www.skippermar.com

REGATA

nº 227 – 2026 – 7 €
Canarias y aeropuertos 7,20 € – Portugal 6,25 €

EJEMPLAR CORTESIA de FEDERACIÓ CATALANA DE VELA



Calendario de Regatas 2026

Vela de Altura
Circuito Ausmar

Trofeo Princesa Sofía
La bahía de Palma marca el rumbo olímpico

Reglamento Crucero
Ajuste en la fórmula ORC

Vela Clásica
Circuito Mare Nostrum

Novedades: First 36 SE: el salto definitivo hacia el rendimiento puro

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

B&G ANNIVERSARY

EL NUEVO CHARTPLOTTER ZEUS® SR

POTENCIA TUS INSTINTOS



Los tiempos de respuesta instantáneos, la interfaz rediseñada y los controles híbridos ofrecen una experiencia de navegación más rápida y fluida. Porque Zeus SR es una extensión de ti.

bandg.com/zeus-sr

Designed for C-MAP

*Registrado en la oficina de patentes, marcas registradas y marcas comerciales (™) de EE. UU. de conformidad con el derecho consuetudinario estadounidense. Visita www.navico.com/intellectual-property para revisar los derechos y las acreditaciones mundiales de la marca registrada de Navico Group y otras entidades.

Sumario

nº 227 | 2026/1



Seguimos navegando

Después de un tiempo de pausa, de reflexión obligada y de adaptación a un entorno cada vez más cambiante, retomamos el rumbo en este 2026 con una idea clara: seguir siendo la casa común de la vela en España. Lo hacemos con un formato definido, con dos números al año —primavera y otoño—, que nos permitirá trabajar con más perspectiva, más calma y, sobre todo, con mayor profundidad.

Porque si algo tiene sentido hoy es precisamente eso: parar para contar bien las cosas.

Vivimos en un ecosistema donde la información es inmediata, constante y, muchas veces, efímera. Pero la vela necesita otra mirada. Más reposada. Más analítica. Más cercana a lo que realmente ocurre en el agua y fuera de ella. Ese es el espacio que quiere ocupar REGATA en esta nueva etapa.

No somos una revista más. Somos la única publicación en España dedicada exclusivamente a la vela. Y eso, más que un título, es una responsabilidad. La de informar con rigor. La de acompañar a los deportistas, a los clubes y a las federaciones, desde la base hasta la alta competición. Y la de ofrecer algo más que resultados: contexto, historias, conocimiento y pasión por este deporte.

Este regreso no habría sido posible sin el apoyo de quienes creen en la vela y en la necesidad de contarla. En especial, queremos agradecer a la Federació Catalana de Vela su confianza en este proyecto, por apostar por la continuidad de una revista que forma parte, también, del ecosistema de nuestro deporte. Y como no, también a nuestro editor, Enric Curt, que con su sabiduría, empeño e ilusión, seguimos hoy aquí.

REGATA vuelve con la voluntad de estar donde siempre ha estado: en los clubes, en los pantalanes, en los campos de regatas… y también en ese momento tranquilo en el que uno se sienta a leer, a entender y a disfrutar.

Tenemos SKIPPER, la revista decana y de referencia para todos los navegantes y a los amantes del mar. Tenemos THE BEST, la revista más visual, espectacular y en la que podemos encontrar barcos y destinos de ensueño. Tenemos SEA FEVER, para los que les gusta la historia y los clásicos. Tenemos GUÍA DE PUERTOS, con la mayor y mejor información sobre marinas y varaderos y como no, tenemos REGATA, la revista de los regatistas.

Como alguien que lleva años viviendo y contando la vela, este regreso tiene algo de especial. No es solo volver. Es hacerlo con más convicción que nunca.

Seguimos navegando. Nos vemos en el agua. ***Por Jaume Soler***



FOTO: BAIXAULI FOTO



FOTO PORTADA: SAILINGENERGY / SOFIA

Trofeo Princesa Sofía Mallorca
La bahía de Palma marca el rumbo olímpico **8**

Campeonato de Europa 470
Bronce para Xammar y Cardona **9**

Circuito Ausmar 2026
La Ruta de la Sal Rumbo a Ibiza **13**

Circuito Mare Nostrum 2026
Los clásicos despliegan velas **17**

Comparativa ORC 2026
Ajuste en la fórmula ORC **20**

Y además...

Copa América 10
Europeo ORC A2/200 Millas A2 14
Plano Vélico 32
Vela Oceánica 40
Circuito SailGP 42
Dani Anglada 44
Vela.cat 46
Producto 50
Calendario 2026 51

REGATA
www.skippermar.com

Director: Enrique Curt
Directora de Publicidad: Laura Curt
Redactor Jefe: Jaume Soler
100x100regata@curtediciones.com
Redacción: Victoria Ruiz
Directora de Arte: Mª Pilar Saura
Colaboradores: Gloria Lolivier Rahola, Ricardo Masabeu, Manolo Nadal, Joaquín G. Devesa, 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
Distribución y Suscripciones:
Tel.: +34 93 318 01 01 distribucion@curtediciones.com
Precio: 7 € | Canarias y Aeropuertos 7,20 €
Portugal 6,25 €
Distribución España: SGEL
Depósito legal: DL B 40600-1996

CURT EDICIONES SA
Passeig de Gràcia, 63, 1º 2ª | 08008 Barcelona
Tel.: +34 93 318 01 01
www.curtediciones.com

Presidente Fundador: Enrique Curt
Editora: Laura Curt Iborra

OTRAS PUBLICACIONES DE
CURT EDICIONES, S.A.
Skipper | The Best Superyates & Marinas | Sea fever | Guía de Puertos Cronos | Cocinas y Baños | Hogares | Piscinas y Jardines Reformas Cocinas y Baños | Profesional Cocinas y Baños Equipamiento Hostelero | Guía de Proveedores | Vinos y Restaurantes

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

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.

Regatas

Arranca la Liga Iberdrola de Vela Femenina



LA Liga Iberdrola 2026 de Vela Femenina arrancó el mes de marzo coincidiendo con VII EKP Women's Cup en el Real Club Marítimo del Abra–Real Sporting Club, con victoria del equipo local formado por Carmen Galdós, Anna Kyselova, María Urizar, Teresa Ojembarrena y Natalia Chávarri. La Liga Iberdrola 2026 continuará su calendario en el Real Club Náutico de Calpe (18 y 19 de abril), donde se competirá a bordo de Tom 28. Posteriormente el circuito pasará por el Club Náutico Arenal (16 y 17 de mayo), la Real Federación Gallega de Vela en Vilagarcía de Arousa (19 y 20 de septiembre) y concluirá con la gran final del 10 al 12 de octubre en el Club Náutico de Altea, con embarcaciones Platú 25. **https://rfev.es/**

La Comunitat Valenciana toma el relevo de Cádiz como sede española de SailGP



LA Comunitat Valenciana ha tomado el relevo como sede española del circuito de SailGP de cara a los próximos tres años. Tras cuatro ediciones en Cádiz, con éxito deportivo y de público, el circuito de catamaranes que dirige Russell Coutts ha decidido cambiar de sede y las dos próximas ediciones serán en Marina Port Valencia y la tercera en el Puerto de Alicante.
https://sailgp.com/

HSN Sailing Team conquista las Barcelona J70 Winter Series

EL Real Club Náutico de Barcelona puso el broche final a las Barcelona J70 Winter Series 2025–2026 a finales de marzo, en la que 28 embarcaciones compitieron durante tres jornadas que sirvieron además para dar inicio a las Spring Series 2026.
Tras siete eventos y un total de 58 mangas, el título del circuito invernal fue para el HSN Sailing Team, que confirmó su regularidad a lo largo de toda la temporada para alzarse con la victoria final. El equipo, uno de los más sólidos del campeonato, supo gestionar su ventaja en el último acto para asegurarse el triunfo en la general. El podio lo completaron el Noticia, de Luis Martín Cabiedes, en segunda posición, y el Bodegas Can Marlès, de Alejandro Pérez, en tercera, ambos también protagonistas destacados durante todo el invierno.
Con el cierre de las Winter Series, Barcelona enlaza ya con el calendario de primavera, que tendrá continuidad con el Trofeo Conde de Godó en mayo, el Campeonato de España en junio en el Port Olímpic y el Campeonato de Europa de J70 en julio, consolidando a la ciudad como uno de los grandes referentes internacionales de la clase. **https://www.rcnb.com/**



Puerto Portals se consagró con una gran Dragon Gold Cup



PUERTO Portals volvió a mostrar su posicionamiento como sede de grandes eventos náuticos internacionales tras la celebración de la Yanmar Dragon Gold Cup 2026, una cita que reunió en la bahía de Palma a 65 embarcaciones de 17 países coronando al Louise Racing de Grant Gordon como nuevo campeón.
El equipo escocés firmó una gran actuación en la jornada final para hacerse con el título, aprovechando un mal día de Ginkgo Racing, que llegaba líder y terminó cediendo hasta la tercera posición. El quinto puesto de Louise Racing en la última manga fue suficiente para asegurar la victoria en una regata muy intensa hasta el final.
En el plano nacional, uno de los grandes protagonistas fue el equipo mallorquín Dr. Chacartegui, que se llevó la victoria en categoría Corinthian, reservada a tripulaciones no profesionales, y además firmó una destacada octava posición absoluta, siendo el mejor español del campeonato.
https://puertoportals.com/

46 CLUB NÀUTIC VILANOVA

COLUMBRETES

39°53,828'N-0°41,209'E

46ª REGATA COLUMBRETES

ORC A3

DEL 5 AL 7 DE JUNY



Registra't!

cnvilanova.cat

Ajuntament de Vilanova i la Geltrú

Generalitat de Catalunya

esportcat

Vela Catalana Federació

Rovellats Cava

Natur Petra

cnvilanova.cat

55 Trofeo Princesa Sofía Mallorca by FERGUS

La bahía de Palma marca el rumbo olímpico



El 55 Trofeo Princesa Sofía Mallorca by Fergus volvió a confirmar su condición de gran termómetro de la vela olímpica mundial. Primera gran cita del Sailing Grand Slam y punto de encuentro de la élite, la regata balear reunió a cerca de 900 embarcaciones y más de 1.100 regatistas de 62 países, en un escenario que volvió a ofrecer un abanico completo de condiciones. La regata mallorquina sirvió también para probar en todas las clases el nuevo formato de competición y clasificación que la World Sailing está provando de cara a los Juegos Olímpicos de Los Ángeles 2028. El Sofía absoluto fue para los suecos de Nacra 17 Emil Järudd y Hanna Jonsson.

Pero el Sofía dejó una lectura clara: España tiene dos proyectos plenamente consolidados en lo más alto.

En 470 mixto, Jordi Xammar (RCN Barcelona) y Marta Cardona (CN S'Arenal) firmaron una victoria de peso. Líderes durante gran parte de la semana, remataron con autoridad en las Medal Series —un primero y un segundo— para asegurar el oro con siete puntos de ventaja sobre sus principales rivales.



Un triunfo que confirma la rápida madurez de una tripulación que apenas lleva una temporada navegando junta y que ya se mueve con naturalidad en la élite.

Muy distinto fue el desenlace en 49er FX. Paula Barceló (CN S'Arenal) y María Cantero (RCN Gran Canaria) protagonizaron uno de los episodios más comentados del campeonato. Dominadoras durante toda la semana y ganadoras de la primera final, tenían el oro prácticamente asegurado hasta que una penalización por un pumping inexistente y que sólo vio el jury en la última manga, a escasos metros de la llegada, las relegó al bronce.

Un giro tan inesperado como controvertido que cambió por completo el resultado y dejó una sensación agridulce en el equipo español. Porque más allá del podio, la realidad es que ambas tripulaciones marcaron el ritmo del campeonato.

España vuelve a estar arriba. Con consistencia. Con presencia en las Medal Series. Y, sobre todo, con capacidad para ganar. Xammar y Cardona lo hicieron con autoridad. Barceló y Cantero demostraron que también podían hacerlo.

El resto de la flota nacional, sin embargo, a excepción de Patricia Suárez (RCN Vigo) y Melania Henke (RCN Palma), que fueron décimas en FX y Silvia Mas (CN S'Arenal) y Alejandro de Maqua (CN El Balís) sigue un paso por detrás.

El 55 Trofeo Princesa Sofía Mallorca by FERGUS Hotels ha abierto el Sailing Grand Slam 2026 y que completarán la Semaine Olympique Française, la Dutch Water Week, la Kieler Woche y la Long Beach & San Pedro Olympic Classes Regatta.

Apoyo institucional

En la primera edición organizada por la fundación Bahía Activa, el Sofía ha contado con un importante apoyo institucional, como explica Cati Darder, presidenta de fundación y de la Federación Balear de Vela (FBV): "Estamos muy contentos por la mayor implicación de las administraciones y por el compromiso que van adquiriendo con el Sofía, especialmente el Govern Balear y el Consell de Mallorca. Es muy satisfactorio comprobar que entienden la dimensión del evento, su importancia para mostrar al mundo nuestra capacidad para organizar grandes eventos deportivos, y su condición de altavoz internacional para Mallorca y para las Islas Baleares".

https://www.trofeoprincesasofia.org/

Fotos: Sailing Energy

Jordi Xammar y Marta Cardona

Se cuelgan el bronce europeo en 470 en Vilamoura

La regularidad como bandera y el podio como territorio habitual. el catalán Jordi Xammar y la balear Marta Cardona volvieron a confirmar su condición de referencia internacional en la clase 470 al colgarse la medalla de bronce en el Campeonato de Europa disputado en Vilamoura (Portugal).



Un resultado que, más allá del metal, refuerza la solidez de un proyecto que en apenas un año ha pasado de ser una apuesta ilusionante a una de las tripulaciones más fiables del circuito. Y aunque no pudieron revalidar el oro de 2025, sí demuestra que siguen estando al nivel más alto y que todo se decide en cuestión de detalles.

La pareja catalano-balear mantiene así su idilio con los grandes campeonatos. Tras el oro mundial y el título europeo logrados en su primera temporada juntos, este bronce amplía un palmarés que habla de consistencia, ambición y una rápida compenetración. No pudieron revalidar el cetro continental, pero su presencia constante en el podio confirma que están en disposición de pelear por todo en cada regata.

Llegaban a las Medal Series en tercera posición, con opciones matemáticas de subir alguna posición más, aunque no dependían de sí mismos. En ese escenario, firmaron dos segundas posiciones en las finales, un rendimiento que les permitió mantenerse firmes en el podio, aunque insuficiente para llegar a más. La plata se escapó por un solo punto, un margen mínimo que evidencia lo ajustado del desenlace.

"No logramos revalidar el título continental, que es lo que nos habíamos propuesto, pero nos hemos quedamos muy cerca de la plata y estamos contentos con la progresión. Después de una pretemporada larga se ha notado que la flota ha trabajado mucho, las regatas fueron muy exigentes y el nivel muy alto. Vamos a seguir trabajando para llegar fuertes al Mundial de agosto, en Japón", explicó Marta Cardona tras colgarse este bronce continental.

El título europeo fue para los británicos Martin Wrigley y Bettine Harris, mientras que la segunda plaza la ocuparon los italianos Giovanni Ferrari y Alessandro Dubbini, completando un podio de altísimo nivel en una de las clases más competitivas de la vela olímpica y que mayores éxitos ha dado a la vela española.



Silvia Mas y Alejandro de Maqua en el Top 5

España volvió a demostrar profundidad de equipo con la presencia en las Medal Series de Silvia Mas y Alejandro 'Tano' de Maqua. La tripulación catalana cerró el campeonato en quinta posición tras una jornada final brillante, en la que lograron la victoria en la última manga después de haber sido quintos en la primera, confirmando su progresión, ya que se trata de una tripulación que lleva menos de un año navegando junta.

Diego Botín y Florian Trittel

El regreso español a la Copa América

La 38 edición de la Copa América ya habla español. Más de una década después de la última presencia nacional en la regata más prestigiosa del mundo, Diego Botín y Florian Trittel forman como nuevas piezas del ambicioso proyecto francés La Roche–Posay Racing Team, con el que el K–Challenge competirá en Nápoles 2027.

La puesta de largo tuvo lugar en Lorient (Francia), uno de los grandes epicentros de la vela internacional, donde el equipo liderado por Stephan Kandler y Bruno Dubois desveló una estructura renovada que aspira a dar un salto cualitativo en la competición. La incorporación de los campeones olímpicos españoles supone, además, un hito simbólico: el regreso de regatistas nacionales a la Copa América desde la participación de Xabi Fernández en 2013 con Luna Rossa.

Para Botín y Trittel, la entrada en este universo representa mucho más que un nuevo desafío. Es, en realidad, un punto de inflexión en sus trayectorias deportivas. Ambos llegan en el mejor momento de sus carreras, tras consolidarse como una de las parejas más sólidas de la vela internacional. “Es un paso grande para nosotros, añadir la Copa América a nuestras otras competiciones”, explica Botín, que compaginará este reto con el circuito SailGP y el ciclo olímpico. Trittel, por su parte, subraya la conexión entre ambos mundos: “Es un proyecto muy exigente, pero con mucha sinergia con SailGP, algo clave para rendir aquí”.

El respaldo de La Roche-Posay como patrocinador principal refuerza una estructura deportiva en la que destaca la presencia de Philippe Presti como director deportivo, doble ganador de la Copa América, y el liderazgo en el agua de Quentin Delapierre, uno de los patrones más sólidos del circuito actual.

El equipo combina experiencia y talento emergente en una mezcla cuidadosamente diseñada. A los españoles se suman nombres consolidados como Jason Saunders o Leigh McMillan, junto a jóvenes promesas como Enzo Balanger. Todo ello apoyado por un potente equipo técnico de más de 60 personas bajo la dirección de Antoine Carraz.

El primer test competitivo llegará en mayo en Cagliari, con las regatas preliminares en AC40, una antesala clave para calibrar el potencial del equipo. Hasta entonces, la base de Lorient será el centro de operaciones de un programa intensivo que combinará largas sesiones en el agua con trabajo en simulador.

https://www.k-challenge.fr/

© MARTIN KERUZORE-KCHALLENGE



Una nueva era

Tras el desconcierto e inicial caída de equipos, finalmente ya son cuatro los desafíos que han confirmado su participación en la 38 Copa América. El Defender Team New Zealand; el Challenger of Record, el británico GB1 y como otros desafiantes el suizo Alinghi Tudor y el francés La Roche–Posay Racing Team. Entre los cuatro han formado también una sociedad que es la encargada de administrar el evento y poner una serie de normas y limitaciones. Ya no se da el poder absoluto del Defender, sino que entre los cuatro equipos serán los administradores de cada edición.

https://www.americascup.com/

REGATA DE CREUER

XXII TROFEU L'ESCALAGDE XIII VELES D'EMPÚRIES

14 - 16/05/2026



CLUB NÀUTIC L'ESCALA

www.nauticescala.com
Tel: +34 972 770 016

SORAC

Vela Catalana Federació

C.V. GOLFUS EMPURIABRAVA

Ports de la Generalitat

L'Escala-Empúries

Diputació de Girona

Generalitat de Catalunya
Departament de la Presidència
Secretaria General de l'Esport i de l'Activitat Física

Foto: Oscar Torveo



Circuito Ausmar 2026

La mejor vela de altura se disputa en el Mediterráneo

Cinco regatas configuran el Circuito Ausmar 2026, con recorridos de media y larga distancia en Ibiza, Mallorca, la Costa Brava y los litorales de Barcelona, Tarragona y Alicante. Un calendario que se extiende de abril a noviembre y que exige estrategia, resistencia y regularidad para aspirar a la clasificación final.

El arranque llegó en Semana Santa con la 38 Ruta de la Sal Rumbo Ibiza el Jueves Santo día 2 de abril. Entre las señas de identidad de La Ruta de la Sal Rumbo Ibiza destaca la posibilidad de elegir entre dos puertos de salida: Port Ginesta (Barcelona), con un recorrido de 140 millas náuticas, y el Real Club Náutico Dénia, con un trazado de 120 millas, ambos con llegada frente a Es Nàutic, en Sant Antoni de Portmany, Ibiza. Como es tradicional, la regata se celebró durante la Semana Santa y contó, una vez más, con la participación de tripulaciones de distintos perfiles, desde equipos amateurs hasta equipos más competitivos.

Además de una clasificación general donde se coronaron a los vencedores absolutos, la regata se estructura en distintas modalidades —tripulación completa, A2, Training y Salina—, todas ellas con clasificación propia. Un formato que favorece la participación de regatistas experimentados y nuevos equipos, al tiempo que refuerza la visibilidad de la vela femenina y un modelo de competición abierto e inclusivo.

De primavera a otoño

A partir de ahí la temporada continuará el 22 de mayo con la regata Bahía de Pollença, que unirá Port Ginesta con el RCN Port de Pollença, en Mallorca, a lo largo de un recorrido de 104 millas náuticas. El 5 de junio, el Circuito seguirá con La Ruta de la Tramuntana, con salida desde el CN El Balís, en el litoral barcelonés, y un recorrido técnico de unas 60 millas náuticas con destino a Port Roses en la Costa Brava.

Un circuito en crecimiento

Desde la incorporación de la empresa de seguridad marítima Ausmar como patrocinador principal, el circuito ha reforzado su posicionamiento dentro de la vela de altura. En 2025 participaron 186 embarcaciones y más de 1.100 regatistas, con 31 barcos clasificados en la general tras disputar al menos dos pruebas.

La Ruta de la Sal Rumbo Ibiza 2026 volvió a dar el pistoletazo de salida a esta nueva edición confirmando su capacidad de convocatoria, participaron 140 embarcaciones y 900 regatistas, cifras que demuestran el gran interés de la flota no solo la española sino también la internacional en esta regata y en este circuito que sirve como punto de partida de la temporada mediterránea.

https://www.enregata.com/

La Ruta de la Sal Rumbo a Ibiza

Táctica, velocidad y una edición para el recuerdo

La 38 edición de La Ruta de la Sal Rumbo Ibiza ha vuelto a confirmar por qué esta regata es una de las grandes clásicas de la vela de altura en el Mediterráneo. No solo por la participación —cerca de 140 embarcaciones—, sino por un desarrollo que combinó estrategia, velocidad y unas condiciones que muchos califican ya como casi perfectas.

SALIDA BCN / @TORVEO



El pulso comenzó con fuerza en ambas versiones, Barcelona y Denia, donde los aspirantes al triunfo en tiempo real protagonizaron auténticos duelos oceánicos. En la salida desde Port Ginesta, el Tapioca, un ICE 66 armado por José Agnaldo Andrade, se llevó una intensa batalla frente al Gymir, resolviendo a su favor un enfrentamiento marcado por los vientos portantes, decisivos en buena parte del recorrido.

En paralelo, desde el Real Club Náutico de Dénia, el Plis Play, de Vicente García, volvió a imponer su ley en tiempo real, ampliando una trayectoria legendaria en la prueba con un nuevo triunfo que refuerza su dominio histórico.

Sin embargo, como es tradición en la Ruta de la Sal, la clasificación absoluta —definida por el rating— ofreció otro escenario, donde la regularidad y la optimización del rendimiento marcaron la diferencia.

Diabolic y Castañer Yachts

En la versión Barcelona, el Diabolic, de Glen de Brower, firmó una actuación impecable. A bordo de un Sunfast 35 y con una tripulación mínima, el equipo belga supo exprimir al máximo las prestaciones del barco, navegando siempre en sus cifras óptimas. Una regata de precisión, de decisiones acertadas y sin errores, que les llevó al triunfo absoluto. El segundo puesto del podio en la versión catalana fue para el Expresión of London (RCN Palma) de Joshua Banks, mientras que el tercer escalón lo ocupó el Atlant del Vent de David Tur (RCN Ibiza).

En Dénia, el protagonismo fue para Iñaki Castañer. Tras 25 participaciones, el armador del Castañer Yachts logró por fin su primer triunfo absoluto. Lo hizo con autoridad, liderando una travesía que destacó tanto por la exigencia como por la belleza del recorrido, incluso bajo la luz de la luna llena en la madrugada del Viernes Santo.

El podio lo completaron el Vértigo (RCN Palma) de Dim In Den Hakk, que acabó en la segunda plaza, mientras que Aviador (RCM Sotogrande) de Gabriel Medem finalizó en la tercera plaza del podio.

Más allá de los nombres propios, la edición deja una imagen clara: una regata completa, sin concesiones, donde la táctica y la resistencia fueron tan determinantes como la velocidad pura. Más de 100 barcos llegando prácticamente en bloque al Club Nàutic Sant Antoni en Portmany en Ibiza, reflejan la intensidad de un cruce que volvió a poner a prueba a tripulaciones y organización.

https://larutadelasal.com/

SALIDA DENIA / @BAUXUALIFOTO



40 edición de las 200 Millas A2

El Europeo de ORC A2 más bravo tuvo sabor español

Ziving (Clase A), Falapouco (Clase B) y Aurora (Clase C) fueron los campeones.



La 40 edición de las 200 Millas A2 de Altea pasará a la historia como una de las más duras que se recuerdan en esta regata offshore del Mediterráneo. El Campeonato de Europa ORC A2 2026, integrado en el programa de la clásica prueba organizada por el Club Náutico de Altea, se disputó bajo condiciones meteorológicas extremas, con viento fuerte, mar formada y una exigencia táctica constante que puso al límite a las tripulaciones.

Tras dos pruebas muy distintas —una regata corta de 37 millas y la tradicional travesía offshore de 200 millas— los títulos continentales se decidieron por regularidad, resistencia y capacidad de gestión del barco en condiciones cambiantes.

El Falapouco fue el ganador absoluto y de la Clase B, mientras que los otros campeones de Europa ORC A2 fueron Ziving en Clase A y Aurora en Clase C.

Estreno de supervivencia

El campeonato comenzó con una jornada que difícilmente olvidarán las tripulaciones.

La primera prueba corta de la regata —37 millas frente a la costa de Altea— se convirtió en un auténtico examen de supervivencia. El viento del noreste soplaba con 20 nudos sostenidos y rachas que rozaban los 40, acompañado de una mar formada de casi dos metros de ola.

El escenario ya era duro desde el inicio: cielo gris, mar revuelta y una presión constante sobre los barcos. A las 12:00 horas, las tres clases ORC tomaban la salida frente al Club Náutico de Altea, pero lo que parecía una intensa jornada offshore pronto se transformó en una regata de desgaste físico y técnico.

Incluso antes de empezar se vivieron momentos de tensión. En la línea de salida se produjo un abordaje con el barco del comité, mientras que varias tripulaciones comenzaron a sufrir problemas técnicos en sus embarcaciones. Navegar a dos en estas condiciones exige precisión absoluta, y cualquier error se paga caro.

El recorrido llevó a la flota desde Altea hacia Moraira, de nuevo hacia Altea y hasta la Isla de Benidorm, antes de regresar frente al puerto. Solo 37 millas de distancia, pero extremadamente duras por las condiciones de viento y mar.

Las consecuencias fueron tremendas con varios equipos retirados poco después de la salida y



otros sufrieron roturas graves que les obligaron a abandonar. La Clase C fue la más castigada, con solo siete barcos terminando de los 17 inscritos.

Los supervivientes del temporal

En tiempo real, los Line Honours fueron para Aquarelle 1 Varadero Valencia, el Frers 45 de Arturo Meseguer y Toni Puig, que completó el recorrido en 4 horas, 44 minutos y 41 segundos, dominando claramente en condiciones de viento fuerte.

En Clase A, la victoria en tiempo compensado fue para Ziving (Grand Soleil 46 S) de Javier Arbona y Bruno García, seguidos por Trabuco (XP-44) de Francisco Martínez e Isidoro Rebollo y Cool (Azuree 46) de Daniel Maestre y Pablo Geras.

En Clase B, el triunfo fue para Falapouco (Dufour 40 DK) de José Ballester y Andrés Manresa, que firmaron una regata muy sólida pese a las durísimas condiciones. El podio lo completaron Tagomago III (Dehler 42) y Regulus 1 (J99).

La Clase C tuvo como ganador al Mestral Fast (Sun Fast 36) de Jaime Morell y Pedro Siquier, seguido por Aurora (First 36.7) y Xufin (X-99).

El primer aviso del campeonato estaba claro: esta edición del Europeo iba a ser una prueba de resistencia.

El verdadero desafío: 200 millas offshore

Tras este estreno extremo, la flota afrontaba el verdadero desafío del campeonato: la regata larga de 200 millas.

El recorrido partía de Altea rumbo a Ibiza, continuaba hasta Formentera y regresaba finalmente al litoral alicantino.

Una travesía que obligaba a las tripulaciones a navegar entre 37 y 60 horas, dependiendo de la velocidad de cada barco.

La prueba fue completamente distinta a la primera. Si el estreno estuvo marcado por el temporal, la regata larga se convirtió en un ejercicio táctico permanente, con encalmadas, cambios de presión y transiciones constantes que obligaron a las tripulaciones a mantener una concentración total.

Los barcos más rápidos completaron el recorrido en alrededor de 37 horas, tras un tramo final rápido que decidió muchas posiciones.



En una regata A Dos, donde el descanso es mínimo y cada decisión recae en solo dos personas, estas largas horas de navegación ponen a prueba no solo la técnica, sino también la resistencia física y mental.

Campeones de Europa ORC A Dos

Tras la combinación de ambas pruebas, los títulos continentales quedaron definidos.

En Clase A, el campeonato fue para Ziving (Grand Soleil 46 S) de Javier Arbona y Bruno García, gracias a una actuación muy regular con segundo puesto en la regata corta y tercero en la larga.

La plata fue para Formula X (XR 41) de Rodrigo Sanz y David Madrazo, mientras que COOL – Área Náutica (Azuree 46) de Daniel Maestre y Pablo Geras completó el podio.

En Clase B, el título continental fue para Falapouco (Dufour 40 DK) de José Ballester y Andrés Manresa, que combinaron victoria en la regata corta y tercer puesto en la larga para asegurarse el campeonato.

El segundo puesto fue para Azuree (Azuree 33 Mod) de Eduardo Horrach y Andreu Juan, mientras que Regulus 1 (J/99 DK) de Alfonso López e Iván Elejabeitia completó el podio.

En Clase C, el título europeo fue para Aurora (First 36.7) de Javier Lledó y Jesús del Toro, que firmaron una actuación muy consistente en ambas pruebas.

La segunda posición fue para Xufin (X-99) de Jorge San Simón y Carlos Pareja, con Yabadaba Too (X-382) de Martin Aizcorbe y Joan Frixes en tercera posición.

Falapouco, vencedor absoluto de las 200 Millas A2

Además de los títulos europeos, la regata mantuvo su tradicional clasificación general.

En esta 40ª edición de las 200 Millas A2, la victoria absoluta fue para Falapouco, que confirmó su gran momento en la vela offshore española.

La tripulación formada por José Ballester y Andrés Manresa se impuso gracias a su regularidad en ambas pruebas del campeonato.

La segunda plaza fue para Azuree, de Eduardo Horrach y Andreu Juan, mientras que el tercer puesto lo ocupó Regulus 1, de Alfonso López e Iván Elejabeitia.

Las 200 Millas A2 de Altea llevan cuatro décadas demostrando que el Mediterráneo puede ser tan exigente como cualquier océano. Y esta edición del Campeonato de Europa ORC A Dos lo volvió a confirmar. Viento fuerte, mar formada, encalmadas tácticas y largas horas de navegación a dos personas. Un cóctel que exige experiencia, resistencia y sangre fría.

https://www.200millasa2.com/





BAHÍA DE POLLENÇA

REGATA DE ALTURA

104 MN

DE PORT GINESTA A RCNPP

22-23 DE MAYO 2026

TROFEO ALFONSO ECHEGARAY

PRUEBA PUNTUABLE PARA:
CIRCUITO REGATAS AUSMAR
CAMPEONATO DE CATALUNYA DE ALTURA, SOLITARIOS Y A2

©TORVEO

MAGNÍFIC AJUNTAMENT DE POLLENÇA

POLLENÇA Platges i nàutica

CIRCUITO REGATAS ausmar

R.C.N. PORT POLLENÇA

PORT GINESTA

Real Federación Española de Vela

Vela Catalana Federació

EN REGATA

FEDERACIÓ BALEAR DE VELA

Real Asamblea Española de Capitanes de Yate RAECY

ALCUDIAMAR

salonnautico INTERNACIONAL DE BARCELONA

Quely

REVISTA NÁUTICA SKIPPER

ausmar

enregata.com • info@enregata.com

Circuito Mare Nostrum

La temporada de los clásicos despliega velas



© Nico Martínez

La temporada de vela clásica en el Mediterráneo español está a punto de comenzar con la XVI edición del Trofeo Clásicos Mare Nostrum, uno de los calendarios más atractivos de Europa para las embarcaciones históricas que siguen navegando y compitiendo en el siglo XXI. Más que un simple campeonato, este circuito se ha convertido en un auténtico recorrido por algunos de los puertos más emblemáticos de la náutica mediterránea, donde tradición, patrimonio marítimo y competición se mezclan cada temporada.

El Trofeo Clásicos Mare Nostrum, reconocido como Copa de España de Vela Clásica 2026, reúne cada año a barcos de Época, Clásicos y Espíritu de Tradición, embarcaciones que representan auténticas piezas de historia flotante y que continúan demostrando su potencial en regata.

La filosofía del circuito es clara: preservar y promover el patrimonio náutico, manteniendo vivos barcos que forman parte de la historia de la navegación deportiva. Pero al mismo tiempo, se trata de una competición de alto nivel, donde armadores y tripulaciones cuidan cada detalle para sacar el máximo rendimiento a embarcaciones que, en muchos casos, superan los cincuenta o incluso los cien años de vida.

Un circuito mediterráneo de referencia

A lo largo de la temporada, la flota clásica recorrerá distintos puntos del Mediterráneo español en una serie de regatas que combinan recorridos costeros, pruebas barlovento-sotavento y regatas largas. Cada evento aporta su propia personalidad: desde campos de regatas técnicos hasta travesías entre islas o escenarios históricos.

Este itinerario no solo permite competir, sino también navegar entre puertos que comparten una fuerte tradición marítima. Desde Catalunya hasta Baleares, pasando por la Comunitat Valenciana y Andalucía, el circuito Mare Nostrum se ha consolidado como una auténtica ruta de la vela clásica.

La temporada arranca habitualmente en primavera y se prolonga hasta finales de verano, cuando la flota se reúne en algunas de las regatas más prestigiosas del calendario internacional.

IX Vela Clásica Costa Brava | 11–14 de junio

El arranque del circuito

Una de las primeras citas del calendario es la Vela Clásica Costa Brava, organizada por el Club Nàutic Estartit. Esta regata marca tradicionalmente el inicio del circuito y reúne a una destacada flota en aguas de la Costa Brava. Este año 2026 además, la regata gerundense será Campeonato de España de Vela Clásica

L'Estartit y las Illes Medes ofrecen un escenario espectacular para este tipo de barcos. Vientos térmicos, recorridos costeros y un entorno

natural privilegiado hacen de esta regata una de las favoritas entre los armadores.

Además del componente deportivo, la cita destaca por su ambiente marinero. Los pantalanes se llenan de tripulaciones internacionales y los barcos se convierten en auténticas piezas de museo flotante, donde cada detalle cuenta una historia.

VIII Semana Clásica de Puerto Sherry | 18–21 junio

El punto de partida en la Bahía de Cádiz

La temporada seguirá en el Atlántico con la Semana Clásica de Puerto Sherry-Memorial Pedro Bores, es la única prueba en aguas del Atlántico, en El Puerto de Santa María.

Esta regata se ha consolidado como una de las citas más atractivas para los barcos clásicos en el sur de Europa. La Bahía de Cádiz ofrece condiciones de navegación muy diferentes a las del Mediterráneo, con mareas, corrientes y vientos que obligan a las tripulaciones a plantear regatas muy tácticas.

Puerto Sherry se convierte durante esos días en un auténtico museo flotante donde se pueden ver desde elegantes cutters clásicos hasta grandes yawls y ketches restaurados con un cuidado extraordinario. El ambiente en los pantalanes y la cercanía entre tripulaciones convierten esta cita en uno de los encuentros más especiales del calendario.

XIX Puig Vela Clàssica Barcelona | 8–11 de julio

Elegancia en la ciudad condal

La siguiente parada del circuito llevará a la flota hasta Barcelona, donde se disputa la Puig Vela Clàssica, una de las regatas de barcos clásicos más prestigiosas del Mediterráneo.

El Real Club Náutico de Barcelona organiza una competición que combina tradición y modernidad. Los clásicos navegan frente al skyline de la ciudad en recorridos que permiten disfrutar de la espectacular imagen de estos yates históricos con la capital catalana como telón de fondo.

La regata reúne habitualmente a algunos de los barcos más emblemáticos del circuito internacional, convirtiendo Barcelona en un punto de encuentro imprescindible para armadores y aficionados a la vela clásica.

IV Vela Clásica Comunitat Valenciana | 24–26 de julio

La bahía de Jávea entra en escena

A finales de julio el circuito se traslada a la bahía de Jávea con la regata Vela Clásica Comunitat Valenciana, organizada por el Club Náutico de Jávea.

Esta prueba ha ido ganando protagonismo en los últimos años hasta convertirse en una de las citas más interesantes del calendario. El escenario natural de la Marina Alta, con el cabo de San Antonio dominando el horizonte, ofrece un campo de regatas técnico y muy atractivo para este tipo de barcos.

La regata permite además conectar geográficamente el circuito entre Catalunya y Balears, facilitando la participación de embarcaciones que realizan toda la temporada mediterránea.



Durante los tres meses de verano la Vela Clásica lucirá en el Mediterráneo.

XXX I Illes Balears Classics | 11 al 15 de agosto

Tradición en Palma

El circuito continúa en Palma de Mallorca, donde se disputa la regata Illes Balears Classics, organizada por el Club de Mar Mallorca.

Esta prueba se ha convertido en uno de los grandes encuentros de la vela clásica europea. Durante varios días, la Bahía de Palma se transforma en una auténtica exposición flotante de yates históricos.

La regata combina recorridos técnicos en la bahía con un intenso programa social, donde armadores, tripulaciones y aficionados comparten la pasión por la navegación clásica.

Trofeo Cormorán | 20 al 22 de agosto

El Mediterráneo más puro

Una de las paradas más especiales del circuito es el Trofeo Cormorán.Petits Cellers, que se celebrará en la bahía de Pollença, en Mallorca.

Este enclave del norte de la isla es conocido por sus excelentes condiciones para la navegación. Los vientos térmicos y la belleza del paisaje convierten esta regata en una experiencia especialmente apreciada por las tripulaciones.

La bahía de Pollença ha sido históricamente un punto de encuentro para navegantes de toda Europa, y el Club Náutico Puerto de Pollença mantiene esa tradición reuniendo cada verano a una flota de barcos clásicos en un entorno privilegiado.

XXII Copa del Rey de Barcos de Época | 25 al 29 de agosto

El gran final del circuito

El circuito Mare Nostrum suele culminar en Mahón, con la prestigiosa Copa del Rey de Barcos de Época – Vela Clásica Menorca, considerada una de las grandes citas internacionales para este tipo de embarcaciones.

Organizada por el Club Marítimo de Mahón, la regata reúne a una flota internacional de barcos históricos, desde auténticos yates de época construidos antes de 1949 hasta elegantes clásicos de mediados del siglo XX.

La espectacularidad de estos barcos navegando frente al puerto natural de Mahón convierte la regata en un evento único, tanto desde el punto de vista deportivo como cultural.

Más que una competición

El circuito Mare Nostrum es mucho más que una suma de regatas. Es una comunidad de armadores, tripulaciones y aficionados que comparten una misma pasión: mantener viva la tradición de la vela clásica.

Cada barco que participa en el circuito es una pieza de historia. Muchos de ellos han sido cuidadosamente restaurados durante años para devolverles su esplendor original, respetando materiales, diseños y técnicas de construcción tradicionales.

En el agua, sin embargo, siguen siendo barcos de regata. La competitividad es máxima y la experiencia de las tripulaciones se combina con el conocimiento técnico necesario para sacar el máximo partido a embarcaciones que, aunque históricas, siguen siendo extraordinariamente rápidas.

Una temporada que vuelve a poner rumbo al mar

Con la temporada a punto de comenzar, el circuito Mare Nostrum vuelve a demostrar que la vela clásica vive un momento de gran vitalidad en el Mediterráneo.

Cada regata ofrece una combinación única de competición, patrimonio marítimo y cultura náutica. Y cuando la flota clásica despliega sus velas de lino o dacrón frente a la costa mediterránea, el espectáculo recuerda que navegar no es solo un deporte: también es una forma de preservar la historia del mar. FOTOS: NICO MARTÍNEZ

https://www.trofeomarenostrum.com/



EN REGATA

CN el Balís

CIRCUITO REGATAS ausmar

PORT ROSES

gen ROSES

Pòsit de Pescadors Roses

Ports de la Generalitat

Ajuntament de Roses
www.roses.cat

G! Costa Brava Pirineu de Girona

ausmar

SKIPPER

Vela Catalana Federació

Real Asamblea Española de Capitanes de Yate RAECY

salonnautico
INTERNACIONAL DE BARCELONA

Ajustes en la fórmula ORC para 2026: Más precisión en el modelo de velocidad

La nueva revisión del modelo de resistencia residual, los cambios en el coeficiente de antigüedad y la evaluación de los sistemas de control de jarcia marcan la evolución del reglamento ORC para 2026. Ajustes técnicos que ya se reflejan en certificados ligeramente más lentos en buena parte de la flota.

Foto: NICO MARTÍNEZ



Cada temporada el ORC introduce pequeños ajustes en su sistema de compensación, pero el reglamento de 2026 trae algunas modificaciones especialmente relevantes. El foco vuelve a situarse en uno de los elementos más sensibles del VPP: la formulación de la resistencia residual, una variable clave para determinar el equilibrio entre potencia y velocidad en los cruceros de regata. Junto a este cambio llegan nuevas evaluaciones sobre sistemas de control de velas y jarcia, una ampliación del coeficiente de antigüedad de los barcos y ajustes en la matriz de cálculo de viento.

La temporada 2026 introduce una nueva evolución en el sistema ORC, el modelo de medición más extendido en las regatas de crucero a nivel internacional. Como es habitual, el comité técnico ha revisado distintos parámetros del Velocity Prediction Program (VPP), el algoritmo que calcula el rendimiento teórico de cada barco según su diseño, desplazamiento, plano vélico y condiciones de viento.

El cambio más relevante vuelve a centrarse en la resistencia residual, uno de los elementos más debatidos del sistema en los últimos años. Este parámetro representa la resistencia hidrodinámica que no está asociada al rozamiento del casco, sino a factores como la forma del casco, la generación de ola y el ángulo de deriva.

Para 2026, el ORC ha reformulado nuevamente este modelo tras un estudio específico realizado con datos del XR-41 de X-Yachts, un diseño moderno utilizado como referencia para recalibrar el comportamiento hidrodinámico dentro del VPP.

Este ajuste pretende mejorar la correspondencia entre las prestaciones teóricas del sistema y el comportamiento real de los barcos en el agua, especialmente en los diseños de crucero-regata actuales.

Más peso para la antigüedad de los barcos

Otra modificación importante afecta al coeficiente de antigüedad, una variable que busca equilibrar la competitividad entre barcos de diferentes generaciones.

A partir de 2026 el sistema amplía el margen de aplicación del llamado Age Allowance, que podrá aplicarse hasta 20 años desde la fecha de diseño o construcción, ampliando así la compensación para embarcaciones más veteranas.

Este cambio responde a la realidad de muchas flotas, donde conviven diseños recientes con barcos de una o dos décadas que siguen siendo muy activos en regata.

Sistemas de control y energía no manual

Una de las novedades más interesantes del reglamento es la nueva evaluación de los controles de jarcia y velas, especialmente cuando estos utilizan energía no manual.

El ORC distingue ahora con mayor precisión entre sistemas puramente manuales y aquellos que utilizan asistencia eléctrica o hidráulica. Entre los elementos que deben registrarse en el certificado figuran:

- ✓ Winches eléctricos
- ✓ Sistemas de recogida de spinnaker
- ✓ Trapa hidráulica
- ✓ Estay de proa ajustable con sistemas mecánicos o hidráulicos

El objetivo es reflejar de forma más justa la ventaja que estos sistemas pueden aportar en determinadas maniobras o situaciones de regata.

El viento mínimo baja a 4 nudos

Otro ajuste relevante afecta al cálculo de los tiempos compensados. El ORC ha reducido el límite mínimo de viento considerado en la matriz de cálculo, que pasa de 6 a 4 nudos.

Este cambio permite ajustar mejor los resultados en regatas con viento muy flojo, una situación relativamente frecuente en muchas competiciones costeras.

Certificados ligeramente más lentos

La combinación de estos cambios se está reflejando ya en los primeros certificados emitidos para la temporada 2026. En muchos casos los valores de CDL aparecen ligeramente más lentos respecto al año anterior.

Sin embargo, el efecto es bastante homogéneo en toda la flota, por lo que en España los límites de clase se mantienen iguales que en 2025.

Como sucede cada temporada, el ORC sigue evolucionando para ajustar su modelo a una flota cada vez más diversa, donde conviven barcos de última generación con diseños más veteranos. Un sistema vivo que continúa afinando su objetivo principal: que la compensación refleje lo mejor posible la realidad de lo que ocurre en el agua.

https://orc.org/ – https://rfev.es/

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-36940	A 40 RC	567	568,8	-1,8	11,977
ESP-9931	A-31	636,1	637,6	-1,5	9,55
ESP-1348	A-35	616,5	618,6	-2,1	10,617
ESP-34883	A-35	610,2	612,3	-2,1	10,617
ESP-7932	A-35	612,4	614,5	-2,1	10,617
ESP-8835	A-35	612,8	614,9	-2,1	10,617
ESP-11129_C	ALPA 27	726,1	727,6	-1,5	8,2
ESP-11401_C	APHODITE 42 K	703,9	705,1	-1,2	12,258
ESP-2671_C	AQUILA	799,2	803,4	-4,2	8,232
ESP-10461	ARCHAMBAULT M 34	595,2	596,5	-1,3	10,32
ESP-34201	ARCHAMBAULT M34	563	564,1	-1,1	10,32
SUI-22	ARCONA 385	585	586,4	-1,4	11,295
ESP-11421_C	ARPEGE	734,1	735,3	-1,2	9,215
ESP-6691_C	ARPEGE	733,8	734,9	-1,1	9,215
ESP-4651_C	AST.LA NAVE 24.5	741,4	742	-0,6	7,55
ESP-10713_C	ASTRAEA 260	783,2	786,1	-2,9	7,484
ESP-6532_C	ASTRAEA 260	754,1	756,8	-2,7	7,484
ESP-7270	ASTRAEA 295	693	695,4	-2,4	8,792
ESP-5858	ASTRAEA 330	636,6	638,8	-2,2	9,888
ESP-6370_C	ASTRAEA 330	634,9	637,2	-2,3	9,888
ESP-6542_C	ASTRAEA 330	663	665,7	-2,7	9,888
DEN-21	ATHENA 34	690,4	694,8	-4,4	9,878
ESP-10075_C	ATLAS 1000	698,8	701,1	-2,3	9,6
ESP-5346_C	ATLAS 1100	643,8	645,4	-1,6	11,597
ESP-10958_C	AZOR 25	713,7	715,8	-2,1	7,484
ESP-11352_C	AZUREE 33	625,1	626,2	-1,1	9,997
ESP-777	AZUREE 33 MOD	612,7	614	-1,3	10,637
ESP-9761	AZUREE 40 CR	591,7	595,4	-3,7	12,036
ESP-1222_C	AZUREE 41	564,8	566,8	-2	12,52
ESP-22751_C	AZUREE 46	537,8	540,3	-2,5	13,99
ESP-11356_C	AZZURO 53	538,4	541,9	-3,5	16,4
ESP-12025_C	BALTIC 43	588,3	589,6	-1,3	13,207
ESP-9793	BALTIC 61	482	485,5	-3,5	18,46
ESP-3923_C	BAVARIA 30	720,1	722,7	-2,6	8,96
ESP-10474_C	BAVARIA 30 CR	718,8	720	-1,2	9,326
ESP-11040_C	BAVARIA 30 CR	729,9	732,5	-2,6	9,326
ESP-4569_C	BAVARIA 30 CR	698,6	699,8	-1,2	9,326
ESP-5228_C	BAVARIA 300	713,8	716,5	-2,7	9,12
ESP-11050_C	BAVARIA 31	723,4	726,3	-2,9	9,45
ESP-10726_C	BAVARIA 32 AC	706,4	709,1	-2,7	9,77
ESP-11394_C	BAVARIA 32 CR	683	686,7	-3,7	9,847
ESP-3439_C	BAVARIA 32 CR	713,3	715,7	-2,4	9,847
ESP-67811_C	BAVARIA 32 HOLIDAY	690,1	691,6	-1,5	9,742
ESP-3453_C	BAVARIA 32/1.80 CR	714,8	717,3	-2,5	9,83
ESP-9614_C	BAVARIA 32/1.80 CR	711,6	713,8	-2,2	9,673
ESP-11006_C	BAVARIA 320	709,8	712	-2,2	9,678
ESP-8226_C	BAVARIA 33 CR	709,3	713,5	-4,2	10,18
ESP-8157_C	BAVARIA 33 CRUISER	717,3	720	-2,7	10,18
ESP-9522_C	BAVARIA 33 CRUISER	705,7	708,5	-2,8	10,18
ESP-8875	BAVARIA 34 (1.90)	669,1	671	-1,9	10,616
ESP-3233_C	BAVARIA 34 CRUISER	707,9	709	-1,1	10,37
ESP-5090_C	BAVARIA 34 CRUISER	669,4	673,8	-4,4	10,37
ESP-7012_C	BAVARIA 35 MATCH	631,2	633,2	-2	10,84
ESP-7154	BAVARIA 35 MATCH	620,8	622,8	-2	10,84
ESP-7278	BAVARIA 35 MATCH	620,1	622,1	-2	10,84
ESP-11051_C	BAVARIA 350	696,6	701,1	-4,5	10,662
ESP-9759_C	BAVARIA 350	693,8	698,2	-4,4	10,662
ESP-6574_C	BAVARIA 36	642,8	645,1	-2,3	11,04
ESP-7804	BAVARIA 36	648,7	650,8	-2,1	11,04
ESP-9490_C	BAVARIA 36	638,8	641	-2,2	11,04
ESP-10852_C	BAVARIA 36 CR	654	656,3	-2,3	10,98
ESP-11060_C	BAVARIA 36 CR	673,1	674,6	-1,5	11,001
ESP-6523	BAVARIA 36 CR	652,5	654,9	-2,4	10,898
ESP-10111_C	BAVARIA 36 SK	672,2	674,5	-2,3	11,04
ESP-6476	BAVARIA 36 SK	674,4	676,7	-2,3	11,04
ESP-11283_C	BAVARIA 37	689,5	692	-2,5	11,15
ESP-7268	BAVARIA 37	656,5	658,5	-2	11,15
ESP-11316_C	BAVARIA 37 CRUISER	737,1	739,5	-2,4	11,2
ESP-11433_C	BAVARIA 37 CRUISER	643,9	646,1	-2,2	11,2
ESP-10490_C	BAVARIA 38 CR	636,4	638,3	-1,9	11,767
ESP-3417_C	BAVARIA 38 CR	622,9	624,8	-1,9	11,562
ESP-5017_C	BAVARIA 38 CR	630,7	633,7	-3	11,562
ESP-5041_C	BAVARIA 38 CR	631,1	633,1	-2	11,562
ESP-6603_C	BAVARIA 38 CR	662,1	664,5	-2,4	11,562
ESP-7191	BAVARIA 38 CR	639	641,2	-2,2	11,848
GBR-5776L_C	BAVARIA 38 CR	664,3	666,6	-2,3	11,562
ESP-3486_C	BAVARIA 38 HOLIDAY	646,7	648,9	-2,2	11,65
ESP-3830_C	BAVARIA 38 MATCH	598,1	600,1	-2	11,39
ESP-11280_C	BAVARIA 39 CRUISER	613,9	618,2	-4,3	11,98
ESP-9702_C	BAVARIA 39 CRUISER	705,5	707,1	-1,6	11,98
ESP-8313_C	BAVARIA 39 DK	633,5	635,7	-2,2	11,94
ESP-10454_C	BAVARIA 390	633,2	636,4	-3,2	11,837
ESP-7768_C	BAVARIA 40	614,3	616	-1,7	12,149
ESP-9142_C	BAVARIA 40	650,7	652,8	-2,1	12,233
ESP-9911_C	BAVARIA 40	648,9	651,1	-2,2	12,149
ESP-11273_C	BAVARIA 40 CR	644,3	646	-1,7	11,99
ESP-11391_C	BAVARIA 40 VISION	598,2	601,5	-3,3	11,99
ESP-10961_C	BAVARIA 41	620,2	621,8	-1,6	12,47
ESP-10291_C	BAVARIA 42 CR	622,9	625,1	-2,2	12,625
ESP-9309_C	BAVARIA 42 CR DK	617	619,2	-2,2	12,8
ESP-7280_C	BAVARIA 42 MATCH	583,9	585,9	-2	12,555
ESP-10868_C	BAVARIA 44 AC SD	650,1	652,5	-2,4	13,642
ESP-9298	BAVARIA 44 VISION	608,3	612,4	-4,1	13,049
ESP-7626	BAVARIA 46 CR	585,2	588,8	-3,6	13,981
ESP-8070_C	BAVARIA 46 CR	573,1	578,8	-5,7	13,99
ESP-9197_C	BAVARIA 46 CR	608,1	610,3	-2,2	13,99
ESP-8320_C	BAVARIA 46 CR SK	606,6	608,8	-2,2	13,99
ESP-9985_C	BAVARIA 46 SK	600,1	605	-4,9	13,99
ESP-10369_C	BAVARIA 50	581,7	583,5	-1,8	14,63
ESP-8357_C	BAVARIA 50	579	582,6	-3,6	14,63
ESP-11091_C	BAVARIA CRUISER 34	704,6	706,8	-2,2	10,443
ESP-11293_C	BELLIURE 40	692,9	693	-0,1	12,064
ESP-3394_C	BELLIURE 41	736	739,4	-3,4	12,064
ESP-3366_C	BEPOX 700	640,7	643,4	-2,7	7
GBR-2188_C	BERMIDAN SLOOP	713,5	705,9	7,6	10,903
ESP-10624_C	BH 36	601	603,1	-2,1	10,973
ESP-11103	BH 36	593	594,9	-1,9	10,97
ESP-5036	BH 36	588,3	590,1	-1,8	10,97
ESP-5308	BH 36	586,6	589,7	-3,1	10,973
GBR-234	BH 36	599,8	603,5	-3,7	10,97
ESP-55971	BH 41	566,4	570	-3,6	12,46
ESP-3502_G	BLUSAIL 24	668,5	673,1	-4,6	7,47
ESP-3502_S	BLUSAIL 24	686,1	690,9	-4,8	7,47
GBR-1110N	BORDEAUX 60 SD	545,2	550,4	-5,2	18,365
GER-8765	BOTIN 56	412,9	414,3	-1,4	17,104
ESP-10952_C	BRAMADOR 34 SD	656,6	659	-2,4	9,87
ESP-4607	BRENTA 24	684,8	687,1	-2,3	7,489
ESP-4609	BRENTA 24	694,7	698,6	-3,9	7,489
ESP-4610	BRENTA 24	675,9	681,4	-5,5	7,489
ESP-4616	BRENTA 24	686,1	689,4	-3,3	7,489
ESP-5864_C	BRENTA 24	667,4	669,6	-2,2	7,489
GER-6868	BRENTA 55	476	480,5	-4,5	17,117
NED-8511_C	CAFE 30 DRAFT 1750	674,4	678,9	-4,5	8,6
GER-22	CAPE 31	555,5	558,3	-2,8	9,574
ESP-2005	CARABELA 32	709,5	710	-0,5	9,606
ESP-8148	CARTER 42	617,9	618,9	-1	12,75
ESP-1122_C	CATALINA 36	671,5	673,5	-2	10,973
FRA-6749_C	CENTURION 32	745,7	746,9	-1,2	9,384
ESP-9545_C	CENTURION 37 S DK	629,9	634,3	-4,4	11,1
ESP-6912_C	CENTURION 40 S	604,4	606,4	-2	12,33
ESP-8138_C	CENTURION 40S	647,5	649,7	-2,2	12,33
ESP-10994_C	CENTURION 45 S	555,3	559,4	-4,1	13,626
ESP-6509	CENTURION 45 S	560,3	564,6	-4,3	13,626
ESP-9886_C	CIGALE 16	523	528,3	-5,3	15,745
ESP-1616_C	CIRRUS 3/4	713,5	717	-3,5	10,104
ESP-10419	CLASSIC 38	567,9	569,7	-1,8	11,954

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
MON-4303	CLUB SWAN 43	503,5	506	-2,5	13,083
ESP-1677	COBO 40	635,1	638,4	-3,3	12,07
ESP-7755_C	COMET 36	620,5	622,1	-1,6	10,65
ESP-7676_C	COMET 45 QB	552,4	553,7	-1,3	13,72
ESP-7445	COMET 45S	551,7	553,5	-1,8	13,72
ESP-3100	COMFORTINA 32	707,1	709	-1,9	9,311
ESP-4122	COMFORTINA 32	682,4	684,4	-2	9,311
ESP-1362	CONTENTION 33	686,4	688,6	-2,2	10,011
ESP-1359_C	CONTESSA 35	651,2	654,4	-3,2	10,813
GER-6302	CONTEST 63	488,8	492,6	-3,8	19,267
ESP-18601	CORBY 36 MOD	578,7	580,4	-1,7	11,049
ESP-5555	COREL 45	508,6	510,3	-1,7	13,78
ESP-10737_C	CRUZ DEL SUR 32	720,9	722,6	-1,7	9,509
GBR-4304	CS43	500,5	502,8	-2,3	13,083
ESP-10010	CYCLADES 43.3	628,6	630,9	-2,3	12,94
ESP-11029_C	DECISION 21	759,2	760,1	-0,9	6,854
ESP-10657	DECISION 7.5	748,6	752	-3,4	7,57
ESP-6678_C	DEHLER 29 DRAFT 15	688,3	690,9	-2,6	8,75
ESP-10096	DEHLER 31	718,3	720,5	-2,2	9,43
ESP-11024	DEHLER 31	717,7	719,6	-1,9	9,43
ESP-6296_C	DEHLER 31	684	685,8	-1,8	9,43
ESP-9553_C	DEHLER 32 SD	664	664,2	-0,2	9,808
ESP-45751	DEHLER 33 CLASSIC	642,9	645,1	-2,2	9,99
ESP-97191_C	DEHLER 33 COMP	623,8	625,7	-1,9	9,99
ESP-2797	DEHLER 34	697,5	699,5	-2	10,112
ESP-3045_C	DEHLER 34	677,7	679,8	-2,1	9,904
ESP-4084_C	DEHLER 34	683,6	685,5	-1,9	9,904
ESP-4534	DEHLER 34	696,4	698,4	-2	10,112
ESP-7017_C	DEHLER 34	682	683,9	-1,9	9,904
ESP-8258	DEHLER 34	633,9	635,8	-1,9	10,21
ESP-10706	DEHLER 34 JV	629,1	630,6	-1,5	10,254
ESP-11059_C	DEHLER 34 JV	618	620,7	-2,7	10,3
ESP-3408	DEHLER 34 JV	627,3	628,4	-1,1	10,254
ESP-8632_C	DEHLER 35 CWS	668,9	671,4	-2,5	10,51
ESP-9812_C	DEHLER 36 CWS (DK)	651,8	653,5	-1,7	10,869
ESP-3296_C	DEHLER 36 CWS JUPP	651,8	653,9	-2,1	11,16
ESP-4048_C	DEHLER 36 DB	635,2	639,2	-4	11,01
ESP-4206_C	DEHLER 36 DB	632,2	636,2	-4	11,01
ESP-6933	DEHLER 36 JV	616,2	618,4	-2,2	10,972
ESP-7493_C	DEHLER 36 JV	658,8	661	-2,2	10,972
ESP-7686	DEHLER 36 JV	624	626,1	-2,1	10,972
ESP-8118	DEHLER 36 JV	621,5	623,7	-2,2	10,972
ESP-71711_C	DEHLER 38	641,8	643,4	-1,6	11,4
FRA-53522	DEHLER 38	609,1	612,3	-3,2	11,293
ESP-33660_C	DEHLER 38 (SK)	646,4	648,2	-1,8	11,4
ESP-8389_C	DEHLER 38 (SK)	647,2	649,1	-1,9	11,4
ESP-10634	DEHLER 38 DKB	601	603	-2	11,3
ESP-10660	DEHLER 38 DKB	602	603,4	-1,4	11,293
ESP-10937	DEHLER 38 DKB	602,7	603,9	-1,2	11,3
ESP-6848	DEHLER 38 DKB	601,2	602,5	-1,3	11,293
ESP-3440	DEHLER 38 SK	619,4	620,7	-1,3	11,293
ESP-3440_C	DEHLER 38 SK	602,5	604,6	-2,1	11,3
ESP-10371	DEHLER 38 SKB	611	612,4	-1,4	11,293
ESP-7412	DEHLER 39	599	601	-2	11,785
ESP-8834_C	DEHLER 39 SQ	613,8	616	-2,2	11,995
ESP-6426_C	DEHLER 41 MOD	609,3	612,7	-3,4	11,97
ESP-10107_C	DEHLER 41 Q.B.	599,5	600,8	-1,3	12,4
ESP-8093	DEHLER 42	577,8	579,1	-1,3	12,42
ESP-8477	DEHLER 44	547,9	549,7	-1,8	13,69
ESP-8765	DEHLER 44 SQ	557,7	562,3	-4,6	13,698
ESP-10343	DEHLER 47 SQ	557,3	561,9	-4,6	14,265
ESP-8501_C	DELPHIA 40	627,6	628,6	-1	11,771
ESP-11279_C	DELTA BRAM	864,5	867,9	-3,4	5,45
GBR-4100L_C	DIBLEY 8	625	626,5	-1,5	7,955
ESP-10558	DISCOVERY 3000	732,3	734,5	-2,2	9,122
ESP-3411_C	DIVA 38	604,2	606,3	-2,1	11,479
ESP-1234	DK 46	517	518,7	-1,7	14,1
ESP-19981	DK 46	517,9	519,5	-1,6	14,1
SUI-2012	DK 46	515,3	516,9	-1,6	14,1
ESP-1140_C	DORADO B	743,9	745,7	-1,8	10,999
ESP-1491_C	DRAC ONE TON	685,6	686	-0,4	10,7
ESP-1784	DRAC ONE TON	650,9	655,5	-4,6	11,276
ESP-2187_C	DRAC ONE TON	676,8	680,2	-3,4	10,696
ESP-1474	DRAC ONE TON MOD	645,4	650,1	-4,7	10,7
ESP-3560_C	DUETTA 94	724,8	727	-2,2	9,43
POR-25691_C	DUFOUR 24	858,7	861,9	-3,2	7,423
ESP-7627_C	DUFOUR 28	746,3	747,3	-1	8,387
ESP-3447_C	DUFOUR 2800	731,5	732,2	-0,7	8,195
ESP-10708_C	DUFOUR 30 CLASSIC	724,9	726	-1,1	9,03
ESP-10799_C	DUFOUR 30 CLASSIC	718,4	720,8	-2,4	9,03
ESP-9128_C	DUFOUR 30 CLASSIC	773,5	775,1	-1,6	9,32
GBR-5208L_C	DUFOUR 30 CLASSIC	715,5	716,6	-1,1	9,03
ESP-11395_C	DUFOUR 31	768,5	769	-0,5	9,32
ESP-5122_C	DUFOUR 31	761,6	762,1	-0,5	9,32
ESP-9653	DUFOUR 31	733,4	734,7	-1,3	9,32
ESP-10942_C	DUFOUR 32 CLASSIC	685,8	688	-2,2	9,62
ESP-11052_C	DUFOUR 325 GL	705,8	708,7	-2,9	9,757
ESP-11287_C	DUFOUR 325 GL	674,4	676	-1,6	9,757
ESP-4102_C	DUFOUR 325 GL	707,7	710,2	-2,5	9,757
ESP-5398_C	DUFOUR 334 TROPHY	630,9	633,1	-2,2	10,033
ESP-5435	DUFOUR 334 TROPHY	625,4	627,5	-2,1	10,033
ESP-7164	DUFOUR 334 TROPHY	626,3	628,5	-2,2	10,033
ESP-10288	DUFOUR 34	647,8	650,1	-2,3	10,3
ESP-10314_C	DUFOUR 34	649,4	651,8	-2,4	10,3
ESP-10876_C	DUFOUR 34	646,2	648,6	-2,4	10,3
ESP-11349_C	DUFOUR 34	630,6	632,6	-2	10,3
ESP-11424_C	DUFOUR 34	663,5	666,2	-2,7	10,3
ESP-6780_C	DUFOUR 34	643,5	645,8	-2,3	10,3
ESP-6928	DUFOUR 34	642,8	645	-2,2	10,3
ESP-6992_C	DUFOUR 34	643	645,2	-2,2	10,3
ESP-7071	DUFOUR 34	667	669,4	-2,4	10,3
ESP-7311	DUFOUR 34	643,5	645,7	-2,2	10,3
ESP-7343	DUFOUR 34	639,9	642,1	-2,2	10,3
ESP-7386	DUFOUR 34	656,7	659	-2,3	10,3
ESP-7387	DUFOUR 34	652,2	654,5	-2,3	10,3
ESP-7510_C	DUFOUR 34	640,1	642,2	-2,1	10,3
ESP-7516	DUFOUR 34	653,9	656,2	-2,3	10,3
ESP-7557	DUFOUR 34	647,1	649,3	-2,2	10,3
ESP-7558	DUFOUR 34	644,3	646,5	-2,2	10,3
ESP-7565	DUFOUR 34	646,9	649,2	-2,3	10,3
ESP-7577	DUFOUR 34	644,7	646,9	-2,2	10,3
ESP-7592_C	DUFOUR 34	638,7	640,8	-2,1	10,3
ESP-7743	DUFOUR 34	654	656,4	-2,4	10,3
ESP-7846_C	DUFOUR 34	636,3	638,7	-2,4	10,3
ESP-7977	DUFOUR 34	643,4	645,6	-2,2	10,3
ESP-8139	DUFOUR 34	637,8	640	-2,2	10,3
ESP-8185	DUFOUR 34	645,8	648,2	-2,4	10,3
ESP-8476	DUFOUR 34	653,4	655,7	-2,3	10,3
ESP-9033	DUFOUR 34	641	643	-2	10,3
ESP-9063	DUFOUR 34	653,6	655,9	-2,3	10,3
ESP-9341	DUFOUR 34	641,9	644,1	-2,2	10,3
ESP-9743	DUFOUR 34	640,7	642,7	-2	10,3
ESP-14	DUFOUR 34 DKB	656,5	658,7	-2,2	10,3
ESP-10686	DUFOUR 34 PERF	653,6	656	-2,4	10,3
ESP-35545	DUFOUR 34 PERF	650,3	652,6	-2,3	10,3
ESP-9898	DUFOUR 34 QB	654,6	656,5	-1,9	10,3
ESP-6588_C	DUFOUR 35 CLASSIC	713,7	716,4	-2,7	10,264
ESP-10055	DUFOUR 36 P	613,6	614,9	-1,3	10,97
ESP-10161_C	DUFOUR 36 P	617	618,5	-1,5	10,97
ESP-10240	DUFOUR 36 P	608,3	609,8	-1,5	10,97
ESP-10962_C	DUFOUR 360 GL	675,9	677,5	-1,6	9,983
ESP-10092_C	DUFOUR 365	716	717,1	-1,1	10,53
ESP-8859_C	DUFOUR 365	696,2	697,4	-1,2	10,53
ESP-11312_C	DUFOUR 375 GL	678,3	678,6	-0,3	10,915
ESP-11117_C	DUFOUR 38 CLASSIC	620,2	622,2	-2	11,65
ESP-11393_C	DUFOUR 38 CLASSIC	628,9	630,6	-1,7	11,65

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-7310_C	DUFOUR 38 CLASSIC	628,3	631,9	-3,6	11,65
ESP-6337_C	DUFOUR 3800	719,2	721,6	-2,4	9,229
ESP-8557_C	DUFOUR 3800	770,6	773,4	-2,8	9,19
ESP-10696_C	DUFOUR 382 GL	659,8	661,7	-1,9	10,915
ESP-77777_C	DUFOUR 39 CLASSIC	662,8	664,8	-2	11,336
ESP-11334_C	DUFOUR 390	625,7	627,1	-1,4	11,158
ESP-10350_C	DUFOUR 40	618,7	621,1	-2,4	12,06
ESP-10612	DUFOUR 40	610,4	612,4	-2	12,06
ESP-10728_C	DUFOUR 40	618,8	621	-2,2	12,06
ESP-11058_C	DUFOUR 40	602,4	604,4	-2	12,06
ESP-18869	DUFOUR 40	605,5	607,6	-2,1	12,06
ESP-6853_C	DUFOUR 40	629	631,2	-2,2	12,06
ESP-7072	DUFOUR 40	609,6	611,8	-2,2	12,06
ESP-7271_C	DUFOUR 40	612,3	614,5	-2,2	12,06
ESP-7295_C	DUFOUR 40	604,8	606,7	-1,9	12,06
ESP-7303	DUFOUR 40	607	610,4	-3,4	12,06
ESP-7370_C	DUFOUR 40	608	609,9	-1,9	12,06
ESP-7702	DUFOUR 40	610,8	612,8	-2	12,06
ESP-7753_C	DUFOUR 40	617,5	619,7	-2,2	12,06
ESP-8153_C	DUFOUR 40	598,9	600,8	-1,9	12,06
ESP-7669	DUFOUR 40 DK	609,9	611,9	-2	12,06
ESP-10575	DUFOUR 40 E	616	617,6	-1,6	12,013
ESP-10849	DUFOUR 40 E	605,8	607,3	-1,5	12,013
ESP-46261_C	DUFOUR 40 E	603,3	607,5	-4,2	12,013
ESP-9568_C	DUFOUR 40 E	611	614,8	-3,8	12,013
ESP-9709	DUFOUR 40 E	628	630	-2	12,013
BEL-1231_C	DUFOUR 40 SK	631,9	634	-2,1	12,06
ESP-10619_C	DUFOUR 405 GL	624,7	627,3	-2,6	11,9
ESP-11329_C	DUFOUR 405 GL	623,1	624,5	-1,4	11,9
ESP-11376_C	DUFOUR 405 GL	689,3	691,1	-1,8	11,9
ESP-9215_C	DUFOUR 405 GL	656,6	658,3	-1,7	11,9
ESP-5443_C	DUFOUR 41 CL	633,8	635,7	-1,9	11,95
ESP-6817_C	DUFOUR 41 CL	641,7	643,9	-2,2	11,95
AND-01_C	DUFOUR 410 GL	613	614,4	-1,4	11,98
ESP-10182_C	DUFOUR 410 GL	632,2	633,8	-1,6	11,98
ESP-11392_C	DUFOUR 410 GL	639,9	641,6	-1,7	11,98
ESP-4868_C	DUFOUR 412	648,1	649,1	-1	11,98
ESP-11119_C	DUFOUR 425 GL	619	621,1	-2,1	12,6
ESP-11328_C	DUFOUR 425 GL	602,8	604,9	-2,1	12,6
ESP-8414_C	DUFOUR 425 GL	679,7	682,3	-2,6	12,6
ESP-7441_C	DUFOUR 44	605,7	607,6	-1,9	13,33
ESP-9570_C	DUFOUR 44	555,7	557,5	-1,8	13,33
ESP-69_C	DUFOUR 44 QB	570,1	572,1	-2	13,33
ESP-7576_C	DUFOUR 44 QB	571,3	573,3	-2	13,33
ESP-7844_C	DUFOUR 44 QB	585,4	587,4	-2	13,33
ESP-8448	DUFOUR 44 R	567,4	569,3	-1,9	13,33
ESP-9229	DUFOUR 44 RACE	560,2	562	-1,8	13,33
ESP-10623_C	DUFOUR 44 SD	587,2	591,6	-4,4	13,33
ESP-8870	DUFOUR 45 E	578,3	582,5	-4,2	13,6
SWE-10019_C	DUFOUR 45 PERF	572,3	573,7	-1,4	13,6
ESP-3767_C	DUFOUR 485 GL	631,1	635,7	-4,6	13,362
ESP-10833_C	DUFOUR 520 GL	594	595,2	-1,2	14,62
ESP-11327_C	DUFOUR 530	557,7	561,7	-4	15,117
ESP-5116_C	DUOFUR 335 GL	688,9	690,9	-2	9,98
ESP-4331_C	EAGLE 44	606,1	609,1	-3	13,265
ESP-8933	ELAN 295	688	690,6	-2,6	9,2
ESP-41532	ELAN 310	666,2	667,8	-1,6	9,24
ESP-11282	ELAN 310 DK	659,5	661,2	-1,7	9,25
ESP-4112	ELAN 33	701,3	703	-1,7	9,58
ESP-21_C	ELAN 34	688,8	691	-2,2	10
ESP-10712_C	ELAN 340	640,8	643,1	-2,3	9,99
ESP-9546	ELAN 340	634,9	637	-2,1	9,99
ESP-9757	ELAN 350 DK	615,7	617	-1,3	10,588
ESP-7087_C	ELAN 37	622,5	624,7	-2,2	11,215
ESP-7861_C	ELAN 37	623,9	625,9	-2	11,215
ESP-7872_C	ELAN 37	604,7	606,9	-2,2	11,215
ESP-9506	ELAN 380	622,1	623,8	-1,7	11,34
ESP-5257_C	ELAN 43	594,1	598,2	-4,1	13,015

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-10331_C	ELAN 434 IMPRES.	667,7	668,8	-1,1	13
ESP-10374_C	ELAN 434 IMPRESSIO	628,7	631,9	-3,2	13
ESP-738_C	ELVSTROM 1/4 TON	759,7	761,7	-2	7,36
ESP-8850_C	ELVSTROM 1/4 TON	750,1	754,7	-4,6	7,36
ESP-969	ELVSTROM 30.5 CR	717	721,1	-4,1	9,214
ESP-11292_C	ENDURANCE 35	697	699,1	-2,1	11,082
ESP-8072_C	ESDI 25	743,5	746,3	-2,8	7,49
ESP-7003	ESPADA 34	617,1	619,1	-2	10,395
ESP-7004	ESPADA 34	614,4	616,4	-2	10,395
ESP-7011	ESPADA 34	610,3	612,3	-2	10,395
ESP-2375_C	ESTRALO	692,6	695,4	-2,8	9,293
ESP-11294_C	ETAP 34 S	686,9	689,3	-2,4	10,282
ESP-10874_C	ETAP 39 S	659,6	661,2	-1,6	11,88
ESP-1024_C	ETCHELLS	680,9	682	-1,1	9,3
ESP-53269	FAREAST 28R	607,9	609,3	-1,4	8,52
ESP-5906	FARR 395	575,2	577,1	-1,9	12,01
ESP-40121	FARR 40	539	540,8	-1,8	12,415
ESP-50051	FARR 40	534	535,8	-1,8	12,415
ESP-6606	FARR 42	585,6	587,6	-2	12,41
ESP-888	FARR 52 OD	468,5	470,7	-2,2	15,839
ESP-7007_C	FARR 54	488,2	489,9	-1,7	16,651
ESP-11238_C	FARR PLATU 25	670,6	672,9	-2,3	7,53
ESP-11281_C	FARR PLATU 25	668,9	671,1	-2,2	7,53
ESP-25025	FARR PLATU 25	678	680,3	-2,3	7,53
ESP-25068_C	FARR PLATU 25	658,7	660,9	-2,2	7,53
ESP-25069_C	FARR PLATU 25	672,6	676,1	-3,5	7,53
ESP-25158_C	FARR PLATU 25	669,6	671,9	-2,3	7,53
ESP-25199_C	FARR PLATU 25	675,3	678,3	-3	7,53
ESP-25301_C	FARR PLATU 25	669,2	671,4	-2,2	7,53
ESP-25364_C	FARR PLATU 25	669,4	671,6	-2,2	7,53
ESP-25367_C	FARR PLATU 25	660,8	663	-2,2	7,53
ESP-25486_C	FARR PLATU 25	666,9	669,1	-2,2	7,53
ESP-25495_C	FARR PLATU 25	669,3	671,6	-2,3	7,53
ESP-4820	FARR PLATU 25	690,1	692,4	-2,3	7,53
ESP-7210_C	FARR PLATU 25	661,8	664,1	-2,3	7,53
ESP-7771	FARR PLATU 25	673	675,3	-2,3	7,53
ESP-7890	FARR PLATU 25	670,6	673	-2,4	7,53
GER-8243_C	FARR PLATU 25	669,8	672	-2,2	7,53
ESP-15631_C	FAST 42	568,9	570,9	-2	12,726
ESP-88071_C	FEELING 36 Q	658,6	660,6	-2	11,614
ESP-3497_C	FEELING 39 DK	641,3	642,5	-1,2	11,645
ESP-7294_C	FEELING 850 R	708,1	708,2	-0,1	9,262
ESP-91911_C	FEELING 850 RACING	689,3	692,3	-3	9,227
ESP-48	FIGARO 2	597,3	598,7	-1,4	10,057
ESP-086	FIGARO 2	598,7	600,3	-1,6	10,057
ESP-10806_C	FIGARO 2	584,2	585,9	-1,7	10,057
ESP-3545_C	FIGARO 2	587,6	589,2	-1,6	10,057
ESP-10595_C	FIRST 21.7	803,3	806,3	-3	6,22
ESP-10810_C	FIRST 21.7	747,7	751	-3,3	6,22
ESP-11284_C	FIRST 21.7 S	766,2	769,7	-3,5	6,22
ESP-6391_C	FIRST 21.7 S	747,9	750,9	-3	6,22
ESP-10921_C	FIRST 211	778,5	781,7	-3,2	6,161
ESP-8695_C	FIRST 211	758,5	759	-0,5	6,161
ESP-9283_C	FIRST 211	797,2	800,7	-3,5	6,161
ESP-3348_C	FIRST 235	745,6	749,8	-4,2	6,555
ESP-4436_C	FIRST 235	758,6	763,3	-4,7	6,555
ESP-7174	FIRST 235	780,3	782,9	-2,6	6,555
ESP-7479_C	FIRST 235	763,1	767	-3,9	6,555
ESP-8599_C	FIRST 235	765,9	768,7	-2,8	6,555
ESP-631_C	FIRST 235 MOD	739,4	744,1	-4,7	6,555
ESP-11031_C	FIRST 24 (1991)	814,4	817,1	-2,7	7,29
ESP-10697	FIRST 25.7	744,8	747,5	-2,7	7,469
ESP-3416_C	FIRST 25.7	725,9	729,4	-3,5	7,469
ESP-8092_C	FIRST 25.7	748,1	751	-2,9	7,469
ESP-8348	FIRST 25.7	752,4	755,1	-2,7	7,469
ESP-8468	FIRST 25.7	743,2	746,1	-2,9	7,469
ESP-5905_C	FIRST 260 CB	727,9	730,3	-2,4	7,469
ESP-24961	FIRST 260 SPIRIT	761,3	764,1	-2,8	7,469

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-4743	FIRST 260 SPIRIT	736	738,7	-2,7	7,469
ESP-4809_C	FIRST 260 SPIRIT	750,4	753,4	-3	7,469
ESP-7883_C	FIRST 260 SPIRIT	718,7	721,4	-2,7	7,469
ESP-8849_C	FIRST 260 SPIRIT	738,6	741,3	-2,7	7,469
ESP-3423_C	FIRST 265	727,8	730,3	-2,5	7,92
ESP-95931	FIRST 265	752,5	755,1	-2,6	7,92
ESP-5299	FIRST 27	780,3	781,4	-1,1	7,94
ESP-3427_C	FIRST 27 SE	602,9		602,9	7,99
ESP-10444_C	FIRST 27.7	674,2	676,3	-2,1	8,3
ESP-11374_C	FIRST 27.7	677,9	680,3	-2,4	8,3
ESP-6639	FIRST 27.7	704,2	706,5	-2,3	8,3
ESP-6648	FIRST 27.7	685,3	687,6	-2,3	8,3
ESP-6862	FIRST 27.7	694,4	696,9	-2,5	8,3
ESP-690	FIRST 27.7	706,9	709,1	-2,2	8,3
ESP-7121_C	FIRST 27.7	669	671	-2	8,3
ESP-7142	FIRST 27.7	688,1	690,6	-2,5	8,3
ESP-7177	FIRST 27.7	689	691,4	-2,4	8,3
ESP-7190	FIRST 27.7	692,6	695,1	-2,5	8,3
ESP-8040	FIRST 27.7	682,4	684,8	-2,4	8,3
ESP-9650_C	FIRST 27.7	680,5	682,9	-2,4	8,3
ESP-11048_C	FIRST 27.7 SD	684,6	686,9	-2,3	8,3
ESP-3413	FIRST 27.7 SD	699,6	702	-2,4	8,3
ESP-11330_C	FIRST 285	757,6	760,5	-2,9	8,395
ESP-6019_C	FIRST 285	725,8	728,1	-2,3	8,395
ESP-9829_C	FIRST 285	737,9	740,5	-2,6	8,395
ESP-3096_C	FIRST 285 (WK)	758	760,8	-2,8	8,395
ESP-5756_C	FIRST 285 (WK)	753,3	756	-2,7	8,395
ESP-0053_C	FIRST 285 Q.B.	730	732,4	-2,4	8,395
ESP-10248_C	FIRST 285 Q.B.	755,4	758,2	-2,8	8,395
ESP-10990_C	FIRST 285 Q.B.	733,4	736,1	-2,7	8,395
ESP-11240_C	FIRST 285 Q.B.	745,4	748,2	-2,8	8,395
ESP-3333_C	FIRST 285 Q.B.	747,4	750,1	-2,7	8,395
ESP-11265_C	FIRST 29	727,7	730,1	-2,4	8,661
ESP-11314_C	FIRST 30	704,2	707,6	-3,4	8,775
ESP-1873_C	FIRST 30	738,9	741,4	-2,5	8,75
ESP-3399_C	FIRST 30 (2010) DK	628,6	628,8	-0,2	9,515
ESP-6323	FIRST 30 (2010) DK	643,8	647,6	-3,8	9,497
ESP-11425	FIRST 30 (2025)	648,5	647,7	0,8	9,336
ESP-10666_C	FIRST 30 E	710,8	714,9	-4,1	9,265
ESP-6252	FIRST 30.5 MOD	712,8	715	-2,2	9,37
ESP-4831	FIRST 300 SPIRIT	670,6	672,8	-2,2	9,393
ESP-10919_C	FIRST 31.7	687,1	689,2	-2,1	9,61
ESP-11417_C	FIRST 31.7	654,9	657	-2,1	9,61
ESP-1695_C	FIRST 31.7	672,7	675	-2,3	9,61
ESP-3446_C	FIRST 31.7	667,5	669,9	-2,4	9,61
ESP-5219	FIRST 31.7	669,8	671,9	-2,1	9,61
ESP-5285	FIRST 31.7	676,9	679,1	-2,2	9,61
ESP-53581_C	FIRST 31.7	674,5	676,8	-2,3	9,61
ESP-5422_C	FIRST 31.7	665,6	667,8	-2,2	9,61
ESP-5440_C	FIRST 31.7	668,9	671,2	-2,3	9,61
ESP-5462_C	FIRST 31.7	669,2	671,5	-2,3	9,61
ESP-5464_C	FIRST 31.7	659,2	661,3	-2,1	9,61
ESP-5512_C	FIRST 31.7	665,2	667,5	-2,3	9,61
ESP-5516	FIRST 31.7	672,5	674,7	-2,2	9,61
ESP-5561	FIRST 31.7	660,9	663,1	-2,2	9,61
ESP-5685	FIRST 31.7	674,6	676,8	-2,2	9,61
ESP-5734_C	FIRST 31.7	666,4	668,8	-2,4	9,61
ESP-5746_C	FIRST 31.7	665,8	668,1	-2,3	9,61
ESP-5863	FIRST 31.7	680,7	683,1	-2,4	9,61
ESP-5868_C	FIRST 31.7	667,4	669,7	-2,3	9,61
ESP-6045	FIRST 31.7	672	674,3	-2,3	9,61
ESP-6175_C	FIRST 31.7	676,7	679,1	-2,4	9,61
ESP-7322	FIRST 31.7	675,8	678	-2,2	9,61
ESP-7384	FIRST 31.7	686,7	689,2	-2,5	9,61
ESP-8043_C	FIRST 31.7	666,3	668,6	-2,3	9,61
ESP-81651	FIRST 31.7	652	654	-2	9,61
ESP-9608_C	FIRST 31.7	669,8	671,9	-2,1	9,61
GBR-5970L	FIRST 31.7	706,6	708,8	-2,2	9,61

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-3320	FIRST 310	699,9	701,1	-1,2	9,147
ESP-4024_C	FIRST 310	669,6	671,9	-2,3	9,147
ESP-5406_C	FIRST 310	686,3	688,7	-2,4	9,147
ESP-10599	FIRST 32	705,3	707,3	-2	9,767
ESP-4407_C	FIRST 325	693,9	697,5	-3,6	9,87
ESP-10163_C	FIRST 32S5 (BK)	701,5	704	-2,5	9,44
ESP-3063_C	FIRST 32S5 (BK)	688,7	691	-2,3	9,44
ESP-3328_C	FIRST 32S5 (BK)	683,9	686,1	-2,2	9,44
ESP-4030_C	FIRST 32S5 (BK)	700,6	703	-2,4	9,44
ESP-4867	FIRST 32S5 (BK)	687,9	689,9	-2	9,44
ESP-9940	FIRST 32S5 (BK)	690,7	692,8	-2,1	9,44
ESP-4626	FIRST 33.7	651,8	653,9	-2,1	10,114
ESP-4639	FIRST 33.7	661,6	663,8	-2,2	9,798
ESP-4663	FIRST 33.7	659,4	661,6	-2,2	9,798
ESP-4769_C	FIRST 33.7	651,6	653,8	-2,2	9,798
ESP-4840	FIRST 33.7	659,4	661,6	-2,2	9,798
ESP-4849	FIRST 33.7	656,7	658,9	-2,2	9,798
ESP-48831	FIRST 33.7	673,4	675,7	-2,3	9,798
ESP-5615	FIRST 33.7	667,2	671,6	-4,4	9,798
ESP-76111_C	FIRST 33.7	650,8	653,1	-2,3	9,798
ESP-10300	FIRST 34.7	647,5	649,7	-2,2	9,982
ESP-3470	FIRST 34.7	643,4	645,6	-2,2	9,982
ESP-7852	FIRST 34.7	634,1	637,4	-3,3	9,982
ESP-7981	FIRST 34.7	641,7	643,9	-2,2	9,982
ESP-8129	FIRST 34.7	633,9	635,8	-1,9	9,982
ESP-9638	FIRST 34.7	644,6	646,7	-2,1	9,982
ESP-9645	FIRST 34.7	635,1	637,1	-2	9,982
GER-8059	FIRST 34.7	629,8	631,8	-2	9,982
ESP-8697	FIRST 34.7 SD	650,7	653	-2,3	9,985
ESP-7329_C	FIRST 345	686	690,4	-4,4	10,503
ESP-10345	FIRST 35	625,9	627,4	-1,5	10,66
ESP-5382	FIRST 35	664	666,2	-2,2	10,832
ESP-7661	FIRST 35	666,2	670,1	-3,9	10,832
ESP-21716	FIRST 35 QB	615,1	616,7	-1,6	10,66
ESP-10723_C	FIRST 35S5 (BK)	657,9	659,1	-1,2	10,446
ESP-4184_C	FIRST 35S5 (BK)	675,2	676,6	-1,4	10,446
ESP-7928_C	FIRST 35S5 (BK)	660,9	661,8	-0,9	10,446
ESP-8451_C	FIRST 35S5 (BK)	665,8	666,9	-1,1	10,446
ESP-11379_C	FIRST 35S5 (DK)	647,8	648,7	-0,9	10,446
ESP-2937	FIRST 35S5 (DK)	654,8	655,7	-0,9	10,446
ESP-3472_C	FIRST 35S5 (DK)	649,7	650,6	-0,9	10,446
ESP-4002	FIRST 35S5 (DK)	666,7	668,4	-1,7	10,446
ESP-4301_C	FIRST 35S5 (DK)	660,4		660,4	10,446
ESP-8162	FIRST 35-S7 (IRON)	647,3	649,6	-2,3	10,493
ESP-11134	FIRST 36	575,3	575,8	-0,5	10,966
ESP-11418_C	FIRST 36	569,5	570,2	-0,7	10,966
GER-8336	FIRST 36	582,1	583,2	-1,1	10,966
ESP-10930_C	FIRST 36.7	613,7	615,7	-2	10,64
ESP-29234_C	FIRST 36.7	619,7	621,8	-2,1	10,64
ESP-5223_C	FIRST 36.7	610,7	612,3	-1,6	10,64
ESP-6080	FIRST 36.7	629,8	631,9	-2,1	10,64
ESP-6269_C	FIRST 36.7	616,9	619	-2,1	10,64
ESP-6369_C	FIRST 36.7	620,6	623	-2,4	10,64
ESP-6480_C	FIRST 36.7	616,3	618,3	-2	10,64
ESP-6527	FIRST 36.7	631,6	633,6	-2	10,64
ESP-6740	FIRST 36.7	625,1	627,2	-2,1	10,64
ESP-6981	FIRST 36.7	621,7	623,7	-2	10,64
ESP-7238	FIRST 36.7	624,9	627,1	-2,2	10,64
ESP-7544	FIRST 36.7	617,8	619,8	-2	10,64
ESP-7675_C	FIRST 36.7	630,8	633,1	-2,3	10,64
ESP-8463_C	FIRST 36.7	621,7	623,8	-2,1	10,64
ESP-8962_C	FIRST 36.7	618,1	620,3	-2,2	10,64
ESP-9177	FIRST 36.7	635,3	637,6	-2,3	10,64
ITA-555	FIRST 36.7	618	620,1	-2,1	10,64
ESP-6106_C	FIRST 36.7 MOD	629,6	631,8	-2,2	11,2
ESP-11323_C	FIRST 38 S5	657,1	658	-0,9	11,34
ESP-5578	FIRST 38 S5 SD	633,9	635,8	-1,9	11,347
ESP-1669	FIRST 40 KB	582	583,7	-1,7	12,24

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-9046_C	FIRST 40 SD	584,8	586,2	-1,4	12,24
ESP-10871	FIRST 40.7	601,5	603,5	-2	11,924
ESP-31161	FIRST 40.7	608,9	610,9	-2	11,924
ESP-4887_C	FIRST 40.7	595,1	597,1	-2	11,924
ESP-5015_C	FIRST 40.7	596,1	598,1	-2	11,924
ESP-5029	FIRST 40.7	592,9	594,7	-1,8	11,924
ESP-5086_C	FIRST 40.7	586,1	587,9	-1,8	11,924
ESP-5102_C	FIRST 40.7	653,5	656	-2,5	11,924
ESP-5111	FIRST 40.7	592,9	594,8	-1,9	11,924
ESP-5445	FIRST 40.7	589,8	591,6	-1,8	11,924
ESP-5565	FIRST 40.7	578,2	579,9	-1,7	11,924
ESP-5632_C	FIRST 40.7	589,6	591,5	-1,9	11,924
ESP-5670	FIRST 40.7	597,6	599,5	-1,9	11,924
ESP-5672_C	FIRST 40.7	584,6	586,4	-1,8	11,924
ESP-5744_C	FIRST 40.7	614	615,9	-1,9	11,924
ESP-6313	FIRST 40.7	595,3	597,1	-1,8	11,924
ESP-6619	FIRST 40.7	589,5	591,3	-1,8	11,924
ESP-6810	FIRST 40.7	590,1	592	-1,9	11,924
ESP-6977	FIRST 40.7	588,9	590,7	-1,8	11,924
ESP-7110	FIRST 40.7	589,5	591,4	-1,9	11,924
ESP-9861	FIRST 40.7	598,3	600,3	-2	11,924
TUR-2206	FIRST 40.7	598,3	600,3	-2	11,924
ESP-4920	FIRST 40.7 SD	605,1	606,9	-1,8	11,924
ESP-10772_C	FIRST 41S5 (DK)	593,6	595	-1,4	12,3
ESP-2931_C	FIRST 41S5 (DK)	622,4	624,5	-2,1	12,3
ESP-4307_C	FIRST 41S5 (DK)	606,5	610,5	-4	12,3
ESP-6465	FIRST 41S5 (DK)	636,7	638,8	-2,1	12,3
ESP-3111_C	FIRST 41S5 MOD	608,7	610,7	-2	12,3
ESP-2155_C	FIRST 42	602,7	605,8	-3,1	12,8
ESP-6392_C	FIRST 42 S7 (WK)	624,7	626,8	-2,1	12,688
ESP-56721	FIRST 42 S7 DK	613,4	615,6	-2,2	12,688
ESP-4416	FIRST 42S7 (DK)	607	611,2	-4,2	12,688
GER-4432	FIRST 44 PERF	551,5	552,6	-1,1	13,17
ESP-6946_C	FIRST 44.7	564,4	566,2	-1,8	13,352
ESP-6969	FIRST 44.7	564,5	566,4	-1,9	13,352
ITA-15047_C	FIRST 44.7	563,7	565,6	-1,9	13,352
ESP-11047	FIRST 45	558,3	560	-1,7	13,665
ESP-45140	FIRST 45	572,5	574,3	-1,8	13,665
ESP-8785	FIRST 45	553,5	554,9	-1,4	13,665
NOR-14445_C	FIRST 45	548,4	549,6	-1,2	13,68
ESP-4764_C	FIRST 45F5	593,9	595,7	-1,8	13,72
ESP-5700_C	FIRST 47.7 (SK)	570,6	572,5	-1,9	14,506
ESP-6315	FIRST 47.7 (SK)	573	574,9	-1,9	14,506
ESP-50501	FIRST 50	559,3	561,4	-2,1	15
ESP-8628_C	FIRST 50 SK	556,1	559,2	-3,1	15
ESP-11342	FIRST CL.CHALLENGE	700,2	702,3	-2,1	9,147
ESP-10899_C	FIRST CLASS 7.5	632,9	634,7	-1,8	7,49
ESP-218	FIRST CLASS 8	688,8	692,7	-3,9	7,785
ESP-237_C	FIRST CLASS 8	675,4	679,3	-3,9	7,85
ESP-313_C	FIRST CLASS 8	698,6	703,5	-4,9	7,85
ESP-3484_C	FIRST CLASS 8	667,6	671,2	-3,6	7,85
ESP-4880_C	FIRST CLASS 8	685,2	689,4	-4,2	7,85
ESP-5323_C	FIRST CLASS 8	682,4	686,3	-3,9	7,85
ESP-5391_C	FIRST CLASS 8	703,2	707	-3,8	7,85
ESP-715	FIRST CLASS 8	692,7	696,9	-4,2	7,785
ESP-7442_C	FIRST CLASS 8	684,9	688,8	-3,9	7,85
ESP-763_C	FIRST CLASS 8	673,8	677,2	-3,4	7,85
ESP-799_C	FIRST CLASS 8	681,8	685,7	-3,9	7,85
ESP-800_C	FIRST CLASS 8	681,2	685,2	-4	7,85
ESP-949_C	FIRST CLASS 8	677,3	680,8	-3,5	7,85
ESP-985	FIRST CLASS 8	692,3	696,3	-4	7,785
ESP-4251	FIRST CLASS EUROPE	606,3	610,2	-3,9	11,03
ESP-10803	FIRST YACHT 53 SD	516,4	519,2	-2,8	15,92
ESP-4736	FORTUNA 12	624,3	626,3	-2	12,124
ESP-10584	FORTUNA 9	703,7	705,8	-2,1	8,99
ESP-10613_C	FORTUNA 9	696,8	699,4	-2,6	8,99
ESP-10928	FORTUNA 9	701,4	703,7	-2,3	8,99
ESP-10943_C	FORTUNA 9	703,1	705,4	-2,3	8,99
ESP-11008_C	FORTUNA 9	702	704,4	-2,4	8,99
ESP-11262_C	FORTUNA 9	696,1	698,2	-2,1	8,99
ESP-3117_C	FORTUNA 9	696,9	699,2	-2,3	8,99
ESP-3176	FORTUNA 9	702,8	705	-2,2	8,99
ESP-5016_C	FORTUNA 9	694,2	696,7	-2,5	8,99
ESP-5048_C	FORTUNA 9	686,4	688,5	-2,1	8,99
ESP-5088_C	FORTUNA 9	690,5	691,8	-1,3	8,99
ESP-6483_C	FORTUNA 9	705,7	707,8	-2,1	8,99
ESP-82_C	FORTUNA 9	700,6	703	-2,4	8,99
ESP-8508	FORTUNA 9	702,1	704,1	-2	8,99
ESP-8519_C	FORTUNA 9	700,2	702,7	-2,5	8,99
ESP-9006_C	FORTUNA 9	692,2	694,3	-2,1	8,99
ESP-9017	FORTUNA 9	703,5	705,4	-1,9	8,99
E-9030_C	FORTUNA 9	702,5	704,5	-2	8,99
ESP-9034	FORTUNA 9	703,1	705,3	-2,2	8,99
ESP-9051_C	FORTUNA 9	693,6	695,4	-1,8	8,99
ESP-9064_C	FORTUNA 9	698,2	700,4	-2,2	8,99
ESP-9085	FORTUNA 9	697,5	699,5	-2	8,99
ESP-9087	FORTUNA 9	706	710,3	-4,3	8,99
ESP-9124_C	FORTUNA 9	685	687,3	-2,3	8,99
ESP-9136_C	FORTUNA 9	692	694,1	-2,1	8,99
ESP-9141_C	FORTUNA 9	691,1	693,2	-2,1	8,99
ESP-9171_C	FORTUNA 9	696,3	698,6	-2,3	8,99
ESP-9784_C	FORTUNA 9	681,3	684,3	-3	8,99
ESP-744	FRERS 45	496,2	498,3	-2,1	13,697
ESP-2710_C	FUN	720,9	724,6	-3,7	7,1
ESP-9669_C	FUN	721,8	725,6	-3,8	7,1
ESP-10198	FURIA 25	772,3	776,2	-3,9	7,635
ESP-10437_C	FURIA 25	789,8	792,4	-2,6	7,635
ESP-3235	FURIA 25	772,9	776,9	-4	7,635
ESP-10171_C	FURIA 28	778,4	780,7	-2,3	8,586
ESP-10366	FURIA 28	754	756	-2	8,586
ESP-2225_C	FURIA 28	757	757,5	-0,5	8,586
ESP-3593_C	FURIA 28	757,9	758,6	-0,7	8,586
ESP-3986_C	FURIA 28	761,9	764,4	-2,5	8,501
ESP-8116_C	FURIA 28	767,6	768,4	-0,8	8,586
ESP-3436_C	FURIA 302	758,3	760,9	-2,6	8,845
ESP-4279_C	FURIA 302	745	747,3	-2,3	8,845
ESP-8711_C	FURIA 302	724,5	727	-2,5	8,845
ESP-11258_C	FURIA 33	696,4	696,5	-0,1	9,738
ESP-4833_C	FURIA 332	686,4	690,5	-4,1	9,625
ESP-10912_C	FURIA 332-J	682,4	684,2	-1,8	9,961
ESP-2792_C	FURIA 332-J	665,8	667,3	-1,5	9,961
ESP-3072_C	FURIA 332-J	692,4	694,6	-2,2	9,961
ESP-8507_C	FURIA 332-J	690,9	695,2	-4,3	9,961
ESP-2434_C	FURIA 37 J	661	664,9	-3,9	11,786
ESP-2585_C	FURIA 37 J	657,3	661,1	-3,8	11,786
ESP-9603	FURIA 37 J	656,6	659,9	-3,3	11,786
ESP-2668_C	FURIA 372	643,4	647	-3,6	11,191
ESP-5838_C	FURIA 392	690,3	692,2	-1,9	11,799
ESP-10851_C	GIB SEA 302	729,2	732,3	-3,1	8,995
ESP-4201_C	GIB SEA 302	699,4	701,8	-2,4	8,995
ESP-7517_C	GIB SEA 302 SK	732,5	735,3	-2,8	8,995
ESP-5682	GIB SEA 31	741,8	744,4	-2,6	10,08
ESP-10392_C	GIB SEA 33	707,7	710,3	-2,6	9,898
ESP-11414_C	GIB SEA 37	633,6	635,7	-2,1	11,294
ESP-21333_C	GIB'SEA 414 PLUS	593	596,1	-3,1	12,155
ESP-4600_C	GIB'SEA 414 PLUS	589,9	591,7	-1,8	12,155
ESP-10097_C	GIRO 34	608,5	610,1	-1,6	10,2
ESP-6642	GOLFIÑO 34 MOD	647,5	649,5	-2	9,68
ESP-8095	GOLFIÑO 34 MOD	637,5	639,3	-1,8	10,038
ESP-9926_C	GP 26	627,7	629	-1,3	7,98
ESP-9443_C	GRAND SOLEIL 341	634,5	636,6	-2,1	10,02
ESP-10731	GRAND SOLEIL 37 BC	615,2	617,5	-2,3	11,317
ESP-7815	GRAND SOLEIL 37 BC	613,9	616,1	-2,2	11,317
ESP-7877_C	GRAND SOLEIL 37 BC	605,1	607,3	-2,2	11,317
ESP-7989	GRAND SOLEIL 37 BC	616,3	618,5	-2,2	11,317
ESP-8493	GRAND SOLEIL 37 BC	611,5	613,7	-2,2	11,317

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-9876	GRAND SOLEIL 37 BC	617,9	620,2	-2,3	11,317
ITA-17162	GRAND SOLEIL 37 BC	612,4	614,3	-1,9	11,317
ESP-3900	GRAND SOLEIL 39	600,2	601,6	-1,4	11,82
ESP-5785_C	GRAND SOLEIL 39 SK	635,1	638,4	-3,3	11,96
ESP-3398	GRAND SOLEIL 40	594,1	595,5	-1,4	11,895
ESP-6318	GRAND SOLEIL 40	612,7	614,8	-2,1	11,99
ESP-6529_C	GRAND SOLEIL 40	589	590,9	-1,9	11,99
ESP-6899	GRAND SOLEIL 40	604	606	-2	12,016
ESP-8411	GRAND SOLEIL 40	603,1	605,4	-2,3	12,153
ESP-8323	GRAND SOLEIL 40 DK	587,1	589,1	-2	12,153
ESP-6353	GRAND SOLEIL 40 SD	606,8	608,8	-2	11,99
ESP-8623_C	GRAND SOLEIL 40 SD	605	607	-2	11,99
ESP-2002	GRAND SOLEIL 42R05	557,2	558,9	-1,7	12,69
ESP-7848_C	GRAND SOLEIL 43 BC	576,8	578,6	-1,8	12,95
ESP-11022	GRAND SOLEIL 44	558,9	560,2	-1,3	13,395
NED-6898_C	GRAND SOLEIL 44	556,7	558,6	-1,9	13,096
ESP-1544	GRAND SOLEIL 44 R	556,8	559,3	-2,5	13,09
ESP-8872_C	GRAND SOLEIL 45	581,2	583,5	-2,3	13,726
ESP-8213_C	GRAND SOLEIL 45 DK	568,6	571,6	-3	13,714
ESP-8744	GRAND SOLEIL 45 SK	588,1	589,9	-1,8	13,578
GBR-2645_C	GRAND SOLEIL 45 SK	576,9	581,6	-4,7	13,578
ESP-11121_C	GRAND SOLEIL 46 BC	562,8	564,4	-1,6	14,1
ESP-10367_C	GRAND SOLEIL 46 LC	592,3	596,4	-4,1	14,06
ESP-10574_C	GRAND SOLEIL 48	589,1	592,5	-3,4	14,14
ESP-11115_C	GRAND SOLEIL 50	550,1	552,2	-2,1	14,9
ESP-9977	GRAND SOLEIL 50 DK	519,4	520,4	-1	15,15
ESP-11711	GRAND SOLEIL 58 P	500,2	504,2	-4	17,5
ESP-9699	GRAND SOLEIL46 S	537,5	541,8	-4,3	14,1
ESP-11315	GRAND SOLLEIL 42 LC	582	585,7	-3,7	12,92
ESP-10857	GRAND SURPRISE	622,7	624,8	-2,1	9,55
ESP-5598	GRAND SURPRISE	618,1	620,2	-2,1	9,55
ESP-7101	GRAND SURPRISE	626,6	628,7	-2,1	9,55
ESP-7543_C	GRAND SURPRISE	607,2	609,3	-2,1	9,55
ESP-835_C	HALF 82	665,7	666,7	-1	8,988
ESP-3409_C	HALLBERG RASSY 31	736,6	737	-0,4	9,231
ESP-10136_C	HALLBERG RASSY 34	698,4	699,9	-1,5	9,872
ESP-565_C	HALLBERG RASSY 34	679,6	681,5	-1,9	10,28
ESP-7265_C	HALLBERG RASSY 34E	683,6	685,5	-1,9	10,28
ESP-11373_C	HALLBERG RASSY 37	707,5	709	-1,5	10,986
ESP-10783_C	HALLBERG-RASSY 41	689,7	690,7	-1	12,352
ESP-10532	HANSE 315	678,6	679,8	-1,2	9,041
ESP-10704_C	HANSE 342	661,1	663,6	-2,5	10,181
ESP-16511_C	HANSE 342	655,7	658,2	-2,5	10,181
ESP-7511_C	HANSE 342	651,2	653,6	-2,4	10,181
ESP-3363_C	HANSE 345	682,4	683,4	-1	10,42
ESP-3414_C	HANSE 348 DK	639,9	641,4	-1,5	9,99
ESP-10842_C	HANSE 385 QB	649	650,6	-1,6	10,941
ESP-6589_C	HANSE 385 QB	655,8	658,5	-2,7	10,941
ESP-10864_C	HANSE 388 M L-KEEL	620,5	621,7	-1,2	10,99
ESP-10488_C	HANSE 400	621,8	624,1	-2,3	12,027
ESP-10517	HANSE 400 (QB)	598,2	600,3	-2,1	12,027
ESP-11398_C	HANSE 400 (QB)	622,5	625,1	-2,6	12,027
ESP-9626_C	HANSE 400 E	600	602,1	-2,1	12,027
ESP-3432_C	HANSE 418	637,3	639,1	-1,8	11,99
ESP-11389_C	HANSE 430E	613,3	617,6	-4,3	13,105
ESP-10233_C	HANSE 445 KB	572,6	575,6	-3	13,221
ESP-10593	HANSE 455	581,9	583,2	-1,3	13,55
ESP-10729_C	HANSE 455 T-KEEL	607,2	608,7	-1,5	13,55
ESP-11278_C	HANSE 460	554,4	557,9	-3,5	14,17
ESP-3469_C	HANSE 460	555,2	556,3	-1,1	14,17
ESP-8260	HANSE 470 E	560,7	565,2	-4,5	14,2
ESP-9681	HANSE 470 E	581,7	584	-2,3	14,2
ESP-11369_C	HANSE 588	513,9	517,7	-3,8	16,4
GBR-165Y_C	HOLMAN 31	737,6	739,6	-2	9,595
ESP-3219_C	HUNTER MARATON	852,6	855,9	-3,3	7,615
GER-8577	ICE 52	509,5	513,3	-3,8	15,815
ESP-13111_C	ILC 30	608	611,2	-3,2	9,59
FRA-17871	ILC 30	626,2	630,5	-4,3	9,526

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
GBR-7773_C	IMPRESSION 434	665,2	666,2	-1	12,99
SUI-7227	IMS 42	565,8	568,5	-2,7	12,49
ESP-4793	IMS 50	488,7	490,2	-1,5	15,17
ESP-11377_C	IMX 38	597	599,8	-2,8	11,36
ESP-12661	IMX 38	606,1	607,7	-1,6	11,36
ESP-3801	IMX 38	606,5	608,4	-1,9	11,36
ESP-4448_C	IMX 38	599,8	601,4	-1,6	11,36
ESP-4510_C	IMX 38	603,9	607,3	-3,4	11,36
ESP-4638	IMX 38	618,9	620,9	-2	11,36
GER-69	IMX 38	608,9	612,2	-3,3	11,363
ITA-13323	IMX 38	601	602,5	-1,5	11,36
ESP-5711	IMX 40	586,3	588,3	-2	12,1
ESP-6316	IMX 40	579,4	581,3	-1,9	12,1
BEL-1450	IMX 45	554,8	556,6	-1,8	13,73
GER-7740	IMX 45	543	544,8	-1,8	13,73
ESP-71	IMX 45 BDK	547,9	549,6	-1,7	13,73
GBR-1363R	INFINTI 36 GT	524,5	526,8	-2,3	11,029
ESP-2748_C	IOR 1/2 TON	747,1	748,8	-1,7	9,036
ESP-1125_C	IOR II TONNER	570,8	573,6	-2,8	12,514
ESP-8244_C	ISLANDER 36	678,8	682,7	-3,9	10,753
ESP-3485	ITALIA 11,98	589,1	590,3	-1,2	11,65
ESP-1198	ITALIA 11.98	590,3	591,5	-1,2	11,65
ESP-74441	ITALIA 9.98	625,9	627,2	-1,3	10,3
ESP-11013	ITALIA 9.98 B	633,9	635,2	-1,3	10,3
ESP-4740	ITALIA YACHTS 12.98	544,2	545,3	-1,1	13,173
ESP-11057	IW 31	749,9	752,3	-2,4	9,345
ESP-28137	J 105	605,2	607	-1,8	10,57
ESP-616_C	J 105	611,1	613,2	-2,1	10,57
ESP-6916_C	J 105	614,8	617,2	-2,4	10,57
ESP-7014	J 105 QB	607,4	609,4	-2	10,57
ESP-10084	J 109	612,4	614,4	-2	10,757
ESP-7366	J 109	611,1	613,1	-2	10,757
ESP-91091	J 109	611,3	613,3	-2	10,757
GBR-3135L	J 109	608,3	610,3	-2	10,757
ESP-2396	J 29	668,7	670,4	-1,7	9
ESP-69771	J 35	618,1	620	-1,9	10,79
ESP-1036_C	J 80	659,9	661,9	-2	8,032
ESP-1044	J 80	666,4	668,5	-2,1	8,032
ESP-1103	J 80	663,6	665,1	-1,5	8,032
ESP-1133	J 80	669,2	671,1	-1,9	8,032
ESP-1147_C	J 80	656,9	658,6	-1,7	8,032
ESP-1158_C	J 80	651,4	652,9	-1,5	8,032
ESP-1378_C	J 80	655,5	657,6	-2,1	8,032
ESP-245	J 80	667,8	669,8	-2	8,032
ESP-324J80	J 80	661,6	663,3	-1,7	8,032
ESP-3437_C	J 80	655,7	657,2	-1,5	8,032
ESP-3448	J 80	665,3	667,1	-1,8	8,032
ESP-417	J 80	666,8	668,5	-1,7	8,032
ESP-582_C	J 80	658,7	660,9	-2,2	8,032
ESP-606	J 80	670,7	672,4	-1,7	8,032
ESP-786_C	J 80	655,3	657,3	-2	8,032
ESP-886_C	J 80	659,3	661,4	-2,1	8,032
ESP-982_C	J 80	655,3	657,3	-2	8,032
ESP-983_C	J 80	658,7	660,7	-2	8,032
ESP-998	J 80	665,5	667,2	-1,7	8,032
ESP-19359	J 92	632	633,9	-1,9	9,12
ESP-7376	J 92 S	647,4	649,4	-2	9,12
GBR-7897R	J 97 E	645,1	646,5	-1,4	9,6
ESP-10769	J 99	616,5	617,7	-1,2	9,95
ESP-10972	J 99	610,9	611,9	-1	9,95
ESP-11100	J 99 DK	604,9	605,9	-1	9,95
ESP-11101	J 99 DK	618,7	619,8	-1,1	9,95
ESP-11102	J 99 DK	618,5	619,7	-1,2	9,95
ESP-11104	J 99 DK	618,5	619,7	-1,2	9,95
ESP-11105	J 99 DK	615,1	616,1	-1	9,95
ESP-11106	J 99 DK	617,1	618,2	-1,1	9,95
ESP-11107	J 99 DK	607,2	608,2	-1	9,95
ESP-11110	J 99 DK	623	624,3	-1,3	9,95

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-15999	J 99 DK	617	618,3	-1,3	9,95
ESP-4373	J 99 DK	616,8	617,9	-1,1	9,95
ESP-53218	J 99 DK	610,7	611,8	-1,1	9,95
ESP-8681_C	J.O.D. 24	735,7	738,4	-2,7	7,32
ESP-3212_C	J.O.D. 35	621,4	623,7	-2,3	10,632
ESP-4106_C	J.O.D. 35	620	622,2	-2,2	10,632
ESP-4223	J.O.D. 35	621,1	623,9	-2,8	10,63
ESP-4224	J.O.D. 35	629,9	633,7	-3,8	10,632
NED-8257_C	J-105	621,7	623,9	-2,2	10,57
ESP-8910	J-35	639,6	641,5	-1,9	10,73
ESP-36002	J-36	591,9	593,1	-1,2	11
FRA-53276	J-45	533,6	535,6	-2	13,838
ESP-3514_C	J-70	658,6	659,9	-1,3	6,942
ESP-231_C	J80	654,9	656,9	-2	8,032
ESP-80401_C	JAGUAR 27	789,3	793,4	-4,1	8,07
ESP-8207_C	JANTAR 26 RACE MOD	668,8	670,8	-2	7,795
ESP-11043_C	JOUET 24	797,7	800,7	-3	7,082
ESP-11313_C	JOUET 24	824,9	828,3	-3,4	7,082
ESP-10054_C	JOUET 33 FANDANGO	737	738,9	-1,9	10,28
ESP-1481_C	JUMP 33	621,8	623,8	-2	9,98
ESP-6006	JV 44	557,5	559,4	-1,9	13,305
ESP-10077_C	KARATE 33	723,8	728,1	-4,3	9,741
ESP-11288_C	KAYTERET 770	779,5	780,6	-1,1	8,183
ESP-11112_C	KAYTERET 770-J	773	773,4	-0,4	8,11
ESP-11036_C	KELT 29	732,2	734,6	-2,4	8,63
ESP-3487_C	KELT 707	750,4	751,9	-1,5	7,496
ESP-9411_C	KELT 8	760	761,3	-1,3	8
ESP-4442	KELT 8.0 MOD	711,3	713,5	-2,2	8,961
ESP-3401	KER 39	565,4	566,8	-1,4	11,817
GER-14	LA 28	617,8	617,4	0,4	8,894
UAE-43	LANDMARK 43	533,9	535,7	-1,8	13,074
ESP-11032	LATITUDE46 TARDONE	789,1	791,1	-2	7,981
ESP-12221	LIGHTWAVE 395	614,5	617,6	-3,1	12,029
ESP-4777_C	LIGHTWAVE 395	613,5	617,4	-3,9	12,029
ESP-90091_C	LIGHTWAVE 395	613,2	617	-3,8	12,029
ESP-55381_C	LIGHTWAVE 48	589,8	592,4	-2,6	14,63
ESP-11269_C	LOTUS SCANDINAVIA	689,2	693,9	-4,7	11,97
ESP-501_C	LOTUS SCANDINAVIA 40	652,9	658,7	-5,8	11,975
ESP-10200_C	MALBEC 240	713,7	715,7	-2	7,11
ESP-3477_C	MALBEC 240	695,8	697,9	-2,1	7,11
ESP-7909_C	MALBEC 240	720,2	722,2	-2	7,11
ESP-7910_C	MALBEC 240	706,6		706,6	7,11
ESP-47741_C	MALBEC 290	677,2	679,5	-2,3	8,55
ESP-7901	MALBEC 360	621,5	623,3	-1,8	10,73
ESP-9417_C	MALBEC 360	614,3		614,3	10,73
ESP-8271	MALBEC 360 R	610,2	611,3	-1,1	10,73
ESP-9713	MALBEC 410	587,7	588,9	-1,2	11,977
ESP-1691_C	MANZANITA	732	735,2	-3,2	7,606
ESP-823_C	MANZANITA	712	714,1	-2,1	7,606
ESP-4706_C	MARIEHOLM 26	847,7	850,6	-2,9	7,86
POL-77	MARINA 36 SPORT	583,6	585,5	-1,9	10,962
ESP-80121	MAT 1245	551,2	553	-1,8	12,45
MLT-5	MAXI 72	364	367,5	-3,5	21,964
ESP-96051_C	MAXI DOLPHIN 65	466,4	470,8	-4,4	19,8
ESP-4803	MEAN MARINE 32	632,4	634,6	-2,2	9,59
ESP-10572_C	MEIRA V-900	713,5	716	-2,5	9
ESP-4987_C	MEIRA V-900	705,1	707,4	-2,3	9
ESP-9560_C	MEIRA V-900	713,1	714,9	-1,8	9
ESP-10663	MELGES 24	640,3	642,7	-2,4	7,509
ESP-171	MELGES 24	646,8	649,2	-2,4	7,509
POR-210	MELGES 24	640,4	642,8	-2,4	7,509
ESP-4103_C	MICRO CHALLLENGER 18	865,6	863,5	2,1	5,499
ITA-14840	MILENIUM 40 QB	542,8	544,5	-1,7	12,005
ESP-11074_C	MINI TRANSAT	587,2	587,4	-0,2	6,5
ESP-10969	MUMM 30	605,6	607,6	-2	9,435
ESP-12997_C	MUMM 30	596	597,1	-1,1	9,435
FRA-37585	MUMM 30	595,1	597,2	-2,1	9,435
POL-6666	MYLIUS 60	466,6	471,1	-4,5	18,462

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-3358_C	NADIR 24	740,9	742,4	-1,5	7,3
ESP-8177_C	NADIR 33.5	683,3	685,7	-2,4	9,686
ESP-9692_C	NAJA 30	727,4	730,3	-2,9	8,911
ESP-2880_C	NAUDAR 40	603,7	606,1	-2,4	12,18
ESP-5725	NAUTATEC 42	578,3	580,3	-2	12,487
ESP-4666	NAUTATECH 32	639,7	641,9	-2,2	9,623
ESP-11085	NEO 350 QB	588,3	589,5	-1,2	10,8
ESP-6194	NEO 350 QB	584,7	585,8	-1,1	10,8
GER-8750	NEO 400 CARBON	526,3	527,6	-1,3	12,7
ESP-10608	NICHOLSON 35	721,3	724,9	-3,6	10,783
ESP-1965_C	NORAY 31	738,1	740	-1,9	9,36
ESP-10526_C	NORAY 38	680,9	683,5	-2,6	11,47
ESP-10970_C	NORDSHIP 34	710,6	714,7	-4,1	9,746
ESP-3499_C	NORTH WIND 38	672,4	676,6	-4,2	11,58
ESP-5003_C	NORTH WIND 40	690,8	692,8	-2	11,99
ESP-5074_C	NORTH WIND 40	680,1	682	-1,9	11,99
ESP-10734_C	NORTH WIND 435	619,8	622,9	-3,1	12,391
ESP-7331_C	NORTHWIND 35	711,8	715,7	-3,9	10,545
ESP-6562_C	NORTHWIND 55	650,5	652,7	-2,2	17,442
ESP-10831	OCEANIS 281	756	758,5	-2,5	8,38
ESP-6383_C	OCEANIS 30.1	701,1	701,7	-0,6	8,98
ESP-10486_C	OCEANIS 31 DK	694,4	696,3	-1,9	9,435
ESP-4827_C	OCEANIS 31 DK	715,2	716,4	-1,2	9,435
ESP-9077_C	OCEANIS 31 DK	685,7	687,8	-2,1	9,435
ESP-10811_C	OCEANIS 311	683,6	685,9	-2,3	9,54
ESP-3458_C	OCEANIS 311	730,3	732,6	-2,3	9,54
ESP-7603_C	OCEANIS 323 DK	655,1	657,3	-2,2	9,75
ESP-9782_C	OCEANIS 323 DK	673,5	676	-2,5	9,767
ESP-11011_C	OCEANIS 331 CLIPP	686,1	690,3	-4,2	9,798
ESP-9312_C	OCEANIS 331 CLIPP	708,5	709,7	-1,2	9,798
ESP-10195	OCEANIS 343 CLIPP	686,8	688,2	-1,4	10,415
ESP-11277_C	OCEANIS 343 CLIPP	689,8	690,9	-1,1	10,415
ESP-9792_C	OCEANIS 343 CLIPP	686,5	687,4	-0,9	10,415
ESP-9832_C	OCEANIS 343 CLIPP	710,8	713,4	-2,6	10,415
ESP-10797_C	OCEANIS 350	680,5	682,5	-2	9,98
ESP-10834_C	OCEANIS 350	685,5	687,4	-1,9	9,98
ESP-61970	OCEANIS 350	693,5	695,3	-1,8	10,41
ESP-10755_C	OCEANIS 351	691,6	692,8	-1,2	10,332
ESP-4704_C	OCEANIS 351	663,5	664,7	-1,2	10,332
ESP-11030_C	OCEANIS 361CLIPPER	678,3	679,4	-1,1	10,842
ESP-6309_C	OCEANIS 361CLIPPER	680,6	681,7	-1,1	10,842
ESP-11339_C	OCEANIS 37	620,6	623	-2,4	11,13
ESP-11088_C	OCEANIS 373 CLIPP	657,8	658,9	-1,1	11,227
ESP-11274_C	OCEANIS 38 CR	628	629,4	-1,4	11,51
ESP-10453_C	OCEANIS 393	660,2	661,2	-1	11,624
ESP-10760_C	OCEANIS 393	660,1	662,6	-2,5	11,624
ESP-6661_C	OCEANIS 393	644,6	645,7	-1,1	11,624
ESP-7433_C	OCEANIS 393	646,7	647,8	-1,1	11,624
ESP-7985	OCEANIS 393	646	648,4	-2,4	11,624
ESP-8218	OCEANIS 393	651,8	654,8	-3	11,624
ESP-10051_C	OCEANIS 40	653,5	654,4	-0,9	11,82
ESP-11116_C	OCEANIS 40	647,4	648,2	-0,8	11,82
ESP-11125_C	OCEANIS 40	630,2	631,1	-0,9	11,82
ESP-10771_C	OCEANIS 40(1.90)	667,5	670	-2,5	11,82
ESP-5472_C	OCEANIS 400	635,6	638,5	-2,9	11,8
ESP-10226_C	OCEANIS 411	636,9	637,9	-1	12,277
ESP-8832_C	OCEANIS 411 SK	635,5	636,5	-1	12,32
ESP-8481_C	OCEANIS 423	625,4	628,9	-3,5	12,67
ESP-3460_C	OCEANIS 430 CC	697,3	698,4	-1,1	12,6
ESP-11063_C	OCEANIS 45	599,6		599,6	13,5
ESP-11375_C	OCEANIS 45 SD	599,9	601,8	-1,9	13,5
ESP-3419_C	OCEANIS 46	586,7	591,4	-4,7	13,7
ESP-11126	OCEANIS 46.1	564,9	567,6	-2,7	13,685
ESP-10820_C	OCEANIS 46.1 PERF	555,9	559,7	-3,8	13,683
ESP-5117_C	OCEANIS 473	591,6	595,3	-3,7	14,11
ESP-5056_C	OCEANIS 51.1	517,8	521,3	-3,5	15,003
ESP-10971_C	OCEANIS 523	554,2	559,2	-5	15,89
ESP-10862_C	OCEANIS 55.1	565,5	568,9	-3,4	15,99

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-3489	ONE OFF CLASSIC	756,3	762,1	-5,8	10,03
ESP-5808_C	ONE-OFF	532,7	535,7	-3	19,84
ESP-10804_C	OPEN 5.70	732,1	731,5	0,6	5,532
ESP-3108	OPTIMA 101	683,2	685	-1,8	9,904
ESP-10124	OPTIMA 106	679,2	682,9	-3,7	9,904
ESP-3322_C	OPTIMA 106	672,5	674,1	-1,6	9,904
ESP-3504_C	OYSTER 435	662,7	666,6	-3,9	13,23
ESP-4386_C	PHOENIX	566,7	568,3	-1,6	14,34
ESP-14089	PICCO 38' C/R	596,9	598,9	-2	11,592
ESP-11348_C	PIONIER 10	686,1	688,5	-2,4	9,684
ESP-11402	PLATU 25	663,9	666,2	-2,3	7,53
ESP-5140	PLATU 25	678,4	681,3	-2,9	7,53
ESP-3405_C	POGO 2	694	697,6	-3,6	6,5
ESP-10534_C	POGO 30	605,8	607,4	-1,6	9,14
ESP-43660_C	POGO 30	610,6	613,7	-3,1	9,14
FRA-7668_C	POGO 40 SK	531,8	533,8	-2	12,18
ESP-3404_C	POGO 6.50	687,3	691,2	-3,9	6,531
ESP-13811	PRIMA 38	593,4	595,4	-2	11,615
ESP-7860	PROTO 25	698,3	700,6	-2,3	7,49
ESP-2803_C	PROTO 3/4 TON	628,3	629,2	-0,9	9,98
ESP-2322	PROTO IOR 1/2 TON	676,2	676,9	-0,7	9,006
ESP-64531_C	PROTO MADERA	677,1	678,5	-1,4	11,982
ESP-1668_C	PROTOTIPO	608,2	615,1	-6,9	14,868
ESP-2536_C	PROTOTIPO	641,6	642,1	-0,5	12,18
ESP-5042_C	PROTOTIPO	744	746,6	-2,6	11,82
ESP-8795_C	PROTOTIPO	681,5	683,1	-1,6	6,5
GER-3197_C	PROTOTIPO	665,8	668,4	-2,6	9,533
ESP-3004	PROTOTIPO 1/4 TON	696,6	697,9	-1,3	7,63
ESP-2903_C	PROTOTIPO 3/4 TON	630,8	630,9	-0,1	9,985
ESP-3000	PROTOTIPO 3/4 TON	642,4	642,4	0	9,925
ESP-1274_C	PROTOTIPO CLASICO	661,4	662,1	-0,7	12,617
ESP-23_C	PROTOTIPO CLASICO	580,6	583,9	-3,3	18,183
ESP-7777	PROTOTIPO IMS 45	543,9	545,6	-1,7	13,585
ESP-7298_C	PROTOTIPO KECHT	701	705,1	-4,1	21,665
ESP-1839	PROTOTIPO ONE TON	635,1	635,9	-0,8	11,251
ESP-2525	PROTOTIPO TWO TON	570,4	571,3	-0,9	13,295
SWE-1850_C	PROTOTYPE HOEK	569,5	576,1	-6,6	17,18
ESP-8515_C	PUMA 24	802	804,8	-2,8	7,423
ESP-10630_C	PUMA 26	742,6	743,9	-1,3	7,99
ESP-10877_C	PUMA 26	757,6	759,7	-2,1	7,99
ESP-598_C	PUMA 26	767,7	771,1	-3,4	7,99
ESP-6340_C	PUMA 26	810,7	811,3	-0,6	7,996
ESP-9516_C	PUMA 26	815,4	820,2	-4,8	7,945
ESP-2517_C	PUMA 27	752,4	754,5	-2,1	7,993
ESP-3509_C	PUMA 27	812,4	813,5	-1,1	7,993
ESP-10570_C	PUMA 29	721,2	721,9	-0,7	8,925
ESP-11001_C	PUMA 29	751,8	754,7	-2,9	8,925
ESP-11412_C	PUMA 29	740,4	742,6	-2,2	8,925
ESP-4128_C	PUMA 29	775,1	777,5	-2,4	8,925
ESP-9424_C	PUMA 29	724,3	726,5	-2,2	8,925
ESP-5581	PUMA 29 J	724,6	729,3	-4,7	9,531
ESP-3455_C	PUMA 305	733,3	738,3	-5	8,925
ESP-6657_C	PUMA 32	760,3	762,5	-2,2	9,455
ESP-9502_C	PUMA 32	719,8	721,6	-1,8	9,5
ESP-9735_C	PUMA 32	716,9	719	-2,1	9,5
ESP-1317_C	PUMA 34	683,6	684,7	-1,1	10,345
ESP-1700_C	PUMA 34	685	685,8	-0,8	10,345
ESP-3036	PUMA 34	690,5	692,9	-2,4	10,345
ESP-6540	PUMA 34	717	718,2	-1,2	10,345
IRL-8164_C	QUARTER TON	706,3	705	1,3	7,57
ESP-3505_C	RAWELL REGENT	747,2	750,3	-3,1	11
GBR-37571_C	RED ADMIRAL	660,7	665,5	-4,8	10,97
ESP-5799_C	REVULL 75	706,6	708,7	-2,1	7,493
ESP-10435_C	RHODES RELIANT 40	661,3	664,2	-2,9	12,42
ESP-10813_C	RM 10.50 TWIN KEEL	647,2	650,8	-3,6	10,49
ESP-11385_C	RM 890	657,2	660,1	-2,9	8,9
ESP-10936_C	RO 260	740	742,8	-2,8	7,484
ESP-10028_C	RO 300	703,6	705,9	-2,3	8,99
ESP-11285_C	RO 300	708,1	712	-3,9	8,99
ESP-3467_C	RO 300	762,7	765,6	-2,9	8,99
ESP-5159	RO 300	708,5	710,6	-2,1	8,99
ESP-123_C	RO 330 (DK)	682,6	685,2	-2,6	9,494
ESP-5635	RO 330 (DK)	680,9	683,3	-2,4	9,494
ESP-10041	RO 330 (SD)	687,2	689,5	-2,3	9,494
ESP-10656	RO 330 (SD)	683,5	685,7	-2,2	9,494
ESP-10832_C	RO 330 (SD)	670,8	671,3	-0,5	9,494
ESP-5295_C	RO 330 (SD)	679,3	681,4	-2,1	9,494
ESP-5692_C	RO 330 (SD)	667,6	669,3	-1,7	9,494
ESP-5723_C	RO 330 (SD)	678,8	680,8	-2	9,494
ESP-5803	RO 330 (SD)	681	683	-2	9,494
ESP-5967_C	RO 330 (SD)	670,3	672,1	-1,8	9,494
ESP-5997	RO 330 (SD)	677,1	679,2	-2,1	9,494
ESP-6962	RO 330 (SD)	683,6	685,9	-2,3	9,494
ESP-7013	RO 330 (SD)	683,6	685,7	-2,1	9,494
ESP-7430_C	RO 330 (SD)	672,5	674,2	-1,7	9,494
ESP-8502_C	RO 330 (SD)	671	672,8	-1,8	9,494
ESP-10807_C	RO 340	660,9	663,2	-2,3	9,585
ESP-11353_C	RO 340	644,2	647,5	-3,3	9,585
ESP-10098_C	RO 400 (SK)	618,2	620,5	-2,3	11,715
ESP-10150_C	RO 400 (SK)	624,4	626,6	-2,2	11,715
ESP-2311	RUSH 31 SK	713,8	716,9	-3,1	9,2
ESP-3078_C	RUSH GTE	696,2	697,3	-1,1	9,24
ESP-29941_C	RUSH GTE (IRON)	698,5	701,7	-3,2	9,24
ESP-330_C	RUSH GTE(IRON)	733,9	735,8	-1,9	9,24
ESP-4229_C	RUSH GTE(IRON)	702,3	703,6	-1,3	9,24
GBR-296L	S&S 45	621,6	626,9	-5,3	13,442
ESP-1389_C	S&S 56	625,2	628,6	-3,4	12,433
ESP-11122_C	SADLER 34	681,4	683,7	-2,3	10,499
NED-112_C	SAFFIER 26 SE	720	721,8	-1,8	8
ESP-10739_C	SAFFIER SE 33	640,3	642,1	-1,8	9,468
ESP-11407_C	SAFFIER SE 33	601,8	603,6	-1,8	9,776
ESP-8440	SALONA 37	616	618	-2	11,289
ESP-8466	SALONA 37	609,3	611,2	-1,9	11,27
ESP-3709	SALONA 37 DK	607,7	609,6	-1,9	11,3
ESP-8028	SALONA 37 LK	612,2	614,1	-1,9	11,27
ESP-8413_C	SALONA 37 LK	621,9	624	-2,1	11,27
ESP-8736	SALONA 37 LK	614,3	616,3	-2	11,27
ESP-11260_C	SALONA 44	563,9	565,1	-1,2	13,55
BEL-148	SALONA 45 LK	574,2	576,2	-2	13,585
ESP-9278	SALONA 45 LK	575,5	577,3	-1,8	13,585
ESP-1007_C	SARCH DS8	658,5	660	-1,5	7,777
ESP-6765_C	SCHOONER ROLF JACOBSSON 140	697,6	698,7	-1,1	13,332
ESP-11386_C	SEASCAPE 24	633,6	634,6	-1	7,294
NED-41_C	SEASCAPE 27	598,9	599,6	-0,7	7,99
ESP-2406	SELECTION 37	646,8	648,9	-2,1	10,849
ESP-3039	SELECTION 37	648,7	652,5	-3,8	10,849
ESP-10003_C	SERVIOLA 23	756,8	759,4	-2,6	7,1
ESP-10256_C	SERVIOLA 23	753,6	756,2	-2,6	7,1
ESP-11263_C	SERVIOLA 23	739,4	741,5	-2,1	7,1
ESP-11338_C	SERVIOLA 23	859,9	863,5	-3,6	7,1
ESP-640_C	SERVIOLA 23	742,5	744,5	-2	7,1
ESP-1450	SHAMROCK	726,9	728,5	-1,6	9,046
ESP-1453_C	SHAMROCK	718	721,4	-3,4	9,046
GBR-9072_C	SHIPMAN 72	432,8	437	-4,2	21,95
SWE-43001	SHOGUN 43	525,8	528,2	-2,4	12,98
ESP-3773	SINERGIA 40	586,3	588,4	-2,1	12,09
ESP-10206	SINERGIA 40 MOD.	597,5	593,6	3,9	11,815
GBR-66	SINERGIA 40 MOD.	583,7	585,7	-2	12,089
ESP-1351_C	SIROCCO MK 2	764,1	768,5	-4,4	9,011
ESP-2762	SIROCCO MK 2	735,4	735,7	-0,3	8,949
ESP-9002_C	SIROCCO MK 2	754,6	756,1	-1,5	9,011
ESP-1308_C	SIROCCO MK II	733	734,1	-1,1	9,011
ESP-78	SOLARIS 44	554,7	557,4	-2,7	13,35
ESP-3492	SOLARIS 442	560,5	563,4	-2,9	13,35
ESP-4456	SOLARIS 442 SD	560,6	564,2	-3,6	13,35
GER-50238	SOLARIS 50.2	543	547,5	-4,5	15,5
ESP-3493	SOLARIS 58	512,2	516,3	-4,1	17,44
MLT-6801_C	SOLARIS 68 JSA	479,7	484,5	-4,8	20,8

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-11271_C	SOLARIS ONE 48	526,4	528,5	-2,1	14,95
GBR-172_C	SOLING	738,5	739,9	-1,4	8,2
ESP-2025_C	SOMO 2801,9	804,9	-3	7,001	
ESP-8103_C	SOMO 23	779,1	782,2	-3,1	7,001
ESP-02_C	SONAR 23	744,6	747,3	-2,7	7,067
ESP-551_C	SONAR 23	744	746,8	-2,8	7,067
ESP-52801	SOTO 52	438,4	439,4	-1	15,85
GER-7	SPIRIT 46	602,2	605,9	-3,7	14,028
GER-6742	SPIRIT 52	572,7	576	-3,3	15,933
ESP-3415_C	SPRINTO QUIL.	698	701,4	-3,4	6,752
ESP-16701	STAG 24	778,5	783,4	-4,9	6,99
ESP-1763	STAG 24	815,4	818,4	-3	6,99
FRA-29864_C	STARLIGHT 29	724,3	726	-1,7	8,775
ESP-10472_C	SUN 2000	797,4	800,2	-2,8	6,163
ESP-11045_C	SUN 2000	810,2	814,9	-4,7	6,163
ESP-11118_C	SUN 2000	779,6	781,7	-2,1	6,163
ESP-11128_C	SUN 2000	792,7	795,4	-2,7	6,163
ESP-3495_C	SUN 2000	819,4	822,3	-2,9	6,163
ESP-6458_C	SUN 2000	803,6	806,4	-2,8	6,163
ESP-8014_C	SUN 2000	811,5	814,4	-2,9	6,163
GER-33_C	SUN BEAM 39	625,1	628,5	-3,4	11,96
ESP-6113_C	SUN DREAM 28	721,5	725,9	-4,4	8,772
ESP-739_C	SUN FAST 20	756	758,4	-2,4	6,096
ESP-15011_C	SUN FAST 20 CB	766,5	769,4	-2,9	6,096
ESP-10742	SUN FAST 2500	721,7	724,5	-2,8	7,942
ESP-5267_C	SUN FAST 26	802,9	806,1	-3,2	7,484
ESP-10805	SUN FAST 32 (DK)	679,6	682	-2,4	9,33
ESP-4634_C	SUN FAST 32 (DK)	675,6	677,8	-2,2	9,33
ESP-6109	SUN FAST 32 (DK)	680,1	682,4	-2,3	9,33
ESP-8688	SUN FAST 32 (DK)	674,9	677,3	-2,4	9,33
ESP-11355_C	SUN FAST 32 I	672,4	674,8	-2,4	9,435
ESP-14304	SUN FAST 32 I	695,9	698,3	-2,4	9,44
ESP-6485_C	SUN FAST 32 I	668,1	670,4	-2,3	9,435
ESP-7120	SUN FAST 32 I	684,7	687,1	-2,4	9,44
ESP-10407	SUN FAST 3200	622,5	624,5	-2	9,79
ESP-9019	SUN FAST 3200 SDT	643,3	645,3	-2	9,79
ESP-9888	SUN FAST 3200 SDT	643,2	644,9	-1,7	9,79
MON-777	SUN FAST 3200 SDT	635,3	637,3	-2	9,79
ESP-10922	SUN FAST 3300	610,3	610,9	-0,6	10
GBR-1664X_C	SUN FAST 3300	610,6	610,9	-0,3	10
BEL-3501	SUN FAST 35 (2.15)	645,3	647,3	-2	10,45
ESP-10466	SUN FAST 36 (IK)	654,3	656,8	-2,5	11,101
ESP-16591	SUN FAST 36 (IK)	642,5	644,8	-2,3	11,101
ESP-2008	SUN FAST 36 (IK)	641,3	643,6	-2,3	11,101
ESP-5981	SUN FAST 36 (IK)	647,1	649,4	-2,3	11,101
ESP-63381	SUN FAST 36 (IK)	638,1	642,9	-4,8	11,101
ESP-7065	SUN FAST 36 (IK)	652,5	655	-2,5	11,101
ESP-63291	SUN FAST 36 (LK)	650,7	653	-2,3	11,101
ESP-8626	SUN FAST 36 MOD	630	632,1	-2,1	11,121
ESP-10640	SUN FAST 3600	599,1	600,3	-1,2	10,8
ESP-5650_C	SUN FAST 37	663,6	666,3	-2,7	10,944
ESP-5727	SUN FAST 37	645,6	647,8	-2,2	10,944
ESP-6010	SUN FAST 37	644,4	646,4	-2	10,944
ESP-6093_C	SUN FAST 37	652,8	655,3	-2,5	10,944
ESP-6920_C	SUN FAST 37	635,3	637,5	-2,2	10,944
ESP-4041_C	SUN FAST 39 (IK)	622,9	625,3	-2,4	11,56
ESP-5477	SUN FAST 40 (SK)	614,1	616,1	-2	11,71
ESP-7613_C	SUN FAST 40.3	618,1	621,8	-3,7	11,62
ESP-8104_C	SUN FAST 40.3	658,4	660,6	-2,2	11,62
ESP-4841	SUN LEGENDE 41	634,1	635,9	-1,8	12,221
ESP-10662_C	SUN LIBERTY 34	714,1	714,9	-0,8	10,762
ESP-11319_C	SUN LIGHT 30	777	772	5	8,88
ESP-6741_C	SUN LIGHT 30 SD	711,1	713,5	-2,4	8,88
ESP-10311	SUN LIGHT 31 SQ	711,5	713,7	-2,2	9,2
ESP-5889	SUN LIGHT 31 SQ	715,8	718	-2,2	9,2
ESP-11042_C	SUN ODYSSE 24.1	820,1	827,3	-7,2	7,3
ESP-11415_C	SUN ODYSSEY 26	754,8	757,6	-2,8	7,484
ESP-5287_C	SUN ODYSSEY 26	774	776,9	-2,9	7,484
ESP-6413_C	SUN ODYSSEY 29.2	731,6	734,5	-2,9	8,484

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-10224_C	SUN ODYSSEY 30 I	703,2	704	-0,8	8,967
ESP-8175_C	SUN ODYSSEY 32	688,4	689,6	-1,2	9,33
ESP-8880_C	SUN ODYSSEY 32	682,1	683,2	-1,1	9,33
ESP-10237_C	SUN ODYSSEY 32 DK	685,7	688,2	-2,5	9,33
ESP-11044_C	SUN ODYSSEY 32.2	688,8	690	-1,2	9,331
ESP-9634_C	SUN ODYSSEY 32.IDK	697,7	700,5	-2,8	9,33
ESP-9746	SUN ODYSSEY 32.IDK	675,4	677,7	-2,3	9,45
ESP-10569_C	SUN ODYSSEY 33	754,4	755,6	-1,2	9,97
ESP-10916_C	SUN ODYSSEY 33 I	700,6	702,8	-2,2	9,96
ESP-6498_C	SUN ODYSSEY 33 I	704,3	704,8	-0,5	9,96
ESP-6634_C	SUN ODYSSEY 33I DL	688,1	688,5	-0,4	9,96
ESP-10844_C	SUN ODYSSEY 34	701,8	702,9	-1,1	9,975
ESP-10839_C	SUN ODYSSEY 349 TR	719,3	720,9	-1,6	9,972
ESP-11014_C	SUN ODYSSEY 349 TR	658	659,5	-1,5	9,972
ESP-11259_C	SUN ODYSSEY 350	641,3	642,6	-1,3	9,99
ESP-11255_C	SUN ODYSSEY 36 I	677,4	678,3	-0,9	10,675
ESP-6005_C	SUN ODYSSEY 36 I	672,5	674,7	-2,2	10,69
ESP-10390	SUN ODYSSEY 36.I	644,2	646,2	-2	10,675
ESP-10602_C	SUN ODYSSEY 36.I	640,8	643	-2,2	10,675
ESP-10668_C	SUN ODYSSEY 37	667	669,5	-2,5	11,17
ESP-3441_C	SUN ODYSSEY 37	671,5	674,1	-2,6	11,17
ESP-5813_C	SUN ODYSSEY 37	652,8	655,4	-2,6	10,944
ESP-8949_C	SUN ODYSSEY 37	664,7	667	-2,3	11,17
ESP-11291_C	SUN ODYSSEY 37 LEG	681,8	684	-2,2	10,944
ESP-10909_C	SUN ODYSSEY 37.1DK	653,7	654,7	-1	11,2
ESP-10953_C	SUN ODYSSEY 379 DS	676,3	676,6	-0,3	11,17
ESP-10885_C	SUN ODYSSEY 39	620,2	622,6	-2,4	11,56
ESP-11130_C	SUN ODYSSEY 39I	639	640	-1	11,754
ESP-11257_C	SUN ODYSSEY 39I	636,6	639,2	-2,6	11,754
ESP-8674_C	SUN ODYSSEY 39I	624,6	626,8	-2,2	11,754
ESP-9084	SUN ODYSSEY 39I DK	627	628,8	-1,8	11,754
ESP-10629_C	SUN ODYSSEY 40	627,9	631,8	-3,9	11,71
ESP-10870_C	SUN ODYSSEY 40	621,6	626	-4,4	11,71
ESP-5113_C	SUN ODYSSEY 40	626,5	627,5	-1	11,71
ESP-6274_C	SUN ODYSSEY 40	637	639,3	-2,3	11,71
ESP-6514_C	SUN ODYSSEY 40	625,3	626,4	-1,1	11,71
ESP-10123_C	SUN ODYSSEY 40.3	633,3	635,7	-2,4	11,71
ESP-11256_C	SUN ODYSSEY 40.3	622	624,1	-2,1	11,71
ESP-10791_C	SUN ODYSSEY 409 DK	600,4	601,8	-1,4	11,99
ESP-10860_C	SUN ODYSSEY 409 DK	622,7	626,5	-3,8	11,99
ESP-3435_C	SUN ODYSSEY 409 DK	629,6	632,2	-2,6	11,99
ESP-9772_C	SUN ODYSSEY 409 DK	614,1	616,9	-2,8	11,99
ESP-10983_C	SUN ODYSSEY 410	607,2	609,2	-2	11,985
ESP-10976_C	SUN ODYSSEY 42 DS	619,5	622,5	-3	12,59
ESP-8899_C	SUN ODYSSEY 42 DS	603,5	606,4	-2,9	12,59
ESP-8745_C	SUN ODYSSEY 42 I	618,1	620,3	-2,2	12,59
ESP-9814_C	SUN ODYSSEY 42 I	628,1	630,6	-2,5	12,59
ESP-8009_C	SUN ODYSSEY 42I	619,9	622,5	-2,6	12,59
ESP-8826_C	SUN ODYSSEY 43	628,4	633,5	-5,1	12,86
ESP-11113_C	SUN ODYSSEY 44 I	604,2	608,2	-4	13,41
ESP-3385_C	SUN ODYSSEY 440	589,6	593,2	-3,6	12,64
ESP-10510_C	SUN ODYSSEY 45	645,7	647,5	-1,8	13,72
ESP-3438_C	SUN ODYSSEY 509	585,2	586,4	-1,2	14,99
ESP-10691_C	SUN ODYSSEY 509 SD	602,2	596	6,2	14,99
ESP-11381_C	SUN ODYSSEY 54 DS	564,3	569,1	-4,8	16,38
ESP-3067_C	SUN RISE 35	657,6	660,2	-2,6	9,948
ESP-4199_C	SUN RISE 35	667,8	669	-1,2	9,948
ESP-10413_C	SUN WAY 21 (WK)	875,8	841,2	34,6	6,369
ESP-11053_C	SUNSHINE 38	676	680	-4	11,1
ESP-3374_C	SUNSHINE 38	644,3	646,8	-2,5	11,1
ESP-5881_C	SUNSHINE 38	650,8	653,8	-3	11,1
ESP-8528_C	SUNSHINE 38	648,7	651,2	-2,5	11,1
ESP-5684_C	SUPERDORADA	865,3	868,3	-3	6,444
ESP-2768	SURPRISE	709,7	712,1	-2,4	7,64
ESP-5394	SUSPENS	645,5	647,6	-2,1	9,524
ESP-4255	SUSPENS-J	673,2	677,3	-4,1	9,524
ESP-10715	SWAN 36	649,1	651,4	-2,3	11,16
ESP-11399_C	SWAN 36	705,8	707,4	-1,6	10,893
ESP-10780_C	SWAN 42	647,6	650,5	-2,9	12,787

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-42028	SWAN 42 CS	535	536,8	-1,8	12,96
ESP-42142	SWAN 42 CS	534,7	536,5	-1,8	12,96
ESP-4225	SWAN 42 CS	531,6	533,8	-2,2	12,965
ESP-425	SWAN 42 CS	531,9	533,6	-1,7	12,96
ESP-8137	SWAN 42 CS	532,2	533,9	-1,7	12,96
GBR-3642	SWAN 42 CS	532,3	534,5	-2,2	12,96
GER-8042	SWAN 42 CS	533,7	535,4	-1,7	12,96
ESP-11054	SWAN 44 MKI	600,4	603,3	-2,9	13,4
ARG-5835	SWAN 45	522,7	524,4	-1,7	13,829
ESP-10222	SWAN 45	528,6	530,3	-1,7	13,829
ESP-29745	SWAN 45	530,3	533,3	-3	13,829
ESP-390	SWAN 45	529,9	531,6	-1,7	13,829
POR-4525	SWAN 45	530,8	532,5	-1,7	13,829
ESP-15025	SWAN 50 CS	467,8	470,3	-2,5	15,235
GER-5007	SWAN 50 CS	465,1	467,5	-2,4	15,235
ESP-10600	SWAN 56	512,7	515,7	-3	17,175
FRA-5641	SWAN 56	530,6	536,7	-6,1	17,175
ESP-6237	SWAN 56-5	531	534,1	-3,1	17,175
CAY-5812	SWAN 58	477,9	483,3	-5,4	17,942
ESP-10977	SWAN 58	495,2	499	-3,8	17,942
ESP-10908	SWAN 62 FD SK	519,9	526,1	-6,2	19,55
ESP-3365	SWAN 65	537,7	542,2	-4,5	19,68
NZL-966	SWAN 66 3.20	484,6	490,2	-5,6	20,15
ESP-9495	SWAN 75	484,5	490,5	-6	23,276
ESP-9933	SWAN 80 (99)	426,8	432,3	-5,5	24,41
ESP-10893_C	SYMPHONY 30	712,5	714,9	-2,4	9,2
ESP-9983_C	SYMPHONY 30	749,7	752,5	-2,8	9,2
ESP-42	T42 R	502,7	504,6	-1,9	12,806
ESP-11023_C	TELIGA 21	786,4	788,3	-1,9	6,239
ESP-11267_C	TM 42	664,6	666,5	-1,9	12,748
ESP-10817	TOFINOU 12	570,1	571,1	-1	11,99
ESP-3510_C	TOFINOU 12	562	565,4	-3,4	11,99
ESP-3984_C	TOFINOU 12	568,5	571	-2,5	11,99
ESP-11371_C	TOFINOU 16	522,8	527,1	-4,3	16
ESP-89_C	TOFINOU 8	642,2	643,1	-0,9	9,143
ESP-881_C	TOFINOU 950	627,9	629,8	-1,9	9,5
GBR-35_C	TOFINOU 950	634,9	637,1	-2,2	9,5
ESP-3383_C	TORO 25	693,3	695,3	-2	7,493
ESP-9326_C	TORO 25	697,6	699,5	-1,9	7,493
ESP-9690_C	TORO 25	700,9	703,1	-2,2	7,493
BRA-10	TP52	428,7	431,2	-2,5	15,85
ESP-7352	TP52	447,5	450,5	-3	15,84
ESP-7452	TP52	444,5	446,1	-1,6	15,848
ESP-7552	TP52	442,7	444,7	-2	15,85
ESP-5046	TRIANA 26	733,9	736,6	-2,7	7,5
ESP-10247_C	TUCANA 28	668,9	670,8	-1,9	8,15
ESP-8432_C	TUCANA 28 SD	682,7	684,8	-2,1	8,15
ESP-18181_C	TUCANA SAIL 21	768	770,5	-2,5	6,605
ESP-3300_C	UDONDO 40	665,5	668,3	-2,8	11,326
ESP-6725	UFO 28 OD	577,5	580,6	-3,1	8,6
ESP-241_C	VIPER 640	646,7	647,7	-1	6,467
ESP-2507_C	VISIERS 35	657,8	661,1	-3,3	10,565
ESP-68	VISMARA 68	416,8	421,8	-5	20,596
ESP-11403_C	VIVA 700	771,7	773,7	-2	6,923
ESP-6747	VROLIJK 37	611,8	614	-2,2	11
ESP-7834	VROLIJK 37	609,6	611,6	-2	11
ESP-11061_C	WESTERLY LB 31	763	763,8	-0,8	9,363
ESP-11135_C	WIND 44 J	633,4	634	-0,6	14,05
ESP-5593_C	WIND 44 J	644,3	645	-0,7	14,05
ESP-1467_C	WIND 46	657,2	663,8	-6,6	14,072
ESP-2885_C	X - 3/4 TON	620,6	623,3	-2,7	10,058
ESP-2157_C	X 102	659,7	663,2	-3,5	9,979
ESP-2174	X 102	671,9	673,5	-1,6	9,979
ESP-475_C	X 3/4 TON MK II	637,2	639	-1,8	10,034
ESP-10446	X 302	682,9	685,1	-2,2	9,12
ESP-4449	X 302	685,8	687,9	-2,1	9,12
ESP-6069_C	X 302	712,7	715,3	-2,6	9,12
ESP-6280_C	X 302	682,8	686	-3,2	9,12
ESP-93631_C	X 302	684,7	687,2	-2,5	9,12

SAIL NUMBER	CLASS	GPH 25	GPH_2 26	DELTA	LOA
ESP-10823_C	X 332	642,3	644,6	-2,3	10,06
ESP-4662	X 332	645,4	647,7	-2,3	10,06
ESP-4778	X 332	648,9	651	-2,1	10,06
ESP-4884	X 332	644,3	646,5	-2,2	10,06
ESP-5058	X 332	642	644,1	-2,1	10,06
ESP-5408_C	X 332	639,1	641,2	-2,1	10,06
ESP-6539	X 332 SPORT	633,6	635,7	-2,1	10,06
ESP-6777	X 332 SPORT	639,4	641,7	-2,3	10,06
ESP-6023	X 362	633,6	637,4	-3,8	10,718
ESP-2972_C	X 372	640,3	643,2	-2,9	11,005
ESP-431	X 4.0	599,1	602,6	-3,5	11,5
ESP-10827	X 4^3	580,8	582,2	-1,4	12,46
ESP-11400_C	X 4^9	525,8	528,4	-2,6	14,5
ESP-6687	X 412	612	615,7	-3,7	12,52
ESP-5686	X 442	578,1	581,5	-3,4	13,48
ESP-15500_C	X 5^6	516,5	520,4	-3,9	16,476
ESP-9904	X 99	635,6	639,1	-3,5	10,007
ESP-10841_C	X-34	637	639,2	-2,2	10,36
ESP-8088	X-34	639,9	642,2	-2,3	10,34
ESP-8120	X-35	600,8	602,8	-2	10,6
ESP-8121	X-35	607	609	-2	10,6
ESP-8338	X-35	596,8	598,7	-1,9	10,6
ESP-8471	X-35	608,1	610,1	-2	10,6
ESP-8707_C	X-35	601,3	603,2	-1,9	10,6
ESP-9399	X-35	595,3	597,3	-2	10,6
ESP-287	X-362 SPORT	624,6	626,5	-1,9	10,718
ESP-7273	X-37	611,1	613,1	-2	11,345
ESP-7337	X-37	608,4	610,3	-1,9	11,345
ESP-7938_C	X-37	609,7	611,6	-1,9	11,345
ESP-8376	X-37	612,6	614,6	-2	11,345
ESP-9438	X-37	605,6	607,7	-2,1	11,345
ESP-5620	X-382	624	626	-2	11,48
ESP-7601_C	X-382	621,1	624,8	-3,7	11,48
ESP-10005	X-41	566,5	568,6	-2,1	12,35
ESP-255	X-41	564,5	566,4	-1,9	12,35
ESP-8345	X-41	565,6	567,5	-1,9	12,35
ESP-9041	X-41	560,6	562,4	-1,8	12,35
ITA-4149	X-41	564,5	566,4	-1,9	12,35
ESP-7143	X-43	579,5	581,4	-1,9	12,903
ESP-7205	X-46 SD	546,6	551,1	-4,5	13,99
ESP-8119_C	X-482	559,4	562,8	-3,4	14,344
ESP-3372_C	X-50	518,3	522,5	-4,2	15,22
ESP-8288	X-50	542,4	544,3	-1,9	15,22
ESP-8650_C	X-50	535,2	537	-1,8	15,22
ESP-10598_C	X-50 SD	529,7	534	-4,3	15,22
CHI-2665	X-55 DK	522,6	524,4	-1,8	16,83
ESP-11132_C	X-55 DK	519,3	523,8	-4,5	16,83
ESP-396	X-79	701,1	704	-2,9	7,927
ESP-45601	X-99	630	633,4	-3,4	10
ESP-63871	X-99	635,5	638,9	-3,4	9,96
ESP-9900	X-99	633,6	637,1	-3,5	9,96
ESP-3452_C	XC 45	578,9	581	-2,1	13,77
ESP-10038_C	XP-38	593,8	595,2	-1,4	11,58
ESP-10044_C	XP-44	567,3	568,6	-1,3	13,305
ESP-9718	XP-44	547,7	550,3	-2,6	13,289
ESP-9944	XP-44	548,3	549,4	-1,1	13,305
LAT-744_C	XP-44	540,3	543,7	-3,4	13,305
MNE-0602	XP-50	512,2	513,2	-1	15,005
ESP-10376_C	YATLANT 24	736,4	739,1	-2,7	6,75
ESP-10978_C	YATLANT 24	733,9	736,5	-2,6	6,75
ESP-3976_C	YATLANT 24	720,2	722,6	-2,4	6,75
ESP-5894_C	YATLANT 24	730,1	732,5	-2,4	6,75
ESP-6117_C	YATLANT 24	730,3	732,7	-2,4	6,75
ESP-7054	YATLANT 24	737,5	740,2	-2,7	6,75
ESP-7054_C	YATLANT 24	732,3	734,7	-2,4	6,75
ESP-9170	YATLANT 28	684	686,5	-2,5	8,49
ESP-6495_C	YATLANT 7	705,6	705,8	-0,2	6,5
ESP-11337_C	YATLANT OITO	674,6	676	-1,4	7,5
NED-140_C	YNGLING MD	847,6	853,2	-5,6	7,57

VIII edición

El gran encuentro de la vela

GOLDEN CUP BADALONA

30 OCT

31 OCT

1 NOV

2026

Viernes 30 octubre

Regata larga 60 millas

***ORC ALTURA
ORC A2
ORC SOLITARIOS
PROMOCIÓN

***Puntuable Campeonato Cataluña

Sábado 31 octubre

Pruebas barlo-sota

ORC

Domingo 1 noviembre

Regata costera 15 millas

Todas las clases



CIRCUITO REGATAS ausmar

MÁS INFORMACIÓN EN
WWW.GOLDENCUPBADALONA.COM

Organitza: Marina Badalona | Port de Badalona | EN REGATA

Col·labora: Ajuntament de Badalona | Club Vela Badalona | Real Asamblea Española de Capitanes de Yate RAECY | Revista Náutica SKIPPER | ausmar

El equilibrio del plano vélico

Foto: Rolex Sydney Hobart 2023



Hay sensaciones en un barco que cualquier navegante reconoce incluso con los ojos cerrados. Una de ellas es la leve presión en la caña, esa tendencia casi instintiva del barco a buscar el viento —a orzar— como si tuviera voluntad propia. La otra es más inquietante: la de un barco que, en cuanto aflojamos un milímetro de atención, inicia un descenso involuntario hacia sotavento, como si huyera del viento. Esa diferencia entre orzar y arribar define el comportamiento más íntimo de cualquier velero y es, en realidad, una conversación constante entre las velas y la forma del casco.

POR DARÍO D'ATRI, PERIODISTA Y NAVEGANTE — DATRIDAR@GMAIL.COM – @DATRIDAR

Los arquitectos navales hablan de centros de esfuerzo y centros de resistencia, pero para quien navega basta entender que, en cada instante, el barco está negociando su equilibrio: las velas empujan y succionan, la carena resiste y el timón traduce esa interacción en sensaciones físicas.

El eje invisible que gobierna al velero

Como dicen los ingenieros navales, si pudiéramos dibujar sobre el barco dos puntos imaginarios, veríamos mucho más claro lo que ocurre. Uno sería el centro de esfuerzo del plano vélico, el punto donde, simplificando, se concentra la fuerza aerodinámica de mayor y foque. El otro sería el centro de resistencia lateral del casco, la zona que actúa como bisagra hidrodinámica.

Cuando la fuerza de las velas actúa por detrás de ese punto, la proa se siente atraída hacia el viento. Es la saludable tendencia a orzar que nos permite gobernar con sensibilidad nuestro barco. Cuando actúa por delante, el barco tiende a escapar del viento, un comportamiento que suele incomodar y que puede volverse crítico si aparece en plena racha.

Este equilibrio cambia con el viento, con el trimado, con la escora, y dependiendo del barco, con el peso de la tripulación. Es un sistema vivo.

El "efecto succión": el secreto mejor guardado del velero

Una vela no funciona porque el viento la empuje, sino porque genera una fuerza que nace de la diferencia de presiones a ambos lados del tejido. En la cara de sotavento –la curva– la presión cae; en la cara de barlovento aumenta. La vela se convierte así en un ala vertical.

Lo notable es que la mayor parte de la fuerza útil no es empuje, sino succión. Es esa succión la que impulsa al barco hacia ade-



Jeanneau Sun Odysey 415.

lante de forma suave y constante. Pero también implica que, si el flujo se desprende –porque cazamos demasiado, porque escoramos demasiado, porque el ángulo es incorrecto– esa succión desaparece y aparece el descontrol.

Controlar este fenómeno es esencial para mantener el equilibrio del plano vélico. En cierto modo, navegar es gestionar una burbuja de baja presión.

Cuando las velas mandan más que el timón

Los barcos nos cuentan, nos hablan mucho, son elocuentes, a través del timón. Un barco que orza demasiado nos obliga a corregir constantemente, como si la popa fuera demasiado poderosa. Un barco que arriba sin aviso nos hace sentir que el foque domina y que la proa se vuelve ligera, casi ingobernable.



Dehler 38 SQ.



Hanse 590.

Gran parte de estas sensaciones procede del reparto de superficie entre mayor y foque. Por ejemplo:

- Una mayor muy potente y un foque reducido desplazan el centro de esfuerzo hacia atrás: el barco orza.
- Un foque grande y una mayor muy rizada desplazan ese centro hacia proa: el barco arriba.

La escora también cambia el equilibrio, porque modifica la forma sumergida del casco y arrastra al centro de resistencia lateral. Un barco muy escorado casi siempre se vuelve más duro de timón y tiende a orzar más agresivamente.

En el rake del mástil, es decir, en la inclinación del palo hacia adelante o hacia atrás, encontramos otra herramienta delicada: unos centímetros hacia atrás o hacia adelante cambian el comportamiento tanto como una vela mal trimada. Pequeños cambios en la inclinación del mástil producen grandes cambios en cómo navega el barco, en su velocidad, equilibrio del timón, potencia en las velas, etc.

La mayor del siglo XXI: de triángulo dócil a ala eficiente

Durante décadas, la mayor de un crucero o de un barco de regata era un triángulo perfectamente reconocible: poca superficie alta, baluma moderada y un equilibrio general que priorizaba facilidad sobre rendimiento.

Eso cambió cuando los materiales laminados, los sables completos y la informática permitieron diseñar velas más grandes, más rígidas y más estables. Primero llegaron las mayores de gran baluma (“high roach”), que añadían superficie útil arriba sin perder control. Luego apareció el concepto que ha revolucionado la vela moderna: la square-top, la mayor de cabeza cuadrada.





IMOCA 60.

Caso IMOCA: potencia arriba, control en las rachas

En los IMOCA –esos monocascos de 60 pies capaces de surfear a 30 nudos en la Vendée Globe– la mayor square-top es crítica. Su superficie superior añade potencia en vientos medios, pero su capacidad de "abrirse" en las rachas evita que el barco se vuelva ingobernable.

Los patrones de esos barcos geniales explican que, cuando una racha entra en un IMOCA, el top de la vela se abre casi como un amortiguador aerodinámico. Esa descarga reduce escora y evita que el barco tire de la caña con violencia. Sin esa válvula natural, mantener el equilibrio sería casi imposible en un barco tan extremos.

Caso TP52: precisión quirúrgica en el equilibrio

En la TP52 Super Series, los equipos afinan el equilibrio del plano vélico casi como si ajustaran un instrumento musical. El timonel siente enseguida si la mayor está desplazando el centro de esfuerzo demasiado hacia atrás. En esos casos, abren ligeramente la baluma, modifican el twist o adelantan imperceptiblemente el peso de la tripulación. Cuando la mayor se cierra más de lo necesario en ceñida, el barco empieza a "morder" hacia barlovento; cuando el foque entra demasiado libre, el barco se vuelve inestable hacia sotavento.

Dicen algunos trimmers de TP52 que *"la caña te cuenta la historia antes que los instrumentos"*. Un grado de más del timón es perder la regata.

Caso monotipos de crucero (J/70, Melges 24, First 36, Solaris modernos)

En barcos más comunes para el navegante medio, la historia es similar, aunque menos extrema. Un J/70 mal trimado en ceñida orzará sin piedad si la mayor está demasiado cazada. En un First 36 moderno, cuya mayor es mucho más potente que las de hace 20 años, basta con un pequeño error en la baluma para que el barco se vuelva terco a barlovento.



52 Super Series.

> Cuando el plano vélico está equilibrado, la caña deja de corregir y el barco navega casi solo.

Incluso en cruceros como los Solaris o los Swan contemporáneos, donde la potencia vélica ha aumentado significativamente, los diseñadores trabajan para que la mayor no domine en exceso. Por eso muchos incorporan foques autovirantes o mayores fraccionadas: se busca que el barco mantenga ese ligero equilibrio "a favor de orzar", pero sin convertirse en un tirano.

El timón, ese sismógrafo del barco

Nadie conoce mejor el equilibrio del barco que la mano que sostiene la caña. El timón vibra, presiona, se alivia, se endurece, avisa. Cada cambio en la mayor, cada ajuste del foque, cada kilo de escora, cada pequeña modificación del viento altera ese equilibrio.

Un barco equilibrado es aquel que mantiene una ligera, casi imperceptible tendencia a orzar, la suficiente para sentir vida en la caña pero no tanto como para frenar al barco. Cuando alcanzamos ese punto dulce, el velero deja de pelear con el viento y empieza a hablar su mismo idioma.

Ese equilibrio no es una ciencia exacta, sino un arte que mezcla teoría y sensibilidad. Se afina con el rake del mástil, con la forma del foque, con los tensores de la mayor, con el carro, con el traveler, con el twist. Cada ajuste mueve ligeramente ese centro de esfuerzo invisible, como si estuviéramos desplazando una brújula dentro del barco.

Una conversación permanente

Navegar bien es entender ese diálogo continuo entre el plano vélico, el casco y la hidrodinámica. Los IMOCA lo llevan al extremo. Los TP52 lo convierten en precisión científica. Los monotipos modernos lo traducen a sensaciones que cualquiera puede sentir en la mano. En todos los casos, el principio es el mismo: si el plano vélico está equilibrado, el barco fluye. Si no lo está, pelea. Y en esa diferencia se esconde el arte –y el placer–. Es la maravilla de navegar, es la maravilla de sentir cada instante el barco hablándonos a través del timón.

El comportamiento de un velero, al final, se explica con aerodinámica, hidrodinámica y geometría. Pero navegar se siente mucho más humano que eso. La tendencia a orzar o arribar no es un fenómeno frío sino una especie de diálogo íntimo entre el barco y el viento, donde las velas modernas –más eficientes, más potentes, más inteligentes– han elevado el nivel del baile.

Comprender ese equilibrio, o al menos intuirlo, transforma la navegación. No se trata solo de ir rápido, sino de que el barco fluya, que la caña deje de ser una herramienta de corrección y se convierta en un instrumento musical. Cuando el plano vélico está equilibrado, el timón vibra con vida propia, el barco se estabiliza y sentimos esa rara sensación de armonía: el barco navega casi solo, sin pelearse con nada, avanzando con la suavidad de quien conoce el secreto del viento.


First 31.7.



First 36.

© Torveo



Clase J70.

First 36 SE

El salto definitivo hacia el rendimiento puro



En un momento en el que la vela de altas prestaciones vive una auténtica revolución, el Beneteau First 36 SE irrumpe como una de las propuestas más radicales y coherentes del mercado. No es simplemente una evolución del First 36: es una reinterpretación enfocada sin concesiones al rendimiento, pensada para quienes entienden la navegación como una experiencia física, técnica y, sobre todo, emocionante.



ADN racing sin filtros

El First 36 SE —Seascape Edition— nace con una premisa clara: maximizar la velocidad y el planeo. Diseñado por Samuel Manuard y con la participación de especialistas en IRC y ORC, el barco ha sido concebido como un auténtico "pure planning racer", optimizado para competir al máximo nivel en tiempo compensado.

La clave está en su dieta extrema. Con aproximadamente un 10% menos de desplazamiento respecto a la versión estándar, el SE reduce inercias, mejora la aceleración y facilita el planeo incluso en condiciones moderadas.

El resultado se traduce en sensaciones inmediatas: respuesta directa al timón, facilidad para colocar el barco en la ola adecuada y una navegación viva, donde cada ajuste tiene impacto real en la velocidad.











Velocidad accesible, control total

Lejos de ser una máquina indomable, el First 36 SE sorprende por su equilibrio. La ergonomía del cockpit, con todos los controles al alcance del patrón, permite una navegación eficiente incluso en tripulaciones reducidas.

La doble pala de timón aporta estabilidad y precisión, especialmente en rumbos abiertos, donde el barco muestra su verdadera naturaleza. Es ahí, bajo gennaker, donde el SE se siente en su elemento: rápido, estable y capaz de alcanzar velocidades de dos dígitos en condiciones favorables.

Además, la incorporación de soluciones como sistemas ajustables en el gobierno o elementos en carbono refuerzan ese carácter técnico y moderno que define al modelo.

Filosofía Seascape: menos peso, más sensaciones

El First 36 SE recoge la herencia conceptual de Seascape: eliminar todo lo superfluo para potenciar la experiencia de navegación. Cada componente ha sido revisado con ese objetivo, desde la reducción de materiales hasta la simplificación de interiores.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Eslora total: 11,98 m · **Manga:** 3,8 m · **Desplazamiento en rosca:** 4.400 kg · **Altura sobre flotación:** 17,8 m · **Calado (corto):** 1,95 m · **Capacidad de combustible:** 70 L · **Capacidad de agua dulce:** 200 L · **Potencia máxima del motor:** 29 CV



Aun así, mantiene una base funcional heredada del First 36, con configuración de tres cabinas y capacidad para tripulación completa en regata, lo que lo convierte en una plataforma versátil para campañas offshore o circuitos ORC.

Un barco para una nueva generación de regatistas

Más que un barco, el First 36 SE es una declaración de intenciones. Representa a una nueva generación de navegantes que buscan rendimiento sin renunciar a la accesibilidad, tecnología sin perder sensaciones y competición sin perder el placer de navegar.

En un mercado donde las fronteras entre crucero y regata se difuminan, Beneteau apuesta aquí por lo contrario: definir con claridad un producto enfocado al rendimiento puro. Y lo hace con un diseño que no solo convence en cifras, sino, sobre todo, en el agua.

https://www.beneteau.com/



Gitana 18

El inicio de una nueva era en la vela oceánica



El estreno del nuevo Gitana 18, el Maxi Edmond de Rothschild, marca un punto de inflexión en la evolución de los grandes trimaranes oceánicos. Tras su botadura el pasado 14 de febrero, el gigante de 32 metros ha comenzado sus primeras pruebas en el mar, abriendo una nueva etapa para el equipo Gitana y para la propia navegación oceánica de alto rendimiento, en el que es el trimarán más grande jamás costruido y que tiene como objetivo volar el 100 x 100 de tiempo.

El pasado 10 de marzo, frente a las costas de Lorient (Francia), el trimarán realizó sus primeras millas en condiciones reales. No se trataba de buscar velocidad, sino de entender el barco. De empezar a descifrar un proyecto que, iniciado en 2022, representa uno de los desarrollos tecnológicos más ambiciosos de la clase.

"Todo es diferente", reconocía su patrón, Charles Caudrelier, tras la primera navegación. Y esa es, precisamente, la clave. El Gitana 18 no es una evolución, es una ruptura. Un barco concebido desde cero para llevar el vuelo oceánico a otro nivel.

Las primeras pruebas, realizadas con vientos suaves entre Groix y Belle-Île, sirvieron para validar sistemas, ajustar sensaciones y empezar a construir la relación entre tripulación y máquina. A bordo, cada elemento es nuevo: desde el sistema de gobierno hasta la arquitectura del mástil y los apéndices. Un conjunto que exige tiempo, método y paciencia.

Porque si algo tiene claro el equipo es que hay que analizar y calcular bien caulquier movimiento.

El calendario está diseñado para una puesta a punto progresiva, en la que cada fase tiene su momento. Los foils, pieza clave del rendimiento, se integrarán más adelante. Ahora, el objetivo es comprender. Acumular horas. Detectar límites.

Las primeras sensaciones, eso sí, son prometedoras. "Es un placer volver al mar después de tanto trabajo en tierra", apuntaba Caudrelier, consciente de que lo vivido hasta ahora es solo el inicio.

Más allá de la ingeniería, el Gitana 18 también vuelve a fusionar vela y arte. Siguiendo la línea iniciada en 2017, el proyecto mantiene su colaboración con el Palais de Tokyo, esta vez con la firma de los artistas Florian y Michaël Quistrebert. El resultado es una identidad visual potente, moderna, que refuerza la dimensión cultural de un barco que ya es mucho más que una máquina de competir.

La primera regata en la que participará el Gitana 18 será la Ruta del Ron que partirá el 1 de noviembre de 2026 desde Saint-Malo, en la Bretaña francesa y con final en Pointe-à-Pitre, en Guadalupe, en la que será la primera navegación en solitario con el nuevo barco de Caudrelier.

http://www.gitana-team.com/

Foto: Eloi Stichelbaut

Pilar Pasanau da la vuelta al mundo en solitario



LA regatista oceánica catalana, Pilar Pasanau, ha completado la vuelta al mundo en la Mini Globe Race, convirtiéndose en la primera española en lograrlo en solitario, firmando una de las mayores gestas recientes de la náutica española.

Durante cerca de seis meses de navegación efectiva, Pasanau recorrió más de 24.000 millas a bordo de su Peter Punk, un velero de apenas 5,8 metros de eslora. Una dimensión que da medida real al desafío: cruzar océanos en una embarcación mínima, en completa autonomía y enfrentándose en solitario a todo tipo de condiciones.

La Mini Globe Race, con salida en Antigua en 2025 y final en marzo de 2026, reunió a quince navegantes en un recorrido en cinco etapas que combina técnica, resistencia y fortaleza mental. Pasanau no solo completó el reto, sino que lo hizo manteniéndose en el grupo de cabeza, ganando la última prueba de Recife a Antigua y acabando cuarta de la general.

"Ha sido una experiencia fantástica, aunque muy exigente", reconocía, destacando especialmente la dureza del temporal vivido en la última semana.

Más allá del resultado, su logro trasciende lo deportivo. Pasanau abre una nueva puerta para la vela española —y especialmente femenina— en la navegación oceánica en solitario. Un sueño cumplido. Se une así a Anna Corbella con dos Barcelona World Race y Támara Echegoyen con una The Ocean Race y un intento del Trofeo Julio Verne.

https://minigloberace.com/

Juan Merediz bate el récord de La Ruta del Descubrimiento con el Fundación Xana



JUAN MEREDIZ ha firmado una de las grandes gestas recientes de la vela oceánica española. A bordo del Fundación Xana, un Pogo 40, el navegante asturiano ha establecido un nuevo récord en la Ruta del Descubrimiento tras completar la travesía entre Cádiz y San Salvador (Bahamas) en 18 días, 20 horas y 26 minutos.

El nuevo registro rebaja en más de dos días la marca que permanecía vigente desde 2015, cuando el italiano Sergio Frattaruolo, con el Calaluna, fijó el tiempo en 21 días, 11 horas y 19 minutos. Una mejora significativa en una ruta que combina historia, exigencia y navegación pura.

La salida tuvo lugar el 24 de marzo desde la bahía de Cádiz, con más de 3.800 millas por delante siguiendo la estela de Cristóbal Colón. Un recorrido que exige una lectura constante del océano: vientos inestables, zonas de calma y la dureza de la navegación en solitario convierten este desafío en uno de los más completos del Atlántico.

Merediz supo interpretar cada fase del recorrido. La elección de la ventana de salida, la gestión de los sistemas meteorológicos y un ritmo sostenido —con medias cercanas a los 10 nudos— fueron determinantes para batir un récord que llevaba una década intacto.

Pero este proyecto va más allá del cronómetro. El Fundación Xana navega bajo el impulso de la Fundación Xana, creada para apoyar a niños con enfermedades graves y a sus familias. La travesía sirvió también como altavoz solidario, sumando deporte y compromiso.

Tras el récord, Merediz puso proa a San Agustín (Florida), donde culminó la expedición con un homenaje a Pedro Menéndez de Avilés, cerrando así un círculo que une historia, océano y navegación en estado puro.

https://juanmerediz.com/



El fondo de inversión Quantum Pacific adquiere el Spain SailGP

La vela profesional en España acaba de vivir uno de sus movimientos más relevantes de los últimos años. La venta del equipo español SailGP Team al fondo inversor Quantum Pacific no solo garantiza el futuro del equipo español, sino que marca un antes y un después en la dimensión económica del deporte náutico en nuestro país.

La operación, aunque no han trascendido las cifras económicas, está considerada la mayor inversión realizada hasta la fecha en un equipo de vela en España, confirma además el crecimiento de SailGP como una propiedad deportiva global de primer nivel. Un campeonato joven, pero con una proyección que ha captado el interés de grandes grupos inversores internacionales.

Para Quantum Pacific, con una cartera que incluye activos como el Atlético de Madrid o el Movistar Team de ciclismo, la entrada en SailGP responde a una apuesta por plataformas deportivas con recorrido, audiencia global y capacidad de crecimiento. En ese contexto, España se presenta como un mercado estratégico para este fondo de inversión internacional.

El Spain SailGP llega a esta nueva etapa como una de las grandes referencias de la liga, tras proclamarse campeón de la Temporada 4 y consolidarse como uno de los equipos más consistentes del circuito. El equipo seguirá liderado por los campeones olímpicos Diego Botín y Florian Trittel, donde combina rendimiento deportivo y proyección comercial.

La entrada de Quantum Pacific busca dotar al equipo de estabilidad, recursos y estructura para competir en igualdad de condiciones con el resto de franquicias, en un campeonato donde el nivel no deja de crecer.

"Estamos aquí para ganar y construir un proyecto a largo plazo", señalaba Antoine Bonnier, CEO de Quantum Pacific en Reino Unido, nuevo propietario del equipo.

Desde SailGP, su director general, Andrew Thompson, subraya la importancia del movimiento: España es uno de los mercados clave de la liga, tanto por su cultura deportiva como por la respuesta del público, que ha convertido citas como Cádiz en un referente del circuito.

Mientras que Tony Alquézar, CEO del equipo destaca que el equipo seguirá siendo español: "Una de las claves del acuerdo es que el proyecto seguirá siendo español. "Ellos querían este equipo, no otro. Creen en el talento deportivo en España y en su potencial", subraya, descartando cualquier cambio de país o identidad.

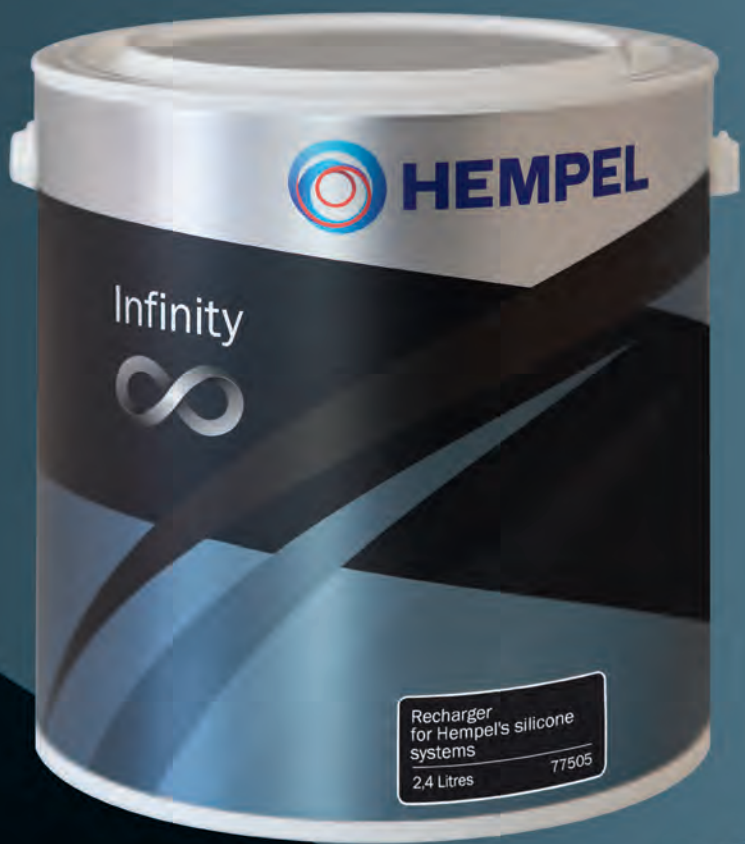
La próxima parada será Valencia, en septiembre de 2026, en lo que supondrá un nuevo impulso para la competición en territorio español.

Con esta operación, Los Gallos dejan de ser una promesa para convertirse en una estructura consolidada al menos económicamente.

https://sailgp.com/

Pain(t)less.

- ✓ Menos costes
- ✓ Menos trabajo
- ✓ Menos pintura
- ✓ Más ahorro
- ✓ Más tiempo libre
- ✓ Más navegación



Menos es más.

¿Todavía no usa Silic One?

Hempel's Infinity es un recargador revolucionario al agua para el sistema Hempel's Silic One que prolonga el rendimiento del Silic One. Aplíquela sobre Silic One una vez por temporada para disfrutar de una experiencia sin pintura y sin esfuerzo.

hempelyacht.es

HEMPEL
Trust is earned

Dani Anglada hace historia en la vela inclusiva



Dani Anglada es un regatista catalán vinculado al Port Masnou que se ha convertido en una de las figuras de referencia de la vela inclusiva en España. Su vida cambió el 11 de enero de 2018, cuando, mientras navegaba en un buque cerca de Hawái, sufrió un grave accidente tras la explosión de un extintor que le hizo perder la vista a los 31 años.

Tras un largo y complejo proceso de adaptación, y gracias al apoyo de entidades como la ONCE y la Fundación Isidre Esteve, Anglada encontró la manera de volver al mar y retomar su pasión por la navegación. Sin embargo, su objetivo fue más allá de regresar a navegar.

Con el tiempo ha impulsado un proyecto centrado en la vela inclusiva, con la intención de acercar el deporte náutico a las personas con discapacidad visual. Su propósito es que quienes no pueden ver también puedan experimentar el mar en igualdad de condiciones, tomando decisiones a bordo y participando activamente en la navegación.

Hoy, Dani Anglada combina su faceta deportiva con la promoción de la vela adaptada, trabajando para que cada vez más personas con discapacidad visual tengan la oportunidad de descubrir y disfrutar del mar.

Un año histórico

El regatista invidente catalán Dani Anglada ha protagonizado un año histórico para la vela inclusiva en España. Anglada logró en 2025 varios hitos que lo han situado como una de las figuras más destacadas de este ámbito deportivo.

En julio se convirtió en la primera persona ciega en circunnavegar en solitario la isla de Wight, en el Reino Unido, tras más de trece horas navegando un patín catalán en el exigente escenario del Solent. Meses después, en diciembre, consiguió la medalla de plata en el primer Campeonato del Mundo de Vela Inclusiva disputado en Omán.

El equipo español, formado apenas tres semanas antes de la competición, estuvo integrado por la surfista invidente Carmen López, la regatista olímpica y bicampeona mundial de Yngling Mónica Azón, que se encargó de las labores tácticas y el heptacampeón de España de F18 Jordi Sánchez, que fue el encargado de controlar la proa. A bordo de un Fareast 28R, la tripulación española finalizó segunda tras el equipo británico, que acumulaba quince años navegando juntos.



Anglada gobernó el barco desde el timón siguiendo las reglas del blind sailing, modalidad en la que los regatistas videntes no pueden llevar ni el timón ni las escotas principales. La comunicación entre los miembros de la tripulación y la navegación basada en sensaciones fueron claves para el resultado.

Espíritu de superación

"*La primera limitación somos nosotros mismos. Si tienes un pensamiento, trabájalo, lúchalo, rodéate de las mejores personas y no dejes que gente 'tóxica' influya. Será duro, no lo niego, ha habido momentos que he pensado que no puedo más, pero estoy satisfecho de no haberlo parado y haber llegado hasta aquí*", expicaba Anglada a la revista Skipper, con este espíritu vitalista y de superación que le caracteriza.

Éxitos reconocidos

El éxito deportivo ha sido reconocido también fuera del agua. En enero de 2026, Dani Anglada recibió el Premio al Mérito Deportivo en la Festa de l'Esport Català y con el Premio Especial en la Festa de la Federació Catalana de Vela. Además su proyecto 'Yes We sail' fue nominado a 'Equipo del Año' en los premios de la World Sailing.

Más allá de los resultados, Anglada impulsa ahora un proyecto para crear una escuela de vela destinada a personas con discapacidad visual en el Port Masnou. El objetivo es facilitar el acceso al deporte y ampliar la práctica de la vela inclusiva en España, en un momento en el que este tipo de competiciones aspiran a volver al programa paralímpico de cara a los Juegos de Brisbane 2032.

https://yeswesail.org/



Tras perder la vista en 2018, el regatista catalán Dani Anglada ha convertido la adversidad en motor de superación, logrando hitos históricos y promoviendo el acceso al mar para personas con discapacidad visual.





Vela
Catalana
Federació



La Lliga Blava, el futuro de la vela escolar en Catalunya

LA Lliga Blava Escolar es un proyecto impulsado por la Federació Catalana de Vela y la Fundació Barcelona Capital Nàutica que nace con el objetivo de fomentar la vela entre los más jóvenes de una forma inclusiva, accesible y dinámica. Dirigida a niños de entre 8 y 12 años que ya han tenido un primer contacto con este deporte, la liga se presenta como el siguiente paso para consolidar su aprendizaje e introducirlos en la competición de forma progresiva y lúdica. Su formato combina entrenamientos regulares con encuentros mensuales a lo largo del litoral catalán, donde los participantes compiten en parejas mixtas representando a su club, escuela y municipio.

Las primeras jornadas han demostrado el potencial del proyecto, con una alta participación y un ambiente marcado por el aprendizaje, la diversión y el trabajo en equipo. Más allá de la competición, la Lliga Blava fomenta valores como el respeto por el medio ambiente y el sentimiento de pertenencia, consolidándose como una herramienta clave para dar continuidad a los jóvenes dentro de la vela. Con la mirada puesta en el futuro, el proyecto aspira a seguir creciendo, llegar a más territorios e incorporar nuevas herramientas para impulsar una nueva generación de navegantes.



La Federació Catalana de Vela impulsa el futuro con el Plan Estratégico Infantil y Juvenil 2026–2028

LA Federación Catalana de Vela ha presentado el nuevo Plan Estratégico de Clases Infantiles y Juveniles 2026–2028 al Comité de Vela Ligera y a su Junta Directiva, con el objetivo de reforzar la base de la vela catalana e incrementar el número de regatistas jóvenes. El documento nace para dar respuesta a los retos actuales del sector, como la disminución de la participación, el aumento de los costes y la dificultad de continuidad deportiva en el paso entre etapas formativas.

El plan establece acciones concretas para mejorar la captación —especialmente a través de programas como Esport Blau Escolar—, facilitar el acceso a la práctica de la vela y revisar el modelo competitivo para hacerlo más sostenible y equilibrado territorialmente. Con objetivos como aumentar la participación y reducir el abandono, la Federació apuesta por garantizar el relevo generacional y consolidar el futuro de la vela en Catalunya.

El Parlament respalda la vela para proteger los deportes de mar



EL presidente de la Federació Catalana de Vela, Josep Maria Isern, compareció en el Parlament de Catalunya para exponer la situación de los deportes de mar y defender su papel esencial en el litoral catalán. Durante su intervención, destacó la función social, deportiva y formativa de la vela, así como la necesidad de garantizar su acceso a los puertos y espacios marítimos.

La comparecencia generó un amplio consenso político, con apoyo a la necesidad de reformar la normativa portuaria para proteger e impulsar estas actividades. El objetivo es asegurar el futuro de los deportes de mar, reforzando su presencia en los puertos y reconociendo su impacto positivo en el ámbito social, económico y territorial de Catalunya.

La Festa de la Vela Catalana 2025 celebra los éxitos de la temporada y mira al futuro



LA Festa de la Vela Catalana 2025 reunió a la gran familia de la vela en los Tinglados del Port de Barcelona en una velada marcada por el reconocimiento a los éxitos deportivos y al talento de los navegantes. Los premios a Mejor Navegante Absoluto fueron para Julia Gómez, del CN El Balís, regatista de iQFoil y subcampeona de España, y para Florian Trittel, también del CN El Balís, regatista de 49er y campeón del mundo. Uno de los momentos más destacados fue el reconocimiento a su medalla de oro en los Juegos Olímpicos de París 2024, poniendo en valor la excelencia de la vela catalana a nivel internacional.

Como gran novedad, este año se incorporaron los premios a Mejor Navegante Infantil, que recayeron en Alexia Sotomayor, del CN Vilassar de Mar, tercera en la Copa de España de Optimist, y en Juan Lleonart, del CN El Balís, campeón del mundo por equipos. La noche incluyó también la entrega de diversas distinciones especiales, destacando la Distinción de Honor a Joaquim Barenys por su trayectoria y dedicación a la vela. La gala puso en valor el presente y el futuro del deporte, con una clara apuesta por el talento joven.

Vela
Catalana
Federació



Semana Santa de podios para la vela catalana en tres grandes campeonatos

LA vela catalana ha firmado una Semana Santa de gran nivel competitivo, sumando podios y resultados destacados en tres citas clave del calendario nacional e internacional. En el 55º Trofeo S.A.R. Princesa Sofía, disputado en Mallorca, sobresale la victoria de Jordi Xammar (RCN Barcelona) en la clase 470 Mixto, confirmando el excelente momento de los regatistas catalanes en una de las regatas de referencia a nivel mundial. Más allá del podio, la participación catalana ha sido amplia y ha permitido seguir acumulando experiencia en clases olímpicas con presencia en 49er, Formula Kite, ILCA 7 e IQFoil.

El Campeonato de España de Optimist, en Bilbao, fue especialmente brillante para la delegación catalana. Los regatistas lograron varios podios: Toni Rivas ganó el oro en sub-13 masculino, Damià Galcerà (RCN Barcelona) subió al tercer escalón del podio, y Alexia Sotomayor (CN Vilassar de Mar) obtuvo la plata en sub-13 femenino. Además, el equipo catalán se proclamó vencedor del Campeonato de España por autonomías, un reconocimiento al trabajo de base y al alto nivel de la vela joven catalana.

Por último, el Campeonato de España de 420, disputado en Alicante, dejó un balance extraordinario con múltiples títulos y podios. Juan Lleonart y Damian Tierno (CN El Balís) se proclamaron campeones de España sub-17, mientras que Elena López y Giulia Sandri (CN El Balís) firmaron un doble éxito como campeonas sub-17 femeninas y subcampeonas absolutas femeninas. Agnès Hadzi Janev y Daniela García (CN El Balís) también brillaron con dos terceros puestos, y Nico Leralta (CN Vilassar de Mar), junto a Marc Roig (CN El Balís), se llevaron la victoria en categoría sub-15. Un conjunto de resultados que refuerza el gran momento de la vela catalana en todas sus categorías.



La Federació Catalana de Vela impulsa el WingFoil

LA Federació Catalana de Vela, junto con la Fundació Barcelona Capital Nàutica, continúa apostando por la innovación con el desarrollo del proyecto WingFoil 2026, dando continuidad al trabajo iniciado el año pasado. La iniciativa tiene como objetivo potenciar una disciplina en plena expansión y ofrecer nuevas oportunidades a los regatistas, especialmente a aquellos que aún no han tenido contacto con el foiling.

El proyecto facilita el acceso a esta modalidad sin necesidad de disponer de material propio, convirtiéndose en una puerta de entrada accesible hacia la navegación más moderna. El programa se estructura en tres líneas principales: la formación de técnicos, la realización de tests para regatistas infantiles y juveniles, y la creación del Equip Català de WingFoil.

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:

CENTRA'T EN GUANYAR
NAVEGA SEGUR



Imatge: Sailing Energy

Descobreix totes les llicències

#velacatalana
vela.cat

Vela Catalana Federació



PORT GINESTA

REAL CLUB NÁUTICO DENIA

EN REGATA

ES NÀUTIC

R.C.N. PORT POLLENÇA

CN el Balís

PORT ROSES

CLUB NÁUTIC SALOU

Club Náutico SANTA PONÇA

Port de Badalona

Real Federación Española de Vela

FEDERACIÓ BALEAR DE VELA

somvela FEDERACIÓ

Vela Catalana Federació

gen ROSES

CLUB VELA BADALONA

salonnautico INTERNACIONAL DE BARCELONA

REVISTA NÁUTICA SKIPPER

ausmar

Real Asamblea Española de Capitanes de Yate RAECY

Calendario de 2026

ENERO

01-04 Trofeo Ciudad de El Puerto (Bahía de Cádiz)
07-11 Salida RORC Transatlantic Race (Lanzarote-Antigua)
17-24 Campeonato del Mundo ILCA Sub-21 (Lanzarote)
29-31 Copa España Windsurfer (Arrecife)
29-01 febrero Trofeo Euromarina Optimist Trophy (Torrevieja)
30-05 febrero Lanzarote International Regatta (Marina Rubicón, Lanzarote)

FEBRERO

04-08 44Cup Calero Marinas (Puerto Calero, Lanzarote)
04-08 Campeonato de España ILCA 4 (Los Alcázares)
06-11 iQFoiL Games Lanzarote 2026 (Lanzarote)
11-15 International Vila de Palamós Optimist-Nations Cup (Palamós)
19-22 Comunitat Valenciana Olympic Week (Valencia, Torrevieja, Denia)
20-22 Copa de España IOM (Torrevieja)
26-01 marzo Semana Olímpica Andaluza (Bahía de Cádiz)

MARZO

01-07 Campeonato de Europa ORC A2 (Altea)
12-15 Copa de España 49er, FX y Nacra 17 (S'Arenal)
14-21 Dragon Gold Cup 2026 (Puerto Portals, Mallorca)
27-04 abril Trofeo SAR Princesa Sofía (Mallorca)
30-04 abril Campeonato de España Optimist (Getxo)
31-04 abril Campeonato de España 420 (Alicante)
31-04 abril Campeonato de España 29er (Gran Canaria)

ABRIL

02-04 La Ruta de la Sal – Rumbo Ibiza** (Barcelona/Denia-Ibiza)
02-05 Copa España de Snipe (Los Nietos)
11-18 Campeonato de Europa ILCA (Los Alcázares)
22-26 Campeonato España ILCA 6 (Melilla)
29-03 mayo PalmaVela 2026 (Mallorca)
30-02 mayo Copa de España Europe (El Masnou)
30-03 mayo Copa de España 420 (S'Arenal)

MAYO

04-09 52 Super Series Puerto Portals (Mallorca)
07-10 Copa España de Optimist (Vigo)
19-24 Campeonato Europa Funboard (Los Alcázares)
21-31 Trofeo Conde de Godó (Barcelona)
22-23 Regata Bahía de Pollença* (Port Ginesta – RCN Port de Pollença)
28-31 Campeonato de España ILCA Master (Portosín)
28-5 junio Campeonato de Europa Clase A (Los Alcázares)

JUNIO

11-14 IX Vela Clàssica Costa Brava* (L'Estartit)
11-14 Campeonato de España J80 (Getxo)
18-21 VIII Semana Clásica Puerto Sherry – Memorial Pedro Bores* (Puerto Sherry)
19-21 Trofeo Costa Azahar (Castellón)
23-27 Copa de España Catamaranes (Vigo)
24-27 Campeonato de España Optimist por Equipos de Autonomías (Bahía de Cádiz)
24-28 Campeonato de Europa J80 (Getxo)
junio Ruta de la Tramuntana* (CN El Balís – CN l'Escala)
25-04 julio Trofeo SM La Reina (Valencia)

JULIO

08-11 XIX Puig Vela Clàssica Barcelona*
07-10 Campeonato de España Waszp (Los Alcázares)
11-18 Campeonato de Europa Waszp (Los Alcázares)
20-25 52 Super Series Marina Rubicón (Lanzarote)
20-26 Campeonato de Europa J70 (Barcelona)
23-26 TabarcaVela (Alicante)
24-26 IV Regata Clásicos Comunitat Valenciana* (Jávea)
30-02 agosto Copa de España Finn (La Coruña)

AGOSTO

01-08 Copa del Rey (Palma)
11-15 XXXI Regata Illes Balears Clàssics – Vela Clásica Mallorca* (Mallorca)
19-23 Semana Náutica de El Puerto de Santa María (Bahía de Cádiz)
20-22 Trofeo Cormorán – Petits Cellers* (Pollença)
24-29 52 Super Series Puerto Calero (Lanzarote)
25-29 XXII Copa del Rey de Barcos de Época – Vela Clásica Menorca* (Mahón)

SEPTIEMBRE

03-06 Trofeo Príncipe de Asturias (Bayona)
11-15 Campeonato de España Kite (Tarifa)
12-13 Regata Rei en Jaume* (Salou – Santa Ponça)
17-20 Ibiza JoySail 2026 (Marina Ibiza)
18-20 Regata Rey Juan Carlos I (Sanxenxo)
19-26 Campeonato del Mundo Snipe (Mahón)
21-27 Campeonato de Europa Sportboat (Los Alcázares)

OCTUBRE

13-04 Copa de España Patín a Vela (Roses)
05-10 Final 52 Super Series (Valencia)
06-11 Campeonato de Europa Flying Fifteen European (Mallorca)
14-17 Campeonato de España Finn (Los Alcázares)
16-18 Final Campeonato de España Cruceros (Bayona)
16-23 Campeonato de Europa Finn Master (Los Alcázares)
29-01 noviembre Copa de España ILCA 4 (Pollença)
31-02 noviembre Campeonato de España Snipe Master (Motril)
30-01 noviembre Golden Cup Badalona* (Marina Badalona)

NOVIEMBRE

04-08 Final 44Cup (Cartagena)
05-04 Campeonato de España 470 (Barcelona)
13-28 Semana Olímpica Canaria (Gran Canaria)

DICIEMBRE

04-08 Trofeo Ciutat de Palma (Mallorca)
05-08 Copa de España ILCA 6 (Bahía de Cádiz)
18-22 Campeonato de Europa de Europe (Palamós)
18-22 Christmas Race (Palamós)

*Calendario Vela Clásica 2026. XVI TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM
** Calendario Regatas AUSMAR. Enregata

REGATA
CURT Ediciones, S.A.
Passeig de Gràcia, 63, 1º 2ª
08008 Barcelona • Tel.: 93 318 01 01
100x100regata@curtediciones.com
www.skippermar.com
www.curtediciones.com

El presente calendario está confeccionado con información recibida en nuestra redacción, eximiendo toda responsabilidad sobre cambios de fechas.
Para envío de información: 100x100regata@curtediciones.com



LEONARDO CONDOR

XVI
TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

COPA DE ESPAÑA DE VELA CLÁSICA 2026

11-14 JUNIO
Vela Clásica Costa Brava
CN Estartit

18-21 JUNIO
Semana clásica Puerto Sherry
CN Puerto Sherry

08-11 JULIO
Puig Vela Clásica Barcelona
RCN Barcelona

24-26 JULIO
Vela Clásica de la Comunitat Valenciana
CN Jávea

11-15 AGOSTO
Illes Balears Clàssics
Club de Mar-Mallorca

20-22 AGOSTO
Trofeo Cormoran
RCN Puerto Pollensa

25-29 AGOSTO
Copa del Rey de Barcos de Época
CM Mahón

BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA
CLASSIC AND VINTAGE YATCHS
www.trofeomarenostrum.com

CLUB NÀUTIC ESTARTIT
PUERTO SHERRY
RCNB
CLUB DE MAR
RCNPP
CLUB NÁUTICO JÁVEA