

DINGHY SAILING SHOW

Fiel a su cita anual, la Vela Ligera británica volvió a reunirse en Londres los pasados días 4 y 5 de marzo, en el precioso marco del Alexandra Palace. Sólo dos días de exposición, pero una importante afluencia de público fue a visitar una no menos destacable muestra de los expositores.



Vuelo Barcelona - Heathrow, metro hasta el hotel y a buscar desesperadamente un lugar donde cenar. Los británicos conservan unas costumbres muy raras en cuanto a los horarios de sus yantares, por lo que pasadas las 11 de la noche puede ser una ardua tarea el buscar un restaurante que te acepte.

una ardua tarea el buscar un restaurante que te acepte.



Metro hasta Wood Green (hay que ver la cantidad de tiempo que se pasa en el metro cuando se visita Londres y se decide usar ese medio de transporte, pese a ser rápido y eficaz, pero es que las distancias son enormes) y desde ahí hasta el Alexandra Palace en un autobús que la organización del certamen había puesto al efecto.

Alexandra Palace es una preciosidad. Tiene aspecto de antiguo vivero victoriano de plantas y flores, con grandes alturas y gran luminosidad natural. Solamente entrar encuentras unas enormes palmeras en su hall, que te dan una idea de las dimensiones del lugar. La exposición

El público británico se vuelca con la feria

náutica estaba compuesta de 4 salas, una dedicada a barcos antiguos, otra dedicada a estamentos, tipo federación, asociaciones, etcétera, y dos salas destinadas a los expositores.

La impresión general que te llevas, una vez superada la sorpresa inicial causada por la multitud y variedad de expositores que se presentan, es que en Gran Bretaña debe navegar todo el mundo. Realmente era sorprendente la cantidad de stands, de barcos expuestos, de diferente tipología de los mismos... una "biodiversidad" apabullante. Los principales astilleros estaban con toda su gama, naturalmente. Laser mostraba en su enorme stand desde su Funboat hasta su impresionante Laser SB3, pasando por el nuevo y exitoso modelo de Laser Vago, el Laser 4000, el Laser Stratos, etcétera. Junto a ellos



La "biodiversidad" de barcos es apabullante

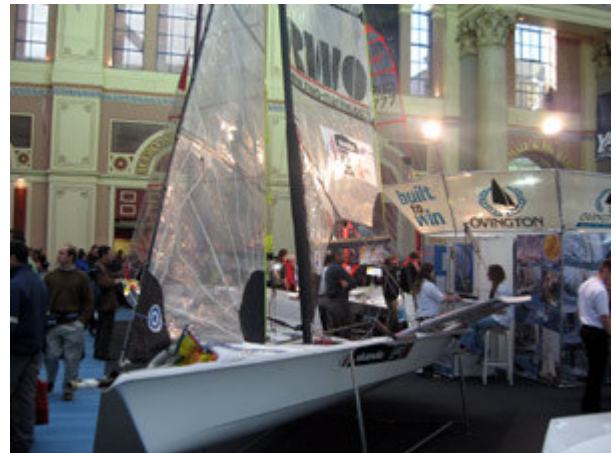
estaban los catamaranes de Laser: los Dart. El Dart 16, realizado en polietileno, un material poco visto en este tipo de barcos, y el precioso Dart 18, barco de prestaciones notables.



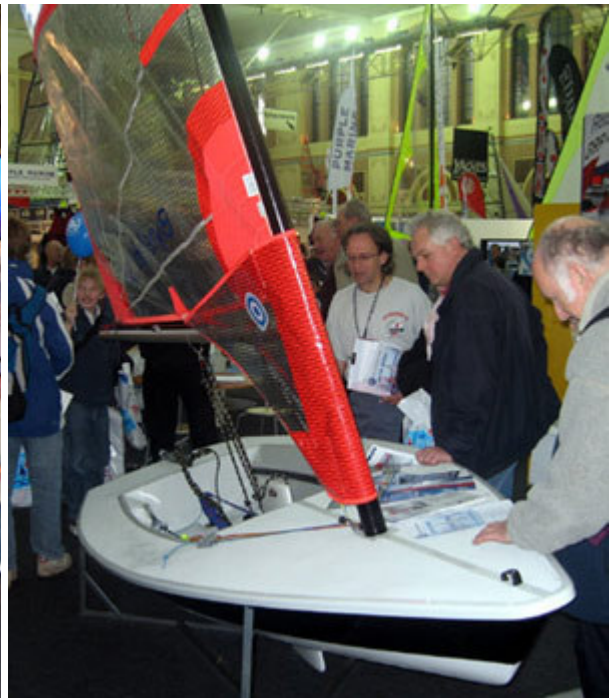
El Topper Omega junto a la clásica "palangana"

LDC, mostraba sus productos con el mismo derroche de medios, así podían verse su RS 600, RS 700, RS Vision, RS K6... Topper tampoco podía faltar a la cita. Junto a su famosa - e increíblemente difundida - "palangana", se encontraban todos sus otros productos. El ISO, el Buzz... Como novedad presentan el Xenon, un nuevo barco realizado en polietileno, una materia que se está imponiendo en el segmento de barcos escuela o iniciación.

Ovington también estaba presente. Sus 29er, 49er, 59er y B-14 eran objeto de numerosas visitas. En ese stand el que destacaba era el 14 pies, el auténtico skiff imposible que todos hemos visto en la película "La Fuerza del Viento". Barco de evolución, incorpora todas las novedades que aparecen a nivel técnico o de material. Realmente parece un barco de otro mundo. Muy cerca estaba el stand del Moth Internacional, ese barco dotado de hidrofoils que parece volar sobre el agua. Rarísimo, sorprendente... Junto al barco había una pantalla en la que se emitían imágenes de una regata celebrada en Garda (Italia). Los vuelcos eran continuos, la dificultad, patente. Un barco para pocos, muy ágiles y algo excéntricos.



Ovington exhibió sus veloces máquinas



Clases de desarrollo como el Moth Internacional se mezclan con diseños monotipo como el Byte



El mítico y cinematográfico Internacional 14p

Junto a ese barco estaba toda una colección de barcos como el Laser, pero pensados para un uso femenino en las Olimpiadas. Me explico. Antes de que el Laser Radial fuera el elegido para sustituir al Europa como clase olímpica femenina, se presentaron todo tipo de barcos aspirantes a ocupar ese preciado lugar. Muchos de los aspirantes adoptaron la filosofía de Laser, pero a escala más reducida. Imaginaos un Laser, pero más pequeño, con jarcia, vela de sables forzados... Un Laser evolucionado, vamos. Pero el Laser Radial venció y ahora los demás irán desapareciendo lentamente. Pocos de esos barcos llegarán a tener clase propia y aún menos los veremos llegar a nuestro país.

En un rincón de la feria había una zona destinada a las Asociaciones de Clases. En un mismo stand podías ver barcos como un Flying Dutchman o un 5o5. Te atendían simpatísimos personajes que

rezumaban nostalgia por todos sus poros. Realmente esas clases fueron las dominantes hace unos cuantos años. Y con razón: un Flying Dutchman tiene una estampa que sigue impresionando hoy en día. Barcos ya superados, pero que tuvieron un lugar muy destacado en su momento.



El Nacional 12p, clase con 70 años de desarrollo



Sistema de tangones automáticos

Un poco más allá había un stand que ofrecía el 420 de Roga y el Optimist de Lange. Dos buenos productos realizados por dos astilleros históricos. Sin ir más lejos, el Lange tiene en su palmarés unos cuantos Campeonatos de Mundo, contando el de por Equipos de 2005.

Unos cuantos stands estaban ocupados por detallistas que ofrecían sus productos. Trajes secos, neoprenos, chalecos, arneses de trapecio... había realmente de todo. Y mucha gente comprando, lo cual es indicativo de los buenos precios que ofertaban.

Y es que este es uno de los puntos más importantes, el público. Sorprendía la tremenda cantidad de gente que visitaba esta feria. Gente de todas las edades. Podías ver a algunos ya bastante entrados en años, contemplando la posibilidad de adquirir un barco. No los veloces skiff, desde luego, sino los muy numerosos barcos de paseo que se mostraban. Barcos tipo, no sé, el Dinghy 12p, no especialmente veloces, pero sí cómodos, estables, seguros, agradables. Barcos para navegar, no para nadar, tal como rezaba un letrero que colgaba de la botavara de uno de ellos. Barcos aptos para que dos o tres señores de alrededor de la sesentena puedan salir a navegar, a gozar de la mar y del viento, sin tener que realizar esfuerzos atléticos. En España se considera la Vela Ligera como una actividad para adolescentes y jovencitos. Como si fuera un paso previo hacia el Crucero, que en la mayoría de casos no llega nunca. En Londres, tal como pudimos comprobar, la Vela Ligera es una opción válida para todos. Hay barcos para jóvenes, hay otros para gente madura; quien quiere puede navegar.



Multitud de accesorios para elegir



Para colgarse en tierra...

A nivel de tendencias, podemos constatar la adopción de la forma skiff como la más popular entre los diseños en general. Tanto como para barcos escuela, tipo Laser Stratos o Weekend 18, como para gente mayor. Realmente había más barcos dotados de spinnakers asimétrico que simétrico, más botalones que tangones. Se apuesta por la sencillez, la eficacia, la comodidad. Los materiales que se imponen son la fibra para los barcos de alto rendimiento (en eso nada ha cambiado) y el polietileno para los barcos escuela o de progresión. Se ha acabado reparar una y otra vez los daños causados por los novatos. Se realizan en material irrompible y problema resuelto. A esta materia se han apuntado astilleros como Laser, precursor de la idea, Topper y LDC.

El Laser Pico, el Laser Vago, el Dart 16, el RS Vision o el Topper Omega, están marcando una tendencia, no al alcance de todos los astilleros debido a la complicación técnica de su construcción, que estoy seguro influirá mucho en el futuro de la Vela Ligera, por la rentabilidad que esas embarcaciones pueden ofrecer a escuelas y clubes náuticos.

Dos días intensos de Vela Ligera, eso es el Dinghy Sailing Show de Londres, una cita ineludible para los amantes de este deporte.



La Vela Radio Control también está presente en el certamen



Eduard Rodes
Patrón RS 800
C.N. El Masnou
Barcelona, España

Fotos: Miriam Cerdán