



Por Eduard Rodés  
www.velanium.com



Juegos Olímpicos Río 2016

## Retorno olímpico del catamarán

© ISAF

---

**En 2008 la ISAF sorprendió a todos con la decisión que adoptó sobre los barcos que participarán en los Juegos de Londres: eliminó los multicascos. Hoy, enfrentada con la realidad de la demanda mediática, corrige lo que demostró ser un error y vuelve a introducir esa categoría, la más espectacular y veloz.**

---

**HACE** cuatro años, en una inexplicable tendencia hacia el conservadurismo, se apostó por una vela lenta y táctica. Las clases elegidas para Londres 2012 se basaban, en su mayoría, en diseños con muchos años a cuestas, barcos de prestaciones muy limitadas. Salvo las excepciones del windsurf y del 49er, se daba la espalda a la modernidad y las preferencias de la mayoría de velaligeristas, que buscan diversión y emoción en su deporte.

Además de la eliminación del catamarán, se optó por mantener el 470 femenino, pese al fuerte movi-

miento que había en ese momento a favor de su sustitución por un skiff. Las clases que participarán en Londres, salvo algunas excepciones, fueron diseñadas hace muchas décadas y sus prestaciones son las que eran normales de aquellos tiempos. El Finn, data de 1949; el 470, de 1963; el Star... ¡de 1911!

Muchos de los miembros del consejo de la ISAF han sido regatistas de esas clases y cuesta mucho hacerles renunciar a ellas, por más que la realidad que les rodea vaya en otra dirección. Pero las circunstancias cambian y los medios han adquirido tal

importancia, el dinero que ello mueve ha alcanzado tal magnitud, que incluso un ente tan conservador como la ISAF ha tenido que adaptarse a las nuevas tendencias.

### **Apuesta por el espectáculo**

El problema que se empieza a plantear, que todos comprenden pero esperan que sean los demás los que muevan pieza, es que la vela podría dejar de ser un deporte olímpico en un futuro muy cercano, algo que para la ISAF sería catastrófico. La vela resulta muy costosa pa-

DISEÑO





ra los organizadores de los Juegos y obtienen a cambio muy pocos ingresos por la venta de sus imágenes, lo que se une a la imposibilidad de vender entradas. En pocas palabras, no es rentable.

Un rápido análisis demostró que las únicas clases que generan beneficios (y por poco) son el windsurf y el 49er, precisamente las más rápidas y espectaculares. Las demás representan un lastre económico que los organizadores de los Juegos, en los que los temas económicos tienen una creciente importancia, se apresuran a denunciar. No han faltado voces pidiendo que la vela, pese a su condición de deporte fundador del olimpismo moderno, deje paso a disciplinas que ofrezcan un mayor rendimiento económico para los organizadores.

Esto originó un fuerte debate interno en la federación internacional que le ha llevado a dar los primeros pasos hacia lo que muchos consideran la dirección correcta: la apertura hacia clases modernas y rápidas. La adopción de medidas

que hagan nuestro deporte mucho más atractivo para el gran público, que busca emociones e inmediatez.

El camino a seguir está claro, pero los pasos se van dando poco a poco. De cara a los Juegos de Río, se han eliminado los lentos Star y el match race femenino (la prueba más cara de organizar y por la cual la mayoría del público ha mostrado indiferencia) y se incorporan los veloces MacKay FX (el skiff femenino, que será clase 49er FX) y el catamarán Nacra 17. Y otra sustitución, que merecería un artículo aparte: el windsurf es relevado por el kitesurf. Toda una apuesta por el espectáculo.

### Catamarán ¿Mixto?

Pero la fórmula adoptada en el caso del catamarán no ha sido del agrado de todos: en aras de la igualdad de géneros, será forzosamente mixto, es decir, un hombre y una mujer a bordo, cualquiera que sea su posición. Esto desagrada especialmente a los regatistas de Tornado, que esperaban que su barco re-

tomase la categoría olímpica. Como clase mixta, el Tornado que conocemos, grande, espectacular, durísimo... queda descartado.

De esta manera la vela olímpica queda compuesta por cinco clases masculinas: Laser, 470, 49er, kitesurf y Finn, cuatro clases femeninas: Laser Radial, 470, kitesurf y MacKay FX, y una clase mixta: el catamarán, que será el Nacra 17. De cara a los siguientes Juegos, sin duda, habrá nuevos cambios, y lo lógico es pensar que se seguirá con el proceso de modernización de la flota olímpica.

### Evaluation Event

La selección del catamarán ha seguido los mismo pasos que la del skiff femenino, que detallé en el anterior número de esta revista. En la reunión de la ISAF que se celebró en San Petersburgo (Rusia), en mayo de 2011, se decidió su inclusión en los Juegos de Río y se decidió la realización de un Evaluation Event, unas pruebas entre los candidatos que se presentasen. Hubo varias ofertas para su organización, y al final fue Santander la sede elegida para ese evento, que se celebró el pasado mes de marzo con la participación de un buen número de regatistas de alto nivel venidos de todo el mundo. Con los resultados obtenidos se ha asistido al Meeting de la ISAF en Stresa (Italia), donde el pasado 6 de mayo se designó al Nacra 17 como clase olímpica para los Juegos de 2012.

Esto, que se explica en pocas palabras, en realidad esconde un duro esfuerzo por parte de los astilleros que han presentado candidatura. Se ha tenido que diseñar cascos, palo, velas, jarcia, foils... todo. Construir un molde, que siempre requiere una gran inversión de tiempo y dinero, y un mínimo de dos unidades que deben ajustarse a las condiciones que la ISAF expone como criterios de evaluación, como el que tiene que ser un barco para tripulaciones de entre 120 y 140 kg, que sea exigente y espectacular, atractivo para los regatistas y para los medios.

Además de presentar los candidatos en la sede de las pruebas, deben financiar el evento en su totalidad. Y el volumen de gente que participa, algunos viajando desde muy lejos y la mayoría alojados en hoteles de alto nivel, es realmente elevado. Para todos los aspirantes, pero en especial para los astilleros de los barcos que han sido diseñados específicamente para esa prueba, significa una fuerte inversión de dinero y trabajo. El vencedor se verá ampliamente recompensado; los demás, salvo las clases ya existentes como el Hobie Cat 16, desaparecerán sin haber generado ningún ingreso.

Pese al elevado riesgo, se presentaron siete candidaturas, cuatro de ellas provenientes de dos astilleros. Veamos los rasgos generales de cada una de ellas.







Hobie Cat 16

### Hobie Cat 16

La apuesta por el clasicismo de Hobie Cat, que presentaba como principal baza la enorme flota existente en numerosos países. Más de 100.000 unidades, ¡100.000 Hobies 16 en todo el planeta! Es, sin duda, el catamarán más popular del mundo con sus 5,05 m de eslora por 2,41 m de manga y 145 kg de peso, con una mayor de 14,25 m<sup>2</sup> y un foque de 5,2 m<sup>2</sup>. Las unidades presentadas en Santander presentaban el añadido de un spinnaker de 14 m<sup>2</sup>. Es también el que presentaba el precio más económico de todos, unos 12.300 €.

Pero el Hobie 16 no parecía encajar entre los demás candidatos. Su plano vélico, con una mayor triangular, y sus cascos de flotabilidad muy limitada daban un aspecto muy inferior al de sus rivales, técnicamente mucho más avanzados. Los probadores se quejaban de su clara tendencia a clavar proas y de su muy limitado rendimiento. Al escorar, el casco de sotavento va casi totalmente sumergido y la turbulencia que ello genera provoca una importante caída de velocidad, que en el Hobie 16 nunca es precisamente la virtud a destacar. El Hobie Cat 16 es un excelente barco para iniciarse en el mundo del catamarán, para escuelas y centros de vacaciones, pero no para aspirar a la categoría olímpica, donde el nivel de exigencia es sumamente alto. Desde el principio quedó claro que no contaría para poder optar a la nominación.

### Hobie Cat Tiger

Otro barco con un diseño muy experimentado, ya que está en activo desde 1995. Su inclusión en la Fórmula 18 limita sus posibilidades de cara al Evaluation Event, ya que en esta clase se exige un peso mínimo de 180 kg. Con sus 188 kg, el Ti-

ger era, por mucho, el más pesado de todos los contendientes. Sus medidas son: 5,48 m de eslora, por 2,59 m de manga, mayor de 15,12 m<sup>2</sup>, foque de 5,45 m<sup>2</sup> y un gran spinnaker de 19 m<sup>2</sup>. Presentaba una superficie vélica algo menor que la del barco de serie para poder encajar mejor con una tripulación mixta. Su precio, 15.700 €.

Su navegación es excelente, a los probadores les gustó su fiabilidad, su confort y su posibilidad de adaptación de los sistemas y maniobras de a bordo, pero se echó de menos una mayor potencia. Un barco demasiado pesado y algo corto de prestaciones. Algo lógico, si pensamos que el Tiger original fue diseñado con mayor trapo y para encajar en la Fórmula 18. Otro punto negativo que destacaron los probadores es que se trata de un barco en el que, debido al esfuerzo físico que debe realizar el tripulante, resulta desaconsejable que las mujeres ocupen esa plaza, algo en lo que la ISAF había insistido. Pese a que gustó a muchos, pocos probadores lo señalaron como su barco favorito de cara a la elección.



Nacra 17



Hobie Cat Tiger

### Nacra 17

El mejor valorado, especialmente entre las féminas. Ofrece el mejor equilibrio entre prestaciones y nivel de desafío para las tripulaciones. Es un diseño creado específicamente para cubrir las exigencias de la ISAF para este evento, algo que consigue con gran éxito. Con una eslora de

5,25 m por una manga de 2,59 m y un peso de 138 kg, arbola una mayor de 14,65 m<sup>2</sup>, un foque de 4,00 m<sup>2</sup> y un spinnaker de 19,5 m<sup>2</sup>. Su precio es el más elevado de todos los contendientes: 16.750 €.

El Nacra 17 presenta orzas curvadas de gran longitud que le proporcionan una sustentación que disminuye mucho la fricción del agua. Se notaba en cuanto el barco adquiría un mínimo de velocidad, la impresión que daba era el de ser un barco aun más ligero de lo que ya es. Los comentarios de las tripulaciones probadoras se llenaron de elogios a su grado de exigencia técnica, comodidad, velocidad, las sensaciones que transmite. Y es el barco que mejor garantiza que las tripulaciones puedan ser mixtas, independientemente del puesto que ocupen a bordo. Las valoraciones de los probadores lo dejaban como el barco favorito para la mayoría, como lo demuestra el hecho de que nada menos que 14 lo pusieron en primer lugar.

### Nacra F16

Se trata de un barco de serie de muy reciente creación: 2011. Era uno de los candidatos que más expectativas había creado antes de las prue-



Nacra F16

bas, pero pronto quedó claro que no igualaba la elevada apuesta de su hermano mayor, el Nacra 17.

Presenta 5 m de eslora, por 2,50 m de manga y un peso de 131 kg. Su mayor mide 13,35 m<sup>2</sup>, su foque, 3,70 m<sup>2</sup> y su spinnaker resultaba algo escaso, sólo 17,5 m<sup>2</sup>. Su precio está alrededor de los 15.350 €.

Como todos los productos Nacra, el F16 presenta un alto grado de calidad y su navegación resultaba muy agradable. Rápido en caída, susceptible de ser tripulado por una mu-



jer, muy fiable. Estas virtudes fueron recogidas por los regatistas en sus comentarios. Pero también que era demasiado pequeño y fácil para ser clase olímpica. Poco exigente, perdona excesivamente los errores. Algo falto de potencia en vientos ligeros y un pase de ola mejorable. El barco en general gustó, pero había diseños mejores, o mejor preparados para ajustarse a las exigencias de la ISAF.

## Spitfire S

Obra del astillero Sirena Voile, se trata de un barco que fue diseñado en 1999 y del que ya se han construido unas 250 unidades, pero que para las pruebas de Santander presentó unas modificaciones para adaptarse a los requisitos de la ISAF. Básicamente le han cambiado el mástil y le han dotado de velas de menor superficie. Tiene 5 m de eslora, 2,53 m de manga y 142 kg de peso. Su mayor mide 14,52 m<sup>2</sup>, 4,25 m<sup>2</sup> su foque y arbola un spinnaker de 19 m<sup>2</sup>. El precio anunciado es de 12.500 €.

La opinión de los probadores fue casi unánimemente negativa. Nunca dio la sensación de ser un barco de alto rendimiento, resultaba difícil de gobernar y los sistemas y maniobras de a bordo no funcionaban lo minimamente bien que debe esperarse de un barco olímpico. Poco volumen de sus flotadores, lo que lo hace tendente a clavar de proa, y sensación de ser blando en el paso de ola, dando lugar que los cascos se movieran de forma diferente, produciendo una sensible pérdida de velocidad. Otro punto negativo fue la ausencia de foque autorvirante, presente en los demás. El comentario sobre el Spitfire fue que es una opción intere-

sante como barco para vacaciones, para escuelas, pero en absoluto para formar parte de la familia olímpica.

## Tornado

Presentado por la Clase internacional Tornado, fue el más esperado por los probadores, entre los que se encontraba algún oro olímpico de esa especialidad. La imagen del Tornado, pese a su largamente demostrada calidad y eficacia, resulta bastante anticuada. Presenta proas de gran lanzamiento, cuando en los catamaranes modernos son rectas o incluso invertidas... se nota que es una clase con muchos años a cuestas: data nada menos que de 1967. El diseño ha avanzado mucho desde entonces.



Era el de mayor tamaño de los candidatos, con una eslora de 6,09 m, una manga de 3,08 m y un peso de 165 kg. Las velas que presentó en Santander fueron reducidas para po-

Gustó mucho a los chicos, pero muy poco a las chicas, que se veían incapaces de actuar como proel, tan duro sigue siendo su manejo. Los puntos que destacaron fueron sus prestaciones, la efectividad de sus controles y maniobras de a bordo, la sensibilidad al timón, la velocidad en ceñida... pero la enorme fuerza que debe efectuarse sobre la escota de la mayor y del gennaker hace que sea inviable para una chica. Y es un barco en el que el trabajo físico lo efectúa principalmente el tripulante. En la valoración que hicieron los probadores, solo apareció en un único caso como el preferido para el status olímpico.

## Viper

Obra del astillero Australian High Performance Catamarans. Estuvo a punto de llevarse la nominación, pero finalmente se vio superado por el Nacra 17. Diseñado en 2008, dispone ya de un cierto número de barcos en activo y podría cubrir las necesidades de las federaciones nacionales en muy corto plazo.

Con 5 m de eslora por 2,50 m de manga y un peso de 129 kg, es el más ligero de todos. Su mayor mide 13,72 m<sup>2</sup>, 3,70 m<sup>2</sup> su foque y su spinnaker, 17,50 m<sup>2</sup>. Su precio es de unos 13.400 €.

El Viper, sin haber sido diseñado especialmente para este evento, pudo presentarse sin realizar ninguna modificación para adaptarse a las exigencias de la ISAF, en las que encaja perfectamente.

Cuatro de los probadores lo declararon su candidato favorito. Rápido, estable, fácil, cómodo, sistemas y maniobras de a bordo muy bien organizados. Un muy buen barco, con serios argumentos para ganar la selección, pero se enfrentaba a un rival superior.



der adaptarse a su uso por una tripulación mixta: mayor de 16,41 m<sup>2</sup>, foque de 5,38 m<sup>2</sup> y un spinnaker de 24,60 m<sup>2</sup>. Un interesante trabajo de ingeniería aerodinámica que pretendía reducir el peso y fuerza necesarios para manejar el Tornado sin reducir prácticamente las prestaciones, pero aun así ese barco resultó excesivo para ellas. El precio que se informó está en los 15.900 €, el segundo más caro de los contendientes.



## Nuevas clases para Río 2016

La Federación Internacional de Vela (ISAF) anunció el 5 de mayo los cambios de clases olímpicas para los Juegos de Río 2016:

- El windsurf será sustituido por el kitesurf.
- Se introduce el 49er femenino (Mackay FX).
- Vuelve el catamarán para tripulaciones dobles mixtas, con el Nacra 17 como la clase elegida (en Pekín fue el Tornado).

En Londres 2012 se despidieron del programa olímpico tres disciplinas: windsurf (RS:X), Star y Match Race Femenino.

Las de Río 2016, que también estarán en los Mundiales de Santander 2014, son:

- Kiteboarding Masculino
- Kiteboarding Femenino
- Laser (Dinghy Masculino)
- Laser Radial (Dinghy Femenino)
- Finn (Dinghy pesado Masculino)
- 470 (Dinghy doble Masculino)
- 470 (Dinghy doble Femenino)
- 49er (Skiff Masculino)
- 49er FX (Skiff Femenino)
- Nacra 17 (Catamarán Mixto)

## Decisión final de la ISAF

Durante el Meeting de Stresa los representantes de los barcos candidatos tuvieron la oportunidad de presentar y defender sus productos ante el Consejo. Se fueron haciendo eliminatorias; uno a uno, fueron cayendo los competidores menos valorados y a la gran final llegaron el Nacra 17 y el Viper, con el resultado que ya conocemos: 19 votos a favor del Nacra 17 y 15 para el Viper. Una dura lucha que llevó más de una hora de interesante debate en el seno del Consejo antes de la votación final.

Los valores que han hecho decidir la balanza a favor del Nacra 17 son múltiples. No es sólo una cuestión de barco y sus cualidades; también juegan factores como la capacidad de distribución,

precio (algo en lo que el Viper fue superior), experiencia en el mercado... Ambos catamaranes tuvieron una valoración muy alta por parte de los probadores aunque el Nacra fue el designado como favorito por la mayoría de ellos, algo que sin duda también habrá pesado en la decisión.

## Y para acabar

Río de Janeiro volverá a ver el catamarán como clase olímpica, después del paréntesis que habrán representado los juegos de Londres. Vuelve el catamarán y con él la esperanza de que tenga una vida olímpica muy larga. No faltan buenas razones para esperarlo. Pero la ISAF es algo muy especial. Ahora parece que van encaminados por el camino correcto, esto puede ser el inicio de una renova-



El Kite Boarding será clase olímpica en Río 2016

ción que debe alcanzar a las clases más veteranas. En un mundo en continua evolución parece que las clases que representan la vela olímpica deberían ser modernas y con prestaciones acordes a las tendencias actuales. Incluso la conservadísima Copa América se ha decantado a favor de los barcos más rápidos y modernos. Pero también puede pasar todo lo contrario. Un conocido diseñador de barcos, al preguntarle qué creía él que sucedería durante la reunión de Stresa, me dijo "Es del todo imprevisible." Le dije que "lo lógico sería que la ISAF... "no", me interrumpió, "no se deben poner nunca las palabras lógica e ISAF en la misma frase." Y a lo largo de la historia encontramos muchos ejemplos que ilustran esta afirmación. ▣