailing World Championships) y el singapurense Max Maeder (campeón del mundo de Formula Kite) se alzaron con los nuevos galardones de Young World Sailor of the Year.

El proyecto Winds of Change ganó el 11th Hour Racing Sustainability Award, la compañía NLcomp fue el primer ganador del nuevo World Sailing Technology Award, la pareja italiana campeona olímpica en nacra 17 formada por Ruggero Tita y Caterina Banti ganó el premio al Equipo del Año, que se suma al Rolex World Sailor of the Year que ambos ganaron en 2022, el japonés Aiko Saito (1958) recibió el Trofeo Beppe Croce por una carrera dedicada a la vela, y el olímpico tunecino y Presidente de la Federación Tunecina de Vela, Hedi Gharbi, ganó el President's Development Award.

Los premios fueron decididos por los veredictos combinados de 49.964 votos del público y un jurado de expertos.

**www.sailing.org**

# VARADERO MASNOU

## EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN







Varadero · Chorreado Decapado · Osmosis · Mecánica · Electricidad · Carpintería · Pintura · Poliester · Electrónica · Tienda

## PRESUPUESTOS Y ESTUDIOS TÉCNICOS PARA TODO TIPO DE REFORMA Y REPARACIONES




## RESTAURACIÓN SEA FEVER

**Obra viva, obra muerta, barnices, carpintería y remotorización** *Solé Diesel*

Pto. Deportivo El Masnou • Apdo. Correos, 50 - 08320 EL MASNOU (Barcelona)
Tel. 93 555 02 58 • e-mail: administracion@varaderomasnou.es
**www.varaderomasnou.es**

**VARADERO MASNOU SL**
Reparación y mantenimiento de embarcaciones

## Golden Cup Badalona 2024

# Gran éxito de participación




© Roland Bos

La sexta edición de la Golden Cup Badalona, celebrada en Marina Badalona, reunió a 70 embarcaciones y 350 regatistas de 27 clubs diferentes y de 4 nacionalidades. Yellow Rose revalidó el título, mientras L'Immens-Laplaza Assesors y Mon de L'Ona se hicieron con el título de Campeones de Catalunya de Cruceros ORC.

**EN** sus ediciones anteriores la regata Golden Cup Badalona se centraba en la flota de cruceros de regatas largas. Sin embargo este año también reunió a una flota de barcos especializados en regatas de barlovento-sotavento que se disputaba el Campeonato de Catalunya de cruceros ORC, y una tercera flota de la clase Mini 6.50, que celebraba también su Campeonato de Catalunya.

El viernes 1 de noviembre se daba el pistoletazo de salida a la Golden Cup Badalona, largando a la flota que disputaba la Copa Catalana de Altura en un recorrido costero de 60 millas, Badalona - Blanes - Badalona. Un viento constante del NE de unos 15 nudos de intensidad obligaba a la flota a remontar la costa en ceñida y lidiar con el fuerte mar de proa, hasta llegar a la boya situada en el delta del Tordera. A partir de allí, el regreso a Badalona se hacía a velocidades de vértigo, con el viento de NE que iba en aumento con rachas que llegaron a alcanzar los 30 nudos y olas de gran tamaño que empujaban a los barcos hacia el sur. Enigma, DK 52 de Lluís Tort, era el primero en cruzar la línea de llegada a las 20:32 h, seguido del Hydra HM Hospitales, DK46 de Oscar Chaves, que entraba a las 21:28 h y del Korrigan, X46 de Joan Balaguer, que hacía lo propio a las 22:01 h. En total 8 barcos consiguieron entrar antes de la medianoche y durante la madrugada del 2 de noviembre se continuaron dando llegadas hasta las 4:56 h que entraba el último barco. Una vez aplicada la compensación de tiempo el Yellow Rose, X-35 de Marten Jan Ringers del Yacht Club Schveningen, se alzaba con la victoria en la clasificación general de la flota de altura, así como con la Copa Catalana para Tripulación Completa. El Shaka, Figaro 2 de Ivan Olivér, quedaba segundo de la general y se alzaba con la Copa Catalana de Altura A2, mientras que Xavier



© Roland Bos

Rocas, a bordo del Cometa a Dos, Salona 37 del CN El Balís, obtenía la victoria de la Copa Catalana Solitarios.

Con un recorrido más extenso, Badalona - Palamós - Badalona, de 90 millas, las embarcaciones de la Clase Mini 6.50, que finalmente tomaron la salida, comunicaron su retirada a lo largo de la madrugada dejando desierto el Campeonato de Catalunya de esta clase.

Por su parte, la flota ORC pudo celebrar las dos mangas barlovento/sotavento programadas para el Campeonato de Catalunya, que situaron a L'Immens-Laplaza Assesors, Sinergia 44 OD de Alexandre Laplaza del CN El Masnou, con un 2º y un 1º, y al Mon de L'Ona, Vrolijk 37 de Ramón Cañellas del CN Cambrils, con idénticos resultados, como líderes de la clasificación general en los grupos de ORC 0-1-2 y ORC 3.

## Jornada anulada

El sábado amanecía cubierto y lluvioso, con un parte meteorológico que indicaba vientos sostenidos de 15-17 nudos de NE. En base a estas predicciones el Comité decidió salir al agua con la intención de lanzar las dos pruebas programadas del Campeonato de Catalunya de ORC. Sin embargo, en los momentos previos a la hora prevista de salida, se incrementó notablemente la intensidad del viento registrándose vientos sostenidos de entre 20 y 25 nudos y con mar en alza que llevaron al Comité a tomar la decisión de levantar la bandera de aplazamiento y mandar a la flota a puerto. El comité de regatas permaneció unas horas en el agua esperando a ver si mejoraban las condiciones para lanzar las pruebas, pero finalmente emitió el anuncio que indicaba que no se iban a realizar pruebas durante el día debido a las condiciones climatológicas. Ya en tierra, los regatistas pudieron reunirse en el marco de una comida que ofreció Marina Badalona para los 350 regatistas participantes.

## Recorrido costero recortado

Para el domingo había programada una regata costera corta de unas 18 millas en la que debían participar todos los barcos en un mismo recorrido. Vista la inestabilidad de las condiciones de viento y mar, el Comité de Regatas anunció un recorrido recortado de 12 millas, Badalona - Barcelona - Badalona. A las 12 h se daba la salida, primero al grupo ORC 0-1-2, luego al grupo ORC 3 y finalmente a la flota de altura. Los participantes pudieron disfrutar de una regata rápida que vino a determinar las posiciones finales. Yellow Rose (General Altura), L'Immens-Laplaza Assessor (ORC 0-1-2) y Mon de L'Ona (ORC3) certificaban su triunfo en el evento, con sendos primeros puestos en la costera corta.

La ceremonia de entrega de trofeos se celebró en el Hotel Marina Badalona. Ramón Riera, vicepresidente de Marina Badalona, excusó la ausencia del Alcalde de Badalona, Xavier García Albiol, centrado en las emergencias derivadas de la DANA, mientras que Imanol Sanz, gerente de Marina Badalona, inició los parlamentos del acto solicitando un minuto de silencio por las víctimas de esta catástrofe. Por su parte Joan Balaguer, presidente del Comité de cruceros de la Federación Catalana de Vela, expresaba su satisfacción y agradecimiento, a Marina Badalona y a Enregata, organizadores del evento, por haber superado todos los récords de participación de anteriores Campeonatos de Catalunya de Cruceros, destacando especialmente el incremento de la participación de mujeres en el evento.

**www.goldencupbadalona.com**



© Roland Bos



© Roland Bos



© Roland Bos



















## CLASIFICACIONES

**GOLDEN CUP BADALONA**

Ganador absoluto: Yellow Rose, X35 de Marten Jan Ringers, del Yacht Club Schveningen.

**Grupo Tripulación Completa**

- Yellow Rose, X35 de Marten Jan Ringers, del Yacht Club Schveningen
- Celeste de Mare, Carabela 32 de Amador Magraner, del Real Club Náutico Port de Pollença
- Bandido, Dehler 44 de Carlos Otamendi, de Port Ginesta

**Grupo A2**

- Shaka, Figaro 2 de Iván Olivé, del Real Club Náutico de Barcelona
- Hydra-HM Hospitales, DK46 de Oscar Chaves, del Club Náutico El Balís
- Diabolic, Sun Fast 35 de Glenn De Brouwer del Royal Belgium Sailing Club

**Solitarios**

- Mar y Luz, Bavaria 36 de Xavi Toledo , del Club Náutico de Tarragona
- Cometa a Dos, Salona 37 de Xavier Rocas, del Club Náutico El Balís

**Categoría Salinas y Training**

- El X, IMX 38 de Alejandro Pastore, del Real Club Marítimo de Barcelona

**CAMPEONATO DE CATALUNYA DE CRUCERO ORC**

**ORC 0-1-2**

- L'Immens-Laplaza Assessors, Sinergia 40 de Alexandre Laplaza del Club Náutico Masnou
- Máximo, x-41 de Mªlsabel Cadenas Pozas del Club Náutico Masnou
- Miaja X, x-41 de Jaime Samon, del Club Náutico Masnou

**ORC 3**

- Mon de l'Ona, Vrolijk 37 de Ramón Cañellas del Club Náutico Cambrils
- L'Oreig, A35 de Martí Gelabert del Club Náutico de Port d'Aro
- Solete, Bh36 de Joan Gironés del Club de Vela Badalona



# Puerto de Badalona
# Desarrollo, sostenibilidad y transformación urbana.

Uno de los complejos portuarios deportivos más modernos de Cataluña. Eje económico, deportivo, turístico y cultural.

Hub náutico integrado por la industria, el deporte, el ocio, la formación, la ocupación y el conocimiento.

Punto de referencia y motor transformador de Badalona y del Área Metropolitana de Barcelona.

Marina Badalona | Port de Badalona | Ajuntament de Badalona

www.marinabadalona.cat

@PortdeBadalona

Vela Catalana Federació



## La Regata de los 300 Patines de Vela hace historia

**LA** Regata de los 300 Patí de Vela, celebrada en el litoral de Barcelona, fue un espectacular prólogo para el día final de la Copa América, con una destacada participación de 350 inscritos. Esta competición convirtió el Port Olímpic en un escenario vibrante, con patinadores de diferentes clubes compitiendo en dos jornadas llenas de emoción e intensidad.

El triunfo absoluto de la regata fue para Peco Mulet del Club Patí Vela Barcelona, quien se alzó con el primer puesto tras demostrar una gran habilidad y estrategia a lo largo de la competición. Yannick Márquez del Club Nàutic Sitges ocupó la segunda posición, mientras que Jordi Dalmau del Club Marítim Altafulla completó el podio en tercera posición.

En la categoría femenina, la ganadora fue Eli Vives del Club Nàutic Sitges, quien demostró un gran nivel de competencia y recibió los aplausos del público presente. Cabe destacar que participaron una treintena de mujeres, un hecho histórico que esperamos se repita en próximas regatas.

Tom Rondeau, del Club Mar i Vent de Canet, fue el vencedor en la categoría de Patí Júnior, destacándose por su gran rendimiento a lo largo de la competición. Su actuación fue muy celebrada, consolidándose como una de las grandes promesas de esta disciplina.

La entrega de premios estuvo presidida por Josep Maria Isern y Grant Dalton, entre otras personalidades, quienes reconocieron el éxito de participación y agradecieron a todos los participantes por su compromiso y esfuerzo durante la competición.

## Bronce para el Equipo de la Vela Catalana en el Europeo de Team Racing de Optimist

**EL** equipo de la Vela Catalana, representando a España, consiguió la medalla de bronce en el Campeonato de Europa de Team Racing de Optimist, celebrado en Mónaco. Los regatistas Juan Lleonart (Club Nàutic El Balís), Pepe García (RCNB), Agnès Hadzi (Club Nàutic El Balís) y Anna Rentería (Club Nàutic El Masnou) cerraron una excelente competición, culminando su participación con una meritoria tercera posición.




Durante la última jornada del campeonato, contra todo pronóstico meteorológico, las condiciones de navegación fueron óptimas, permitiendo completar las regatas de la segunda fase, así como las semifinales y la gran final. En estas semifinales, España se enfrentó a Grecia, Turquía e Italia, logrando el pase para la lucha por el bronce.

Finalmente, Italia se proclamó campeona por sexto año consecutivo, con una sólida actuación frente al equipo turco, que terminó en segunda posición.

Este resultado consolida al equipo de la Vela Catalana como uno de los más fuertes a nivel internacional, después de ganar el Campeonato de España de Team Racing en julio y la Barcelona Team Racing en septiembre.

El Campeonato de Europa de Team Racing de Optimist fue organizado por el Yacht Club de Mónaco, bajo la autoridad de la Asociación Internacional de Dinghy Optimist y World Sailing, y contó con la participación de 16 equipos de toda Europa.

## Pistoletazo de salida de la Lliga Blava Escolar

**EL** pasado 12 de octubre se dio el pistoletazo de salida a la Lliga Blava Escolar, un nuevo e innovador formato de competición que busca popularizar el deporte de la vela entre los jóvenes, dando continuidad a los programas de vela escolar impulsados por la Federació Catalana de Vela junto con otras entidades. La Lliga Blava Escolar permite a los alumnos que han participado en estos programas consolidar su aprendizaje en un entorno competitivo saludable, fomentando la igualdad de oportunidades y el empoderamiento de las chicas en el deporte.

El evento contó con la participación de 21 equipos provenientes de 18 clubes de toda Cataluña, que disputaron dos pruebas en una regata de carácter lúdico. Los equipos, formados por cuatro personas (dos chicos y dos chicas), compitieron con embarcaciones colectivas. Los tres mejores clasificados fueron el Club Vela Blanes, el Club Nàutic El Masnou y el Club Nàutic l'Escala, ocupando las tres primeras posiciones del podio.

En la Lliga Blava Escolar participan los siguientes equipos: Club Vela Blanes, Club Nàutic El Balís, Club Natació Barcelona, Club Nàutic El Masnou, GEN Roses, Club Nàutic Sant Feliu de Guíxols, Vela Mataró, Club Nàutic Vilassar, Reial Club Nàutic de Barcelona, Vela Barcelona, Club Marítim Barcelona, Club Nàutic l'Escala, Club Nàutic Salou, BISC Barcelona, Club Nàutic Arenys, Vela El Prat, Club Nàutic l'Escala y Club Nàutic Costa Brava & Club Vela Palamós.







Con el objetivo de consolidar el aprendizaje de los alumnos y fomentar el sentimiento de pertenencia, la Lliga Blava Escolar permite a los jóvenes representar a su centro educativo, club de vela y municipio en varios encuentros, incluyendo regatas lúdicas clasificatorias que promueven la participación y la competición saludable. Además, el proyecto refuerza valores esenciales como la colaboración, el respeto por el medio ambiente y el espíritu de superación, creando así una comunidad de jóvenes navegantes comprometidos con el futuro de la vela.

La Lliga Blava Escolar da continuidad a tres grandes programas de vela escolar: Esport Blau Escolar, Viu la Vela y Aventura Blava. Esport Blau Escolar, impulsado por la Federació Catalana de Vela con el apoyo de la Conselleria d'Esports y el Departament d'Educació de la Generalitat de Catalunya, se desarrolla a lo largo de todo el litoral catalán, integrando la vela como parte del currículo escolar. Viu la Vela, en colaboración con el Ajuntament de Barcelona, ofrece a los alumnos de la ciudad la posibilidad de recibir una charla sobre la competición de la Copa América y una jornada de navegación a vela. Finalmente, Aventura Blava, con el apoyo de la Diputació de Barcelona, está diseñado para que el alumnado conozca todos los detalles de la Copa América, disfruten de un bautizo de vela y se desarrolla en toda la provincia de Barcelona. Estas iniciativas, combinadas con la Lliga Blava Escolar, aseguran que la vela se convierta en un deporte inclusivo, accesible y continuo para todos los jóvenes.

## Gran éxito del Mundial de Nacra 15 celebrado en Barcelona

**EL** Campeonato del Mundo de Nacra 15, que se celebró en el Barcelona International Sailing Center del 30 de octubre al 3 de noviembre, finalizó con la victoria de los belgas Mateo Leclercq y Mathieu Pinsart, quienes también recibieron el prestigioso Trofeo Internacional Ciudad de Barcelona, otorgado por el Ayuntamiento de Barcelona.

El podio absoluto lo completaron los franceses Côme Vic Molinero y Fatima Tia, subcampeones actuales de la Youth World Sailing, en segunda posición, y los italianos Lorenzo Sirena y Alice Dessy, campeones de la Youth World Sailing, en tercera posición.

En categoría sub19, la primera posición fue para los franceses Vic Molinero y Tia, seguidos de Sirena y Dessy, mientras que los hermanos belgas Hannelien y Sander Borghijs completaron el podio. En categoría sub17, Sirena y Dessy ocuparon el primer lugar, con los italianos Alessandro Vargiu y Grace Margot Fedeli en segunda posición y el equipo de Estados Unidos, formado por Dylan Tomko y Casey Small, en tercera.

La jornada estuvo marcada por unas condiciones exigentes, con un viento del este de 15 nudos y fuerte oleaje, lo que permitió disputar 6 pruebas, 3 para el Grupo Oro y 3 para el Grupo Plata, completando un total de 9 pruebas en un campeonato notablemente afectado por el temporal de la DANA, que impactó diversas regiones de España, especialmente la Comunidad Valenciana, donde las consecuencias fueron dramáticas. Este temporal dejó en tierra a los 80 participantes en dos ocasiones: en la primera jornada y en la penúltima.

La tripulación local del Club Náutico El Masnou, formada por Mariona Ventura y Pere Renteria, cerró el campeonato en 16ª posición, demostrando una gran determinación y esfuerzo en un evento de alto nivel competitivo.



La entrega de premios fue presidida por el vicepresidente de la Federación Catalana de Vela, Joaquim Barenys, acompañado por Edwin Lodder, manager de la Clase Internacional Nacra 15, y Jordi Capella, director del Barcelona International Sailing Center, en una ceremonia de clausura que puso fin a este evento internacional.

Organizado por la Federación Catalana de Vela, el Reial Club Náutic de Barcelona, el Reial Club Marítim de Barcelona, y la clase Nacra 15 Internacional, con el apoyo del Ayuntamiento de Barcelona, el campeonato contó con la colaboración del departamento de Deportes de la Generalitat de Cataluña y Marina Port Fòrum.

Vela Catalana Federació

## El oro de Trittel y Botín corona el éxito de la vela catalana en París 2024

**EN** los Juegos Olímpicos de París 2024, la vela catalana vivió momentos brillantes, marcados por el oro de Florian Trittel y Diego Botín en la clase 49er, consolidando su posición como referentes internacionales. Trittel, del Club Nàutic El Balís, y Botín realizaron una Medal Race impecable en Marsella, con vientos constantes de 10 nudos que les permitieron dominar la prueba y asegurarse la medalla de oro. Este triunfo es el resultado de muchos años de trabajo y perseverancia, donde la Federació Catalana de Vela ha jugado un papel clave, proporcionando apoyo desde la base. Esta victoria sitúa a Trittel como el cuarto regatista catalán en ganar un oro olímpico, sumándose a figuras legendarias como Miquel Noguer, Begoña Via-Dufresne y Jose Maria Van der Ploeg.

Otro momento destacado fue la lucha de Jordi Xammar, del Reial Club Nàutic de Barcelona, y Nora Brugman, del Club Vela Blanes, en la clase 470 mixto. Los actuales campeones del mundo y de Europa, Xammar y Brugman compitieron hasta el final con el objetivo de hacer historia con una medalla. Aunque terminaron en cuarta posición, su valentía y determinación demostraron por qué son considerados unos de los mejores del mundo, manteniendo vivas las esperanzas de cara a Los Ángeles 2028.

Gisela Pulido, en su primera participación olímpica en Formula Kite, también tuvo un papel destacado, aunque las condiciones meteorológicas adversas afectaron su rendimiento. Con solo 29 años, Pulido tiene un largo camino por delante, y su experiencia como campeona del mundo de kitesurf la convierte en una candidata prometedora para futuras competiciones olímpicas.



RFEV / @CARLOSRODRIGUEZPHOTO

Los éxitos conseguidos por los regatistas catalanes en París no serían posibles sin el trabajo incansable de la Federació Catalana de Vela y los clubes que han contribuido a la formación de estos deportistas. El Club Nàutic El Balís, el Reial Club Nàutic de Barcelona y el Club Vela Blanes han sido fundamentales en su evolución, proporcionando los recursos y el entorno necesario para que nuestros regatistas lleguen al más alto nivel mundial.




## Éxito en la primera edición de la Kakapo Open Race de vela adaptada

**LA** primera edición de la Kakapo Open Race, primera regata internacional de vela adaptada en Cataluña, fue un éxito rotundo. Celebrada del 15 al 21 de julio en el Barcelona International Sailing Center, reunió a más de 30 regatistas de varios países en modalidades individuales y dobles de Hansa 303, incluyendo categorías mixtas con tripulantes con discapacidad y otros sin discapacidad. El evento coincidió con el Campeonato de España de vela adaptada, destacando el compromiso con el deporte inclusivo.

En la competición individual, el portugués João Pinto se proclamó campeón masculino, mientras que la española Jana Mestre lideró en la categoría femenina. En la modalidad doble mixta, Pinto y Luciana Matias ganaron, y en la doble para tripulantes con discapacidad, el británico Rory McKinna y el español Luis Berastain se llevaron el triunfo. En el Campeonato de España, Daniel Llaca se proclamó campeón en individual, mientras que Víctor y Alejandra González ganaron en dobles.

El evento fue organizado por la Federació Catalana de Vela, la Fundació Barcelona Capital Nàutica y la Fundació Mi Alex, con el patrocinio de la Clínica Mi Tres Torres y Diagonal Mar, y el apoyo del Ayuntamiento de Barcelona, la Secretaría General del Deporte y otras entidades. La ceremonia de clausura exhibió el trofeo diseñado por la escultora Patricia Cancelo, en el que se añadirán los nombres de los ganadores de cada edición.

Dirección: Moll de Gregal, 33 (Port Olímpic) • 08005 Barcelona
Tel. 932 243 900 • Fax 932 243 905
info@vela.cat • www.vela.cat

Síguelos en:

# NAVEGA SEGUR

## L'últim trimestre a meitat de preu

**Tramita la teva llicència i navega segur els 3 últims mesos de l'any.**

Vàlid per a totes les llicències federatives i de lleure
a excepció de la llicència d'1 regata i un dia de regata.

vela.cat > llicències

#velacatalana

Vela Catalana Federació

# Líderes de la prensa náutica en España

THE BEST Superyates & Marinas

SKIPPER

REGATA

Sea fever BARCOS CLÁSICOS













## Leaders of the nautical press in Spain




Visiten nuestras webs | Visit our websites

**www.skippermar.com**

www.curtediciones.com | www.difusionnautica.com

CURT EDICIONES SA

DIFUSIÓN NÁUTICA

# GUIA DE PUERTOS

## MARINAS Y VARADEROS

**2025-2026**

by SKIPPER

## Imprescindible

estar presente en la

# VI GUIA DE PUERTOS




**Salida abril de 2025**

**ARRANCANDO MOTORES...**

Curt Ediciones edita la **6ª edición de la Guía de Puertos**, con información actualizada de clubes náuticos, puertos, marinas y varaderos de España.

Reserve ya su espacio publicitario en este completo manual, ideal para llevar a bordo, que se convierte en herramienta de consulta indispensable para todos los navegantes.

**PRINT/ONLINE**

**www.skippermar.com**


CURT EDICIONES SA

**publicidadnautica@curtediciones.com | aurora@curtediciones.com**

Valencia, 279 - 3ª planta · 08009 Barcelona · Tel. 933 180 101

www.curtediciones.com

# SPEEDY by *Nature*




Pictures courtesy of Axel Trehin, Photography by Anne Beaugé (Sponsored by Veneziani with Speedy Carbonium)




- Designed for racing sailing yachts & fast powerboats
- Smooth low friction coating
- High anti-fouling performance
- Suitable for all substrates

## Speedy Carbonium

Two component high quality hard matrix anti-fouling, specifically designed for racing sailing yachts, fast powerboats where high-performance is required.

**Graphite** is used as a high-performance, natural lubricate which is utilised in Speedy Carbonium, to offer a hard, naturally slippery, long-lasting anti-fouling,

Speedy Carbonium has an optimised biocide package, to ensure full anti-fouling protection against the harshest marine growth.

venezianiyachting.com

Veneziani YACHTING™ | GRUPPOBOERO DAL 1833