



28 COPA DEL REY AUDI MAPFRE



LA REGATA

LA MEJOR REGATA DE EUROPA SURFEA LA OLA DE LA RECESIÓN

La Copa del Rey Audi Mapfre se sobrepone a la crisis gracias a los cambios introducidos hace tres años en el formato técnico de la regata

LLUÍS F. MULET

La Copa del Rey Audi Mapfre trae un año más a la Bahía de Palma uno de los mejores espectáculos náuticos del mundo. A pesar de la crisis global y de la pérdida de numerosos patrocinadores tradicionales del circuito nacional de cruceros, el Real Club Náutico de Palma ha conseguido mantener la participación por encima del centenar de barcos y reunir a una flota internacional de primer nivel. La regata Audi Mapfre sigue siendo el evento líder que marca la tendencia de la vela pesada en España.

La principal novedad de este año es el regreso de las grandes esloras, propiciado por la explosión definitiva del sistema IRC, el cual, además, abre la puerta a la reconversión de las unidades de TP52 que no quieren o no pueden mantener el ritmo del circuito mediterráneo de la clase. Veleros como el *Alfa Romeo* o el *Alegre* se suman por primera vez a la flota de la Copa del Rey Audi Mapfre y sientan las bases para una futura inclusión de la regata en el calendario mundial de los Maxis. «Es la gran noticia de este año», reconoce Jaime Carbonell, director deportivo del RCNP y responsable técnico de la regata, refiriéndose a la excelente acogida del IRC.

Con todo, la gran apuesta de la Copa del Rey Audi Mapfre siguen siendo las regatas en tiempo real, con cuatro clases en liza que no requieren de sistema de compensación alguno. Tres monotipos (X35, X41 y Swan 45) y los *box rule* TP52 centrarán buena parte de la atención de la regata de este año, a la que se incorpora, también como novedad, el sistema español RN (ahora llamado RI) y que mantiene, pese a su franca decadencia, la fórmula ORC 670, destinada a barcos de serie para tripulaciones compuestas principalmente por aficionados.

La flota de la Copa del Rey Audi Mapfre ha quedado finalmente dividida en siete clases, cuatro en tiempo real y otras tantas en corregido. La caída del *box rule* GP42, una clase que nunca ha llegado a despegar y que ahora subsiste a la sombra del TP52 en el circuito Med Cup, ha sido compensada con la incorporación del monotipo X41 y la explosión definitiva del X35, categoría en la que se medirán 20 unidades. Al cierre de esta edición de *Illes Náuticas*, el número de inscritos confirmados por la organización ascendía a 110 barcos, la mayoría de ellos (43) pertenecientes a la categoría RI, que viene a sustituir al extinto ORC Open

UN GRAN DESPLIEGUE

El Real Club Náutico de Palma (RCNP) realizará un gran despliegue de medios humanos y técnicos para atender a los más de 1.800 deportistas procedentes de 19 países que se espera participen en la regata de este año. La Copa del Rey Audi Mapfre, destaca el gerente del RCNP, Alberto Pons, «es la mayor concentración deportiva de alto nivel de Baleares y uno de los eventos más exigentes desde el punto de vista organizativo». Unas 150 personas, entre personal de tierra y mar (comités, jueces, balizadores...) trabajan en la Copa del Rey Audi Mapfre desde la semana previa hasta el final de la regata.



▼ Datos curiosos
La organización está formada por 150 personas, entre personal de tierra y mar.



Las 40 embarcaciones de apoyo (23 térmicos y 14 de prensa) consumieron el año pasado 21.389 litros de gasolina.



La flota y los periodistas acreditados consumen diariamente 1.700 piconas y unos 3.000 litros de agua mineral.

LAS CLASES

X35. El X35 se ha confirmado como la opción favorita dentro de las clases en tiempo real. Se incorporó a la Copa del Rey hace ya tres años y, poco a poco, se ha ido afianzando, en parte por su doble condición de barco *regatero* y relativamente económico, lo cual permite el salto a las regatas sin compensación de armadores procedentes del crucero tradicional. El X35 mide 10,61 metros de eslora por 3,27 de manga. Desplaza 4.300 kg y tiene un calado de 2,15 metros. Su vela mayor es de 40 metros cuadrados, su génova de 34 y su spinnaker para rumbos de popa no debe superar los 106 metros cuadrados de superficie. Los inscritos en la 28 Copa del Rey Audi Mapfre suman 20 unidades procedentes de Francia, Italia, Holanda, Argentina, Rusia y Reino Unido.



El 'Container', uno de los Maxis que participarán en la Copa del Rey dentro de la clase IRC. / TEXEMA OLIVER



Matador (clase TP52)

TP52. La clase *box rule* TP52 reunirá únicamente a cinco unidades, entre ellas el Bribón, del armador José Cusi y patrocinado por el Rey don Juan Carlos. La programación de una prueba del circuito Med Cup en Cagliari (Cerdeña) la semana anterior a la Copa del Rey Audi Mapfre ha sido determinante para que la inscripción se retrotraiga a los años en que los Trans-

pac 52 todavía se abrían paso en el circuito de regatas internacional. El TP52 es un velero *pura sangre*, diseñado originalmente para la competición de altura y adaptado a las regatas costeras técnicas y barlovento/sotavento típicas del Mediterráneo. Mide 15,85 metros de eslora por 4,39 de manga. Su calado es de 3,2 metros y su desplazamiento está en torno a las siete toneladas. Alcanza grandes velocidades, sobre todo con vientos portantes, y su precio oscila entre los 450.000 euros que cuesta un modelo de 2005 de segunda mano y algo más de un millón de euros uno nuevo.

SWAN 45. El Swan 45 es, probablemente, el crucero-regata más completo del mundo. Es un barco idóneo para la navegación de recreo y para la regata de alto nivel. Su



'Comifin', Swan 45 ganador en 2008.

presencia en la Copa del Rey viene de antiguo, de la época del IMS, cuando competía en tiempo compensado sin ninguna posibilidad de triunfo frente a barcos que eran *tuneados* cada año para adaptarse a la fórmula. El nuevo Comité Organizador optó por convertir el Swan 45, de 13,83 metros de eslora por 3,91 de manga, en categoría independiente.



28 COPA DEL REY AUDI MAPFRE



LAS CLASES

X41. El último monotipo en sumarse a la Copa del Rey Audi Mapfre ha sido el X41, cuyo concepto es muy similar al del Swan 45. Es el paso inmediatamente superior en eslora al X35, pero su progresión como clase en España es una incógnita. Si se tiene en cuenta la tradición de unidades en torno a los 40 pies en el circuito nacional de cruceros (First 40.7, IMX 40, Sinergia 40), lo lógico sería que el X41, de 12,35 metros de eslora por 3,64 de mangam, se fuera afianzando como lo está haciendo su hermano pequeño. El Comité Organizador de la 28 Copa del Rey Audi Mapfre permite la participación de este One Design a modo de «prueba» y bajo la denominación de «clase invitada»; esto es que no opta al trofeo oficial. Se esperaban alrededor de 10 veleros, pero al final se han quedado en tan seis, una de ellas el *Iberdrola*.



El 'CAM' (clase IRC).

ORC 670. El último rescoldo del sistema de compensación IMS se enfrenta a la que muchos piensan será su última temporada en la alta competición. Nueve unidades se medirán en el año más flojo de la categoría desde que fue creada para garantizar la presencia de tripulaciones competitivas de aficionados en la Copa del Rey Audi Mapfre y otras regatas del circuito español de cru-

ceros. El ORC 670 es una fórmula que agrupa a barcos de diferentes modelos (X Yachts, Elan, First, Grand Soleil...) en el entorno de los 37 pies. De hecho, nueve de los inscritos tienen esta eslora y sólo uno está unos pocos centímetros por debajo. Las clasificaciones se confeccionan a partir del rating de cada unidad aplicando el sistema ORC (antiguo IMS).

IRC. Proscrito en España en los años de supremacía del IMS, la recuperación del sistema IRC (utilizado en todo el mundo sajón y en Francia) ha sido, sin duda, el mayor acierto del Comité Organizador de la Copa del Rey Audi Mapfre. Tres razones avalan esta afirmación: una, que ha contribuido a compensar el mal año de los Transpac 52; dos, que ha otorgado una nueva dimensión interna-



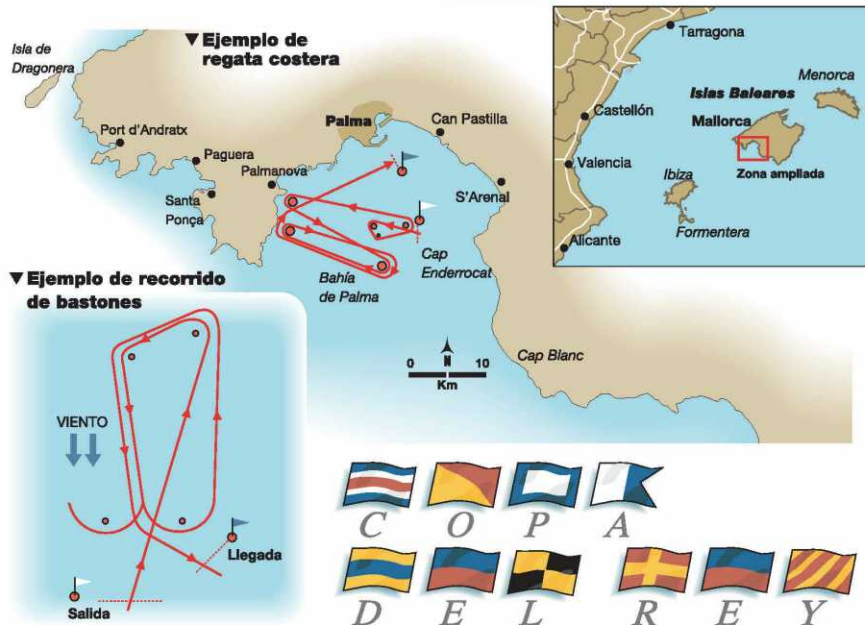
'Pasión por Castellón' (clase RI)

cional a la regata, y tres, que ha abierto la puerta a los prototipos de gran eslora. Los Maxis vuelven a ser una opción para la Copa. Cuatro TP52 han optado por inscribirse en esta clase de hándicap, entre ellos el CAM, de los armadores Fernando León y Kiko Sánchez-Luna, con la más que probable presencia de SAR el Príncipe de Asturias a la caña.

RI. Uno de las decisiones más controvertidas que ha tomado el Comité Organizador de la 28 Copa del Rey Audi Mapfre es la inclusión de la clase Rating Internacional (antes llamada Rating Nacional), basada en una fórmula de compensación cuyo principal promotor es la Real Asociación Nacional de Cruceros. Como todos los ratings, el RI tiene defensores incondicionales y feroces detractores. Lo cierto, sin embargo, es que los barcos inscritos en esta categoría (43 unidades de esloras comprendidas entre los 36 y los 48 pies) suponen más de un tercio de la flota de la regata. Tanto en IRC como en RI, el Comité Organizador ha apostado por crear un solo grupo, con independencia de las esloras, y por un corte en el rating bastante restrictivo para garantizar la presencia de «barcos rápidos», aunque no sean de última generación.



JUEVES 30 DE JULIO DE 2009

28 COPA DEL REY AUDI MAPFRE**LA GUÍA****DOS TIPOS DE RECORRIDOS**

Aunque parezca que toda la vida ha sido así, la distribución de la flota de la Copa del Rey Audi Mapfre en tres áreas de regatas es relativamente reciente. El año del 25 aniversario fue el último en el que se utilizó el campo único. La nueva fórmula exige más recursos humanos y es, por tanto, más cara para el organizador, pero a cambio, según señala Jai-

me Carbonell, responsable técnico de la regata, se ofrece un mejor servicio a los barcos participantes. Los recorridos son de dos tipos: barlovento / sotavento y costeros técnicos. La organización suprimió hace unos años la regata larga hasta Cabrera. Al no haber jornada de descanso, la competición concluye en sábado.

PROGRAMA SOCIAL

31 DE JULIO. A las 13.00 horas tendrá lugar el cóctel de presentación de la regata para los medios de comunicación. El acto se celebrará en la piscina interior del Náutico de Palma para «proteger» a los asistentes de calor del mediodía en las terrazas exteriores del club.

3 DE AGOSTO. La carpa del Real Club Náutico de Palma acogerá a partir de las 17.00 horas la tradicional fiesta de bienvenida. Los beneficios de la recaudación por las consumiciones se destinarán a la ONG Unicef.

4 DE AGOSTO. La fiesta de los regatistas se celebrará en la carpa del RCNP a partir de las 18.00 horas. Por la mañana, desde las 09.00 horas, las terrazas reunirán a los participantes en la actividad denominada 'Clínic Alex Rumbo a Tí', de la Fundación USP Alex.

5 DE AGOSTO. La Fundación Alex volverá a ser protagonista del programa social de la Copa del Rey Audi Mapfre con el concierto -todo un clásico- del rockero y regatista Jaime Anglada. La actuación, a favor de la Fundación, comenzará previsiblemente a las 19.00 horas en la zona de las terrazas. Anglada ha optado en esta ocasión por el formato acústico.

6 DE AGOSTO. La cena de armadores de la Copa del Rey Audi Mapfre ha sido bautizada este año como «Fiesta blanca». Comenzará a las 21.00 horas y estará amenizada por la música de los pianistas Biel Durán y Jordi Vidal.

7 DE AGOSTO. La que para muchos será, sin duda, la cena del verano mallorquín, ya que está organizada por Cristina Macaya. Comenzará a las 21.00 horas en las terrazas del club y todos los beneficios se destinarán a Proyecto Hombre. El cubierto cuesta 150 euros.

8 DE AGOSTO. La entrega de premios se llevará a cabo este año en Ses Voltes (Parc de la Mar) a partir de las 21.00 horas.