

# NAUTICA

COPA AMÉRICA



CARLO BORLENGHI / ALINGHI

**33ª EDICIÓN.** El BMW Oracle denuncia a Alinghi al considerar ilegítima la sede de los Emiratos Árabes y pide que el duelo se dispute en Valencia. Mientras, el catamarán de Bertarelli ya navega en el Golfo Pérsico. Manuel Ruiz de Elvira, diseñador del trimarán americano y ex del equipo suizo, analiza para NÁUTICA la caótica batalla legal y deportiva que sufre la competición

## JAQUE A RAS AL-JAIMA



**COMPETICIÓN. MUNDIAL TP52.** El argentino Matador se alza con el título en Mallorca tras el descalabro del Bribón de Araujo. / 6

**SALONES. BARCELONA.** La muestra más importante del mercado nacional combatirá la crisis con nuevas ayudas al comprador. / 8 y 9



## MANUEL RUIZ DE ELVIRA

Veinte años ligados a la regata y su condición de ex Alinghi convierten al diseñador del BMW Oracle en una eminencia de la polémica 33ª edición. El español analiza para NAUTICA la actitud del equipo norteamericano

### «Bertarelli adoptó la postura del dictador benevolente»

**N**ALBERTO MAS HÉCTOR ATIENZA  
 adie como Manuel Ruiz de Elvira (Huelva, 1963) conoce mejor los dos sindicatos protagonistas de la polémica 33ª Copa América. Este andaluz de nacimiento y madrileño de adopción ayudó desde el estudio de diseño a que Alinghi conquistara la Jarra de las Cien Guineas en 2003 y a defender el trofeo en 2007. Desde hace dos años y medio milita en el archienemigo, el BMW Oracle, dispuesto a levantar su tercer título. Esta vez el ingeniero naval ha tenido que adaptarse a un inédito diseño de embarcación y a un caótico pulso legal. Ruiz Elvira descubre para NAUTICA los detalles del trimarán americano y trata de explicar los argumentos de su equipo en su cruzada contra el *defender*.

**Pregunta.**— Alinghi culpa a Oracle de enterrar una edición convencional y Oracle culpa a Alinghi. ¿No será responsabilidad de ambos el haber acabado con todos los equipos?

**Respuesta.**— Siempre me ha resultado difícil estar con un grupo de gente cuando no estaba de acuerdo con lo que hacíamos. Me sentí incómodo en Alinghi cuando salió el Protocolo. Me fui una vez del Desafío Español porque no me gustaba cómo se hacían las cosas. Sinceramente, creo que tenemos razón más allá de los intereses del equipo. Es muy peligroso cambiar la Copa de la forma tan radical como el Protocolo lo hacía. Para los equipos que sólo quieren participar quizás no sea tan importante que aumenten las ventajas del *defender*, pero para los tres o cuatro equipos que realmente aspiramos a ganar sí lo es, porque competir para ganar se convierte en algo imposible.

**P.**— ¿Fue la rapidez en firmar el Protocolo una cuestión de avaricia por parte de Bertarelli?

**R.**— Que el defensor hable con equipos afines y acuerden un Protocolo antes de disputar la Copa ha sido una práctica habitual en las últimas ediciones. Lo normal es que el *Challenger of Record* sea un equipo que tenga la intención de ganar la Copa y lo cierto es que el Desafío Español podría haber encajado ahí, pero recibió todo tipo de presiones por parte de las autoridades y de su patrocinador para que aceptaran firmar un papel en blanco. Ese ha sido el mayor problema. La intención de Ernesto Bertarelli era: «Yo sé lo que es bueno para la Copa América; los demás, no. Y voy a obligar a hacer la Copa como yo quiero por su propio bien». Es un poco la postura del dictador benevolente. No digo que sus intencio-

nes fueran malas desde el principio, pero dejaba un campo de juego muy inclinado a su favor.

**P.**— Pero luego Alinghi enmendó el Protocolo, mucho más justo que su primera versión, y había 17 equipos apoyando esa edición, pero Oracle se empeñó en optar por el *Deed of Gift Match*.

**R.**— El Protocolo cambió relativamente, pero había aspectos fundamentales que no llegaron a modificarse. Por ejemplo, que el defensor participara en las regatas de selección de desafíos con la posibilidad de influir en el resultado. Sobre los equipos, no se podía hablar de 18 sindicatos apoyando el Protocolo, porque muchos de ellos no eran ni siquiera equipos entre comillas. Cuando a algunos de esos proyectos se les ofreció competir en las Louis Vuitton Pacific Series, se retiraron porque no tenían ni 10 tripulantes. Lo que ocurrió con el apoyo al Protocolo es como poner una pistola en la cabeza a 18 sindicatos que quieren sobrevivir en la Copa América. Pones una fecha para inscribirte antes de conocer el fallo de la justicia y si no te has presentado, te quedas fuera.

**P.**— ¿Confía en la postura del BMW Oracle cuando se compro-

mete a regresar a Valencia en caso de ganar la 33ª edición?

**R.**— Cuando Alinghi se decantó por Valencia en 2003 yo no era fan de la ciudad. Pero Valencia ha cambiado muchísimo y ahora es un lugar estupendo. Si se quiere hacer la 34ª Copa América convencional a corto plazo, es la mejor opción. Me gustaría que la 34ª edición, incluso la 33ª, fuera aquí.

**P.**— Alinghi ha abierto la veda al uso de motores para trimar las velas, ¿va a utilizar el BMW Oracle en su barco esa solución?

**R.**— Estamos pendientes de ver cuáles son las reglas definitivas, aunque reemplazar la fuerza humana para mover un barco en una regata de alta competición no nos fascina. Pero ante la eventualidad de que esa regla se mantenga, estamos mirando qué transformaciones hay que hacer en el barco para sacar toda la ventaja posible.

**P.**— ¿Es cierto que BMW Oracle está desarrollando un sistema informático a bordo del BOR90 para que prácticamente navegue solo?

**R.**— Ese tipo de trabajo ya se hizo en cierta medida en la pasada Copa América. En el momento en que Alinghi cambia las reglas, se podría incluso llegar a instalar una especie de piloto automático que dirija y trime el barco. Que lo haga todo. No es algo que tengamos planeado hacer, pero sí es una de las posibilidades que están encima de la mesa.

**P.**— Tras esta experiencia, ¿cree que el futuro de la Copa América pasa por navegar en multicascos?

**R.**— Creo que no. Si a alguien no le gusta la Copa América hasta el punto de querer cambiarla, debería marcharse a otra competición. Desde sus orígenes, la Copa es una regata de *match race* y los mejores barcos no tienen por qué ser los más rápidos. Aunque dentro del equipo hay gente que prefiere este nuevo diseño, la mayoría opina que una regata de *match race* con multicascos no sería tan interesante.

**P.**— ¿Qué ha aportado a Dogzilla?

**R.**— Los que no somos especialistas en multicascos hemos pasado por diferentes fases. En mi caso mi trabajo se ha centrado en las formas de los cascos y en conceptos generales.

**P.**— En los test realizados en San Diego, ¿qué rangos de viento son los óptimos para el BOR90?

**R.**— El problema es que no tenemos una referencia con la que comparar. Este barco es muy diferente a los trimaranes oceánicos. La idea general con la que está concebido es cubrir un amplio rango de viento. Un día estuve a bordo con vientos de 20 nudos y olas de tres metros y era impresionante. Llegué a

### Una gestión externa al estilo F-1

#### ALABA LA VISIÓN DE LA 32ª EDICIÓN

No todo son críticas hacia su ex equipo. Ruiz de Elvira considera que para evitar futuros conflictos habría que pasar a una gestión externa de la regata, a imagen y semejanza de la Fórmula 1. «Es una idea bastante deseable y lo que ocurrió en la 32ª edición no fue muy diferente a esa visión». El diseñador recuerda que había un balance de fuerzas entre la *Challenger Commission* y el defensor. «El hecho de que nadie acabó realmente contento de cómo funcionaba es una señal de que funcionaba», asegura el español. Y a modo filosófico señala el principal escollo: «La razón principal de que la Copa América sea lo que es, es también su mayor su *handicap*».



VICENT BOSCH



## COPA AMÉRICA

tener miedo, pero luego observé que James Spithill no estaba asustado y me tranquilicé. Estamos ajustando el barco para poco viento porque está claro que la regata se encamina hacia ese rango.

**P.**— Es decir, que el barco sí que estaría preparado para navegar con las condiciones de Valencia en febrero, en caso de que la juez decida que Valencia debe ser la sede.

**R.**— Las condiciones en invierno de Valencia son tradicionalmente de poco viento, pero con más de viabilidad de las que hay en Ras al-Jaima, que sólo da dos o tres nudos de viento. Con esos rangos, estas embarcaciones pueden alcanzar 10 o 12 nudos, pero hacerlos navegar con 25 sería algo espectacular.

**P.**— Estuvo en el lago Lemán observando el Alinghi 5, ¿cuáles considera que son los puntos fuertes y los débiles del catamarán suizo?

**R.**— Lo hemos visto navegar siempre con poco viento. Además, justo antes de mandar el barco a Ras al-Jaima recibieron un mástil nuevo muy largo que confirma que están buscando poco viento. Aunque no lo hemos visto navegar ni con olas ni con viento, no creo que el Alinghi 5 sea un barco lento en ninguna condición.

**P.**— ¿Le molestó el comportamiento que tuvo Alinghi con usted, que incluso llegaron a editar un vídeo de carácter jocoso, cuando le descubrieron observando el barco en Suiza?

**R.**— Fue una tontería y además recibí varios correos electrónicos de

«Dogzilla» podría llevar un piloto automático que lo hiciera todo. No está planeado hacerlo pero es una opción sobre la mesa desde el momento en que Alinghi cambia las reglas»

«El apoyo al Protocolo fue como poner una pistola en la cabeza a 18 sindicatos que querían sobrevivir en la Copa. Muchos de ellos no podían considerarse equipos»

«Yo no era fan de Valencia cuando Alinghi se decantó por la ciudad en 2003, pero ha cambiado muchísimo. Si se quiere hacer la 34ª edición a corto plazo, es la mejor opción»

compañeros de Alinghi diciéndome lo estúpido que les parecía aquello. Cuando estábamos en el agua la situación con algunos de los barcos era algo tensa y con otros no.

**P.**— ¿Le quedan muchos amigos en el defensor?

**R.**— Bastantes. Los que eran amigos lo siguen siendo y no te sorprenden. Los conocidos, a veces sí.

**P.**— Su condición de ex Alinghi le llevó a ser unos de los negociadores para tratar de pactar la 33ª edición. ¿Cómo recuerda ese rol?

**R.**— Nunca imaginé que llegaría a realizar ese papel, aunque la verdad es que aquella reunión fue muy corta porque Alinghi ya tenía una decisión tomada antes de sentarnos. Fue una pérdida de tiempo. Una pena, porque teníamos esperanzas de poder hacer una edición convencional.



El catamarán Alinghi 5 es desembarcado en el puerto del emirato árabe de Ras al-Jaima. / C. BORLENGHI / ALINGHI

### EL LITIGIO

BMW Oracle emprende su séptimo pulso legal al rechazar la sede de Ras al-Jaima por motivos de seguridad. Acude al juzgado el mismo día en que Alinghi llega al emirato tras un costoso transporte

## ELLISON 'RESUCITA' UNA VALENCIA 'SIN FE'

**H**ace algunas semanas el portal de abogacía más importante de los Estados Unidos *-law.com-* publicó un artículo sobre el litigio de la 33ª Copa América. Los autores, con tono jocoso, venían a decir que el pulso legal que mantienen BMW Oracle y Alinghi es un auténtico chollo para los letrados norteamericanos; un interminable caso en el que las partes están invirtiendo decenas de millones de euros y en el que no hace falta ni siquiera tener conocimientos de náutica.

El sindicato de Larry Ellison da más razón al reportaje con la nueva demanda *-la séptima-* que presentó el 2 de octubre en la Corte Suprema de Nueva York. Esta vez rechazan la sede escogida por Alinghi, el emirato árabe Ras al-Jaima, y reconocen Valencia como el único lugar legítimo en el hemisferio Norte para disputar el duelo de multicascos en febrero de 2010.

La encrucijada que debe resolver la magistrada Shirley W. Kornreich es la siguiente: el texto fundacional de la regata, el *Deed of Gift*, prohíbe celebrar la Copa América en el hemisferio norte entre noviembre y abril, y la sentencia que emitió la Corte Suprema de Nueva York en abril de 2008 otorgaba al *defender* el derecho a «elegir Valencia o cualquier otro lugar». Con esta última frase del veredicto se inicia el nuevo pulso legal.

Para Oracle, ese «cualquier otro lugar» no puede contradecir las órdenes del *Deed of Gift*, por lo que Valencia sería la única excepción en el hemisferio Norte, tal y como se contempla en el fallo. Para Alinghi, esa misma oración significa que la justicia estadounidense le permite seleccionar cualquier rincón del planeta para defender por segunda vez la Jarra de las Cien Guineas.

El BMW Oracle se escuda, además de en la interpretación de la sentencia, en «la carencia de infraestructuras, de viento y de seguridad». De hecho, las es-

horas después de la llegada del Alinghi 5 al emirato tras un costoso y largo transporte. «Es una muestra más de la actitud anti-deportiva e irrespetuosa del BMW Oracle con todos: con la SNG, con el desafío italiano que quería entrar en la competición, con la Federación Internacional de Vela y ahora con un país que está poniendo todos sus recursos en acoger la Copa América», aseguró el director de comunicación de Alinghi, Paco Latorre.

«Si Tiger Woods puede jugar al golf en los emiratos, si Roger Federer puede jugar al tenis e incluso Russell Coutts puede navegar en Dubai, ¿por qué el BMW Oracle no puede competir en la sede elegida?» se preguntaba Latorre. Además, en el defensor suizo denuncian una actitud ambigua del rival, ya que al mismo tiempo que avisan de la amenaza que representa la cercanía con Irán, el sindicato californiano comienza a desembarcar sus primeros equipos, varios *containers* y lanchas de apoyo, en Ras al-Jaima.

En Valencia no echan las campanas al vuelo. «La ilusión por acoger otra edición de Copa América nunca la hemos perdido pero, la verdad, mucha fe no tenemos», afirmó el primer teniente alcalde de la ciudad, Cristóbal Grau. Alinghi proseguirá con su campaña deportiva en Ras al-Jaima, sin desvelar qué hará en caso de que la juez dé la razón a su rival. ¿Valencia u otro rincón del hemisferio Sur?

La juez debe decidir si el fallo de 2008 permite a Alinghi disputar el duelo en el hemisferio Norte

casas millas que separan Ras al-Jaima con Irán, un país hostil con los Estados Unidos, ha servido de *leitmotiv* para los de San Francisco: «La SNG [club de Alinghi] ha propuesto un campo de regatas a 17 millas de unas islas ocupadas por Irán, en una disputa territorial con los Emiratos Árabes Unidos».

En Alinghi, la nueva demanda no les ha pillado por sorpresa pero sí que ha molestado, y mucho, cuando se ha llevado a cabo. Y es que el *Challenger of Record* regresó a los juzgados

## VOLVO OCEAN RACE



El Ericsson 4, en una espectacular empopada con vientos superiores a 30 nudos en aguas irlandesas, durante la pasada edición. / RICK TOMLINSON / VOLVO OCEAN RACE

### EDICIÓN 2011/2012

El Team New Zealand formará parte de la próxima flota, si la Copa América sigue paralizada. Dos equipos franceses, Groupama y Veolia Environnement, y el Italia 70 también aceptan el reto de ocupar el trono del Ericsson Racing Team, que anuncia su marcha de la competición

## EL REGRESO OCEÁNICO DE DALTON

**E** ALBERTO MAS  
HÉCTOR ATIENZA  
El proyecto más ambicioso en la historia de la Vuelta al Mundo echa el cierre. El Ericsson Racing Team anunció a principios de mes que no participará en la próxima edición de la competición, que se iniciará en Alicante en otoño de 2011. En un escueto comunicado el equipo sueco aseguraba que «no ha sido una decisión fácil» tras una campaña repleta de éxitos deportivos y comerciales. El trono del *Everest de la vela* queda así vacío, pero ya comienzan a emerger los primeros candidatos a ocuparlo.

El Team New Zealand, el equipo más temible del mundo, amenaza con entrar en la competición. La prioridad de los *kiwis* sigue siendo

reconquistar la Copa América pero, ante la posibilidad de que la siguiente edición convencional no se celebre hasta dentro de varios años, están meditando y negociando su participación en la Volvo Ocean Race.

La inscripción del New Zealand supondría el regreso de Grant Dalton, quien ha completado siete vueltas al mundo y ha ganado dos Whitbread. El carismático líder neozelandés estuvo el 4 de octubre en una conferencia de prensa sobre la Volvo Ocean Race, una imagen que sirve como una declaración de intenciones. Dalton rememoró su última participación en la Vuelta al Mundo —la edición 1993/1994— y los cambios que se han producido desde entonces: «Recuerdo los tiempos en los que a

bordo había cervezas y vino; eso quedó ya muy lejos». Además de su equipo, el navegante tiene sobre la mesa varias propuestas para incorporarse a otros proyectos.

La posible presencia del equipo neozelandés no sería el único vínculo de la Volvo Ocean Race con los *kiwis*, ya que la organización está negociando con puertos de Nueva Zelanda para que una de las etapas de la próxima edición desembarque en la isla, con lo que se recuperaría el recorrido tradicional de la prueba.

Una de las obsesiones de Knut Frostad, director general de la re-



**Mecenas 'azzurros'.** El nuevo Italia 70 se sostiene sobre tres pilares: Carlo Croce, presidente de la federación italiana de vela; Jonh Elkann, vicepresidente del grupo Fiat y el navegante Giovanni Soldini. / c. BORLENGHI

gata es aumentar el número de barcos, sobre todo procedentes de Francia e Italia. Por ahora ya ha conseguido el desembarco de un equipo transalpino. El 24 de septiembre el Italia 70 vio la luz. Se trata de un proyecto liderado por el experimentado navegante Giovanni Soldini y que contará con el apoyo financiero de las empresas Fiat y Pirelli. El hecho de que el nuevo equipo ya ha adquirido el Ericsson 3 de Magnus Olsson y la intención de entrenar en el agua cuanto antes significa que Italia regresa a la prueba con el único obje-

La organización negocia con puertos de Nueva Zelanda para que una de las etapas llegue a la isla

Italia 70 acaba de comprar el Ericsson 3 para formar una tripulación autóctona de hombres y mujeres

tivo de ganar. La idea de Soldini es reclutar una tripulación italiana de hombres y mujeres.

Respecto a los equipos franceses, Volvo Ocean Race ya negocia con dos proyectos. Se tratan del Groupama de Frank Cammas y el Veolia Environnement de Roland Jourdain, dos equipos oceánicos que ahora pretenden formar parte de la aventura transoceánica más espectacular y mediática. Además de los equipos mencionados, en las próximas semanas podrían surgir otros proyectos interesados procedentes de Canadá y Japón.

La marcha del Ericsson Racing Team abre un interesante abanico de opciones para el resto de proyectos deportivos que pretenden tomar parte de la próxima Volvo Ocean Race. Por un lado, el elenco de estrellas del equipo nórdico quedan liberados para subir a bordo de otro Volvo Open 70. El laureado patrón del Ericsson 4, Torben Grael, o el diseñador Juan Kouyoumdjian, creador de los dos últimos barcos vencedores de la prueba, son una garantía de éxito. De hecho, Pedro Campos confirmó a NAUTICA en julio que ya estaban valorando la incorporación del ingeniero naval argentino. Pese a que sobre la mesa también están Marcelino Botín o Bruce Farr, fuentes del Equipo Telefónica reconocen que las negociaciones con el diseñador van bien encaminadas.

El adiós del campeón también debe provocar una reflexión entre la flota sobre el desarrollo sostenible de sus proyectos. La fórmula del equipo sueco fue tan eficaz como costosa. Un entrenamiento de más de año y medio de duración, dos barcos de última generación, los mejores navegantes a bordo... Una infraestructura faraónica. Ericsson logró el objetivo de ganar la regata, pero con un desembolso de 80 millones de euros, el doble de presupuesto que el siguiente rival en la clasificación de los equipos más poderosos —el Telefónica, con 40 millones— y sin poder afianzar la continuidad del proyecto.



## LA COMPETICIÓN

### MUNDIAL TP52

Una descalificación condena al barco español, que partía como líder en la jornada definitiva. Los argentinos logran el título en Palma con una exquisita victoria en la última manga. El Quantum y el Artemis completan el podio

## CUANDO EL BRIBÓN SE DESCOMPONE EL MATADOR EMERGE

**L**ALBERTO MAS a bahía de Palma fue escenario de una colosal batalla entre 10 barcos dispuestos a levantar el título mundial de la clase TP52. La acción, la emoción y la incertidumbre se prolongaron hasta el último suspiro. Vela en estado puro. La gloria fue a parar al Matador de Alberto Roemmers, un combativo equipo que no se doblegó en los momentos delicados y que navegó con innata destreza ante los principales adversarios. No fue, ni mucho menos, un triunfo plácido. De hecho, el equipo suramericano y el hasta entonces vigente campeón, el Quantum norteamericano, terminaron empatados a puntos (23) y con el mismo número de victorias (dos). Al final fueron los terceros puestos logrados los que determinaron la clasificación. El Matador firmó tres y el Quantum, dos. Fiesta albeceste en la dársena.

«Hemos aprendido una buena lección, no navegando pero en la vida: no importa lo que pase, tienes que seguir insistiendo tanto como puedas hasta el último momento», explicaba el patrón del Matador, Guillermo Parada, nada más pisar tierra para celebrar el campeonato. Sus palabras resumían lo que poco antes se vio en el campo de regatas.

El Bribón, que para la ocasión eligió a Gonzalo Araujo como timonel, amanecía en la última jornada en lo más alto de la clasificación. El único representante español inició la primera manga del día dispuesto a mantener su dominio entre la flota, si bien sólo pudo cruzar la línea en cuarta posición. No fue el único contratiempo. En los últimos metros de la manga el Bribón recibió una protesta por parte del Artemis sueco (que acabaría tercero en el Mundial) tras una maniobra irregular. La decisión del Jurado –penalizó a los españoles con 11 puntos– no se conoció hasta el regreso a tierra, por lo que

la tripulación de José Cusi no supo que el título se había esfumado antes de disputar la definitiva manga.

El Bribón protagonizó, no obstante, una nefasta última manga desde la misma salida, tal y como refleja el noveno puesto cosechado. Matador y Quantum se jugaron el Mundial a una carta. Los argentinos volaron

en el último barlovento/sotavento, mientras que los americanos trataban de deshacerse de los rivales. En la última empogada, los hombres de Terry Hutchinson sólo debían doblar al Valars ruso para acabar segundos y revalidar la corona mundial, un objetivo que se les escapó por sólo 12 segundos.



El Matador, en plena ceñida. / NICO MARTÍNEZ / TP52WC

### MUNDIAL GP42

El Islas Canarias Puerto Calero y el Caser Endesa pelean hasta la última manga por la Global Cup, pero no consiguen remontar al inconmensurable equipo de Paolo Cian. El Turismo Madrid concluye en cuarta posición

## EL ROMA RESISTE LAS EMBESTIDAS DE LOS ESPAÑOLES

**P**AOLO CIAN sacó en Lanzarote todo su repertorio. El timonel italiano lideró con maestría al Roma durante toda la semana y se adjudicó sin excesivos problemas el primer Mundial de la clase GP42, la Global Cup, celebrado del 14 al 17 de octubre. Los españoles de Is-

las Canarias Puerto Calero y el Quum Caser Endesa fueron los únicos que presentaron resistencia a los transalpinos, pero sus espléndidas actuaciones de la última jornada fueron insuficientes. El podio fue su único, pero reconfortante, consuelo.

Salvo en la primera manga de la jornada inaugural,

el Roma siempre cruzó la línea de meta entre los tres primeros clasificados y en tres ocasiones lo hizo como primero. Una regularidad que pocos barcos pueden resistir y que le aseguraron el liderato desde la segunda jornada. Aunque en el último día el equipo italiano disfrutaba de nueve puntos de ventaja, Cian impidió que su tripulación se relajara: «Los GP42 se parecen al fútbol, hay que esperar hasta el último minuto porque las cosas pueden cambiar».

En la primera prueba del pasado sábado, canarios e italianos protagonizaron una intensa pelea, con protestas incluidas, durante la salida. Mientras, el Caser Endesa de Juan Luis Páez aprovechó la circunstancia para navegar con brillantez. Pocas veces en vela se vislumbra con tanta claridad la victoria de un barco. No obstante, el GP42 de José María Ponce logró instalarse a la estela de los andaluces. De hecho, a 400 metros de la meta el Islas Canarias Puerto Calero obligó a Ponce a trasluchar, si bien el Caser Endesa no se arrojó y se llevó la victoria parcial. El Roma vio el pulso de los españoles en una cómoda tercera posición. Su conquista estaba cerca.

En la segunda manga, el equipo canario luchó para seguir soñando con el título, un esfuerzo que le valió para ganar la prueba, aunque de nuevo el Roma, con su segundo puesto, hacía del objetivo del Islas Canarias Puerto Calero y del Caser Endesa una misión prácticamente imposible.

En el último asalto de la Global Cup, el equipo de Juan Luis Páez aprovechó su buena salida para alcanzar su tercer triunfo de la semana, mientras que el equipo local fue segundo y el Roma, tercero. Una brillante actuación la de los españoles, incluida la del Turismo Madrid de Van der Ploeg (acabó cuarto en la general), que no bastó para eclipsar a un intratable Paolo Cian.



La proa del Roma GP42, en Lanzarote. / N. M. / GLOBAL CUP

## Seis meses para preparar la temporada 2010

### LAS PRIORIDADES: LA BÚSQUEDA DE NUEVOS EQUIPOS Y PRESUPUESTOS MÁS ECONÓMICOS

Los mundiales de Palma y Lanzarote sirvieron para poner fin a la temporada de las clases TP52 y GP42. Los armadores se convierten ahora en los grandes protagonistas, ya que son los que deben decidir si siguen compitiendo en el circuito Audi MedCup. La organización

tratará de convencer a los equipos y a los nuevos proyectos que vayan surgiendo de que el circuito sigue siendo la apuesta más segura de la vela de alta competición. El gran incentivo para la próxima campaña será la reducción de presupuestos. Un ahorro que podría llegar hasta

los 200.000 euros, gracias a la reducción del número de tripulantes y al recorte en el número de días de entreno y de velas permitidas para la temporada. La primera de las cinco pruebas del circuito Audi MedCup 2010 comenzará a mediados de mayo.



## SALONES NÁUTICOS

### GADGETS

#### GPS Dakota 10/ 20

Los navegadores son muy resistentes al agua y están equipados con una pantalla táctil a color. Cuentan con un mapa base mundial preinstalado y una autonomía de 20 horas. Son muy fáciles de usar y se caracterizan por su ajustado precio.



#### Intelect ID 100

Esta nueva gama de instrumentos marinos es capaz de exponer casi cualquier información de navegación. El ID100 obtiene las mediciones de profundidad, velocidad, rumbo, GPS y viento, además de informaciones referentes al motor obtenidas a través de la red de datos NMEA 2000 (N2K).



#### Raymarine Serie C Panorámica

Disponibles en tres tamaños: C90W de nueve pulgadas; C120W de 12 pulgadas y C140W de 14 pulgadas. Tiene una estética diferente e incorpora nuevas características como su antena de GPS integrada, la posibilidad de conectar dos displays en red, control de la función de piloto con *chartplotter*, cartografía y el novedoso UniControl™.



#### Radares Radares LCD Multicolor

La serie M-1835/1935/1945 ofrece una presentación nítida de los blancos con controles automáticos de ganancia, mar y lluvia para asegurar la ausencia de ruidos. El LCD con AR proporciona, en cualquier condición meteorológica, una visión clara. Se caracterizan por una soberbia detección con blancos pequeños a distancias cortas y también de largo recorrido.



#### Sony Subwoofers XS-L100PM

Sony sigue innovando para todos los amantes de la náutica con productos para embarcaciones. En este caso presenta un subwoofer fabricado en polipropileno que disminuye la distorsión y aumenta la precisión del audio. Con un diámetro de 6,5" y una potencia máxima de 160 W, estos subwoofers ofrecen protección total contra el sol, el agua y la salitre.



Vista de la exposición flotante del Salón Náutico de Barcelona en Port Vell, durante la pasada edición 2008. / FIRA BCN

### 48ª EDICIÓN

La exposición de la Ciudad Condal espera mantener el tipo a pesar de la crisis económica con sus dos muestras, Gran Vía y Port Vell, y un nuevo programa de ayudas. Cada temporada el certamen concentra el 70% de las ventas nacionales y recibe más de 150.000 visitantes

## BARCELONA TOMA EL PRIMER BAÑO DE 2010 EN ALTA MAR

**D**HATIENZA / A.MELLA  
el 7 al 15 de noviembre abrirá oficialmente su 48ª edición del Salón Náutico de Barcelona. Sin duda, esta muestra es la cita náutica más importante de España gracias a sus dos espectaculares sedes de exposición: el recinto de Gran Vía, donde se instala uno de los mayores varaderos de Europa, y el Port Vell, en cuyos muelles amarra la exposición flotante de última generación.

Cada campaña esta muestra concentra el 70% de las ventas del mercado español gracias a sus más de 150.000 visitantes. Por ello, su celebración supone el pistoletazo de salida de la campaña comercial de los expositores de cara a la próxima temporada de verano.

En esta edición el Salón Náutico de Barcelona, sensible a la situación de crisis por la que atraviesa la economía y el propio sector, ha puesto en marcha una serie de medidas especiales con el objetivo de incentivar la participación de los expositores y también de los futuros compradores de embarcaciones que se acerquen en unas semanas hasta el recinto ferial de la Ciudad Condal.

Una de las acciones más destacables ha sido la creación de una línea especial de préstamos para la compra de embarcaciones y amarres en la propia exposición de la mano del Deutsche Bank. Las condiciones financieras, que serán aplicables hasta final de año, ofrecen créditos que van desde 60.000 euros a un millón.

«Hemos diseñado una oferta exclusiva para los clientes del Salón Náutico, con condiciones preferentes respecto al mercado. Creemos que el Salón y el sector de la náutica en general pueden ofrecer interesantes oportunidades de negocio», comenta el director general de la división de Banca Minorista de Deutsche Bank, Fernando Sousa.

Por otra parte, el 48ª Salón Náutico de Barcelona mantendrá, como es habitual las cinco áreas tradicionales enfocadas a los visitantes que recibe la muestra cada año. Entre todas ellas destaca el Espacio de Innovación referente al diseño y los proyectos tecnológicos de la industria naval en I+D+i. Su objetivo principal es mostrar las nuevas aportaciones y proyec-

tos de los centros de diseño, ingenierías y astilleros que campaña tras campaña mejoran la oferta náutica.

En el área Fun Beach, dirigida al público joven, se desarrollarán también actividades para aquellos visitantes interesados en aprender a navegar a bordo de pequeñas embarcaciones. Este espacio tiene como objetivo potenciar la iniciación y la práctica de deportes náuticos para favorecer el acceso de nuevos aficionados al mar. Además, en esta ocasión también se instalará una piscina de grandes dimensiones que dispondrá de generadores de viento para practicar vela ligera.

Goletas, dornas y barcos de madera serán los protagonistas del espacio Marina Tradicional, la apuesta del Salón por la me-



## SALONES NÁUTICOS



moria histórica y la preservación del patrimonio marítimo. Los visitantes de esta zona podrán presenciar cómo se construyen barcos de forma totalmente artesanal y participar en los talleres de la muestra.

El Espacio del Pescador es un lugar de referencia para acercarse a las nuevas cañas, carretes y artes de pesca. Habrá también simuladores virtuales que reproducen las sensaciones de la captura en alta mar.

Por último, el Espacio del Mar será el escenario de presentaciones de regatas, jornadas técnicas, seminarios y charlas de navegantes.

En esta ocasión la exposición tampoco se olvida de los accesorios y complementos necesarios para las tripulaciones y las embarcaciones. Así como varios modelos de embarcaciones menores como canoas y kayaks, electrónica, charter, barcos a vela y motor, neumáticas, motores, remolques, velería, turismo náutico, windsurfing y surf, motos de agua, pesca... Como es lógico, el precio varía en función de las prestaciones, el equipamiento o el motor.

El Salón Náutico, un año más, destaca por la gran variedad en su oferta y las numerosas opciones de compra que ofrece a los que quieren navegar por el Mediterráneo o el Atlántico durante la campaña del 2010 al mejor nivel.



**Aicon.** Con el 82 Open la firma transalpina pretende ofrecer más rango de eslora, casi 10 pies, a las embarcaciones sin *flybridge*. Esta embarcación *made in Italy* es una de las mayores sensaciones de la temporada gracias a su estética agresiva y su claro corte deportivo.



**Azimut.** Esta temporada la marca cuenta con una gran exposición flotante que oscila entre los 53 pies y los 100. Modelos como los Azimut 53, el 72s y el 100 abarcan prácticamente todos los rangos de esloras que van desde los solicitados 50 pies hasta los megayates de más de 100.



**Bavaria.** La marca alemana lanza dos nuevas novedades como son el Bavaria 32 y el Bavaria 55. El estudio de Bruce Farr con estos modelos ofrece una estética totalmente renovada y minimalista. Además, en estos barcos destaca la calidad de la construcción y sus acabados.



**Beneteau.** Para esta ocasión presentan la nueva Montecarlo 47, una embarcación muy versátil con un diseño moderno y funcional. En ella destaca la utilización de materiales de última generación para entrar de lleno en la pelea directa con las embarcaciones de 40 pies.



**Itama.** La marca muestra como principal novedad la Itama Sixty, una embarcación que se distingue por la evolución del diseño. Se trata de un barco elegante, sobrio y discreto donde se ha cuidado hasta el último detalle. Este *open* tendrá un gran impacto en los yates de su segmento.



**Jeanneau.** Este peso pesado de la náutica gala apuesta por las grandes esloras con el Sun Odyssey 53 y el 57. Sin embargo, con la gama Sun Odyssey piensa en toda la familia. Completa la oferta con el modelo 42, una gama ideal para todos los amantes de la navegación.



**Menorquín.** La empresa balear vuelve a sorprendernos en los salones de otoño con una importante novedad para 2010: el modelo Menorquín 120. Sus interiores espectaculares no dejarán indiferente a sus visitantes, así como su aspecto totalmente renovado.



**Rodman.** El Muse 50 se estrenó en Cannes y es la cuarta entrega de la premiada gama española de yates. Sin embargo, compite con una eslora muy trabajada en el mercado. Rodman en dos años ha comercializado tres modelos de nueva creación: el Rodman Muse 44, el 54 y el 74.



**Sessa.** Sus tres nuevos modelos abarcan tres rangos de eslora totalmente diferenciados. El modelo con cabina C 68, el yate con cabina y *flybridge* C54 Fly y la versión sin cabina KL 27. Todos ellos tienen la particularidad de estar diseñados para el gran público.

## Yamaha 'ataca' la campaña de motos de agua

### LA SERIE VX Y FX COMBINAN RENDIMIENTO Y ECONOMÍA

Pensando ya en el próximo verano uno no puede olvidarse de la posibilidad de comprarse una moto de agua. Tanto si es un piloto experimentado como si tiene un nivel básico, la gama de WaveRunners 2010 de Yamaha invita a disfrutar de la emoción de pilotar en aguas abiertas.

**SERIE VX.** La nueva serie VX ofrece una irresistible combinación de un potente motor de cuatro tiempos, capacidad para transportar hasta a tres personas y un casco de fácil manejo. La VX Sport, con motor de 1.052 cc, es perfecta para todos los niveles de pilotaje. Mientras que la VX Deluxe presenta un asiento más deportivo, un modo de marcha atrás que se utiliza con el sistema de seguridad remota y un modo de bajas revoluciones para pilotar con una tranquilidad total.

**SERIE FX.** Los modelos FX combinan un rendimiento increíble, un cómodo asiento de pasajero e impresionantes dispositivos de almacenamiento, convirtiéndolos en las embarcaciones deportivas más completas del mercado. Todas incorporan un motor de 1.812 cc de gran cilindrada, potencia y el revolucionario material NanoXcel para el casco y la cubierta. Este ligero y resistente material ahorra algo más de 25 kilos, lo que permite pilotar esta moto acuática con una agilidad asombrosa y un gran ahorro de combustible.

**SERIE FZ.** Los modelos deportivos de alto rendimiento, el FZS y el FZR, están impulsados por un motor de cuatro tiempos DOHC de 1.812 cc con sobrealimentación. Además, presentan un casco NanoXcel, probado en competición, que proporciona una fantástica capacidad de pilotaje entre bordes y una facilidad sin precedentes que conecta al conductor con la embarcación.



La moto de agua Yamaha 84229-FZR, que está impulsada por un motor de cuatro tiempos DOHC de 1.812 cc con sobrealimentación, será una de las estrellas del 'stand'. / YAMAHA

**MOTORES.** En el Salón de Génova se presentaron los motores F4, F5 y F6, una gama de motores portátiles fueraborda diseñados para clientes europeos. El F4 y el F6 mejoran los modelos existentes, mientras que el modelo F5 se estrenará en 2010 para los propietarios de pequeñas embarcaciones. Los sistemas de almacenamiento de Yamaha permiten alojar de forma sencilla los motores sin correr el riesgo de verter aceite.



## ZONA DE ACCIÓN

### BILLABONG PRO MUNDAKA

Aritz Aranburu logró una de las mayores gestas del deporte español al ingresar en la élite mundial del surf. A falta de dos pruebas para que termine el WCT, el guipuzcoano lucha por seguir siendo uno de los mejores 45 'riders'. Una polémica puntuación en Mundaka le impidió brillar en su tierra

# EL CAZADOR DE OLAS Y SUEÑOS

**S**U talento y sus hazañas sobre las olas le han llevado a entrar en la élite mundial del surf, un exclusivo club donde australianos y estadounidenses reinan a sus anchas. De hecho, sólo seis europeos han conseguido en tres décadas colarse en la WCT o primera división, donde cada año

ALBERTO MAS

compiten los mejores 45 *riders*. Y Aritz Aranburu es, con 24 años, uno de ellos. El circuito desembarcó a principios de octubre en Mundaka, en su hogar, donde es toda una estrella, si bien en esta ocasión el vasco no pudo ser profeta en su tierra.

Trece centésimas separaron a Aranburu de la tercera ronda del Billabong Pro Mundaka. El sistema

de competición empareja a los surfistas, que deben deslizarse por las olas para ser puntuados por el jurado y determinar quién de los dos sobrevive. Y al zarautzitarra, tras deshacerse de Dustin Barca en la primera ronda, le tocó bailar con una de las más *feas*: el *aussie* Taj Burrow, que lleva más de una década encaramado en lo más alto del

surf. A pesar de ir siempre por detrás, Aranburu siguió su estela hasta la última ola, si bien los jueces le puntuaron con un 5,03 cuando necesitaba 5,16 para pasar de ronda.

Para muchos aficionados presentes en la playa, la actuación del español, que firmó la nota más alta de la manga, mereció una recompensa mayor. Incluso el pro-

pio surfista se sorprendió de su resultado: «La verdad es que me estaba encontrando a gusto y luego, al ver las imágenes, no estaba demasiado de acuerdo con los jueces; fue una pena, aunque Burrow cogió buenas olas desde el principio». Pero Aranburu conoce perfectamente el funcionamiento del circuito. «Cuando estás en el agua para enfrentarte a uno de los *top 10*, y Burrow es uno de los cinco mejores, sabes que necesitas un margen amplio de puntos para ganar», reconoce.

El día 13 se disputó la gran final con un duelo inédito. El brasileño Adriano de Souza contra el australiano Chris Davidson. Poco pudo hacer Davidson ante el arte del joven carioca, quien a base de *cutbacks* y *flows* conquistó su primer título y la tercera plaza del *ranking*.

Desde el pasado viernes se disputa la cita portuguesa de la WCT. Una nueva oportunidad, la penúltima, para que Aritz Aranburu consiga los puntos necesarios para seguir un año más entre los 45 mejores surfistas del mundo. Para ello el vasco, que actualmente ocupa el puesto 34, necesita acabar la temporada por encima de 15 participantes. «Por suerte hay mucha gente dentro de esa burbuja en este tramo final y está todo por decidir».

En Tahití eliminó a Kelly Slater, nueve veces campeón del mundo: «Fue un sueño hecho realidad»

Lo que sí tiene claro Aritz es que estar en lo más alto es «una experiencia superpositiva». «Quizás eche de menos algún punto más, pero me he sentido bien a lo largo del año y, sobre todo, estoy aprendiendo muchísimo midiéndome a los mejores surfistas del mundo», señala. Además de aprender, el guipuzcoano también da lecciones, como la que ofreció en el evento de Tahití, su mejor actuación hasta la fecha. En el mítico Teahupo hawaiano el español fulminó en mayo al todopoderoso Kelly Slater, nueve veces campeón del mundo y su ídolo de adolescencia, con una surfada de 9,77, alcanzando así las semifinales. «Fue un sueño hecho realidad», recuerda.

Aranburu suele esquivar la pregunta sobre sus próximos objetivos, aunque esta vez su respuesta es algo más explícita: «En el *top 10* siempre suele estar la misma gente y una vez que estás ahí suele ser más difícil salir porque has alcanzado un gran nivel; mi objetivo es estar ahí».

Aunque ha logrado una de las mayores gestas del deporte español —a la altura de la consolidación de Pau Gasol en la NBA o de Fernando Alonso en la Fórmula 1—, Aranburu aún no ha recibido el reconocimiento fuera del mundo del surf. «Cuando en España se alcanza un nivel en un deporte, se consigue una repercusión. Es lo que está ocurriendo poco a poco en el surf, que cada vez tiene más presencia en los medios de comunicación, aunque aún falta que este deporte salga más allá de las costas».



El surfista guipuzcoano Aritz Aranburu posa con una de sus tablas, durante uno de los eventos que ha disputado esta temporada. / ANDREA ANGUIA

## Cambios de cara a 2010

### FUSIÓN DEL CIRCUITO WCT Y LAS SERIES WQS

El Billabong Pro Mundaka también sirvió para dar forma a la temporada 2010. La Asociación de Surfistas Profesionales (ASP) ha decidido fusionar los dos campeonatos más relevantes del surf: el circuito mundial WCT y las series mundiales WQS. Este cambio supondrá un duro trabajo para la asociación, que debe establecer cómo se configurarán las clasificaciones a partir del próximo año. Respecto al

calendario, a estas alturas sólo ha trascendido que el campeonato seguirá estando compuesto por 10 pruebas. Será a partir del 1 de diciembre cuando la ASP comience a desvelar las pruebas y las fechas, si bien se esperan cambios debido a que los organizadores sudafricanos pretenden que la cita de Jeffreys Bay no coincida con el Mundial de fútbol, informa *Efe*. Otra de las novedades presentadas es un aumento



De Souza, ganador en Mundaka. / EFE

considerable de los premios en metálico. Hasta ahora el total de premios mínimos para las 10 pruebas del WCT era de 228.000 euros, aunque a partir del próximo año la bolsa mínima alcanzará los 268.000 euros. Pero seguramente uno de los cambios que más necesitaba el circuito y que se producirá en 2010 era la entrada de la mujer en el consejo directivo, circunstancia que no se ha dado en los 30 años de existencia de la ASP.



## LA OTRA CARA DE LA NAVEGACIÓN

### LAS CASAS FLOTANTES DEL SIGLO XXI

CADA VEZ SON MÁS LOS SOLTEROS Y LAS PAREJAS JÓVENES QUE SE DECANTAN POR LA COMPRA DE UNA EMBARCACIÓN PARA SU PRIMERA RESIDENCIA. EN LAS GRANDES CIUDADES PORTUARIAS VELEROS Y BARCOS A MOTOR COMPITEN CON LOS APARTAMENTOS DEL CENTRO URBANO. UNA MODA IMPORTADA DE HOLANDA Y REINO UNIDO QUE EN ESPAÑA CAPTA ADEPTOS GRACIAS A SU FAVORABLE CLIMA

Por Pipe Sarmiento

# Vivir en un barco

Cada vez hay más personas que han tomado la decisión de vivir en un barco. Desde hace aproximadamente 10 años un número considerable de jóvenes han elegido un velero para convertirlo en su hogar, al tiempo que lo usan para navegar los fines de semana y pasar las vacaciones a bordo. Los exponentes más significativos de esta nueva forma de residir son los puertos de Barcelona Olímpic y Port Vell, que suman la ventaja de estar ubicados en medio de la ciudad, en su cara más amable y prestigiosa, y a tan solo 10 minutos de cualquier punto de trabajo. Una pequeña moto para desplazamientos constituye el binomio perfecto para esta fantástica forma de buscarse un refugio.

das en nuestros pantalanes como residencias de verano. Las islas Baleares y prácticamente todos los puertos deportivos del Mediterráneo se convierten en verdaderas ciudades flotantes cuando llega la campaña de verano.

Un velero de 10 metros suele tener una superficie útil de 20 metros cuadrados considerando una manga de tres y restando los arrufos y espacios técnicos. Al menos tienen dos camarotes con cama doble, un baño provisto de ducha y agua caliente, una cocina que tiene horno y nevera y desde luego un confortable salón de unos ocho metros cuadrados. Además, una mesa de cartas para trabajar innumerables tambuchos y armarios para guardar cosas. Si tenemos en cuenta que un

ca forma de vivir durante los primeros años de independencia familiar. Dentro de ese precio suele estar incluida el agua y la luz para una calefacción eléctrica o para el pequeño aire acondicionado portátil de uso los días más tórridos. Más ventajas: los usuarios de las marinas y puertos deportivos tienen derecho a utilizar los baños y duchas que hay en sus instalaciones, con lo que el confort está asegurado esos días que uno pretende que el agua corra sobre su cabeza más tiempo de lo normal.

Holandeses e ingleses fueron los primeros europeos en usar esta confortable y barata forma de residir. Y, a día de hoy, cada vez son más los que viven en canales, muelles y marinas a bordo de sus embarcaciones; da lo mismo

cotillas y tambuchos. Los modernos tollos de bañera y cubierta han prolongado los espacios habitables de los barcos de recreo a modo de terrazas. Prácticamente todos los puertos españoles cuentan ya con *wifi* para conectar con Internet. Y los móviles y las televisiones por satélite nos enganchan al mundo seco las horas que lo precisamos.

Al contrario que los vehículos a motor, los veleros conservan su valor, y si los usas por periodos superiores a cinco años se mantiene la inversión inicial. Al comprarlo de segunda mano no pagamos IVA, tan solo la tasa de transmisiones, a tenor de una lista de valores muy razonables que utilizan las capitánias marítimas como referencia. Por 30.000 euros, que se puede

*A bordo de un velero de 10 metros disponemos de dos camarotes, cocina-comedor y baño, pero además disfrutamos de las instalaciones comunes del puerto deportivo*

Es verdad que la mayor parte de los residentes marítimos son jóvenes solteros o parejas sin hijos, pues esta original vivienda les permite ir ahorrando para después, para cuando los críos se lleven la mayor parte de los ingresos y el espacio se haga reducido. Los puertos deportivos de Valencia, Alicante y algunas otras marinas andaluzas y de Murcia, dado su estúpido clima, también se están convirtiendo en residencias náuticas. Por no citar a los miles de extranjeros que usan sus embarcaciones atracadas

barco de estas características puede costar unos 30.000 euros de segunda mano, adquirido a cualquiera de los terrícolas que lo compraron por estatus social pero que apenas pasaron 15 días en él, verán que nada tiene que ver con el hueco más curre del actual mercado inmobiliario.

El puesto de amarre, dependiendo de las temporadas, puede llevarse una media de 300 euros al mes, por lo que ni siquiera la renta inmobiliaria más baja puede competir con esta fantástica

que sean de vela o motor, nuevas o viejas, lo importante es que tengan un interior amplio y acogedor, pues una gran parte de ellas jamás son utilizadas para navegar.

Cuando paseamos por los puertos deportivos de nuestras costas podemos ver barcos con ropas colgadas en sus jarcias. Junto a ellos suele haber bicicletas o *scooters*. Por lo general son los mejor mantenidos del puerto y sin ningún género de dudas los únicos que desprenden apetitosos olores a través de sus es-

pagar igual que una hipoteca, y unos gastos de 300 euros al mes podemos vivir en lugares de ocio limpios y cuidados, seguros y discretos, además de poder usar nuestra vivienda para navegaciones de fin de semana y vacaciones. Y si nos trasladan de trabajo, que tenga puerto, pues podremos llevarnos nuestra casa flotante. ¿Alguien da más por menos?

Pipe Sarmiento es abogado y autor del libro 'Temporales y Naufragios' (Juventud, 1999)



Residir de forma permanente en una embarcación implica tener que adaptarse a un entorno un tanto peculiar. / ARTURO ASENSIO