



De España al Caribe

Visto en
100 X 100
REGATA
nº 141

Una regata con historia De 1995 a 2012

El Gran Prix del Atlántico, la única regata oceánica amateur que se organiza en España, celebrará en 2012 su séptima edición. La salida tendrá lugar el 8 de enero y, por primera vez, no partirá de la Península sino de las islas Canarias, ya que el puerto de salida será Marina Rubicón en Lanzarote, desde donde la flota, que cuenta ya con más de 35 preinscritos, pondrá rumbo a Martinica.

CUANDO hablamos de vela oceánica lo primero que nos viene a la mente son las regatas mediáticas como la Barcelona World Race, la Volvo Ocean Race, la Vendée Globe o la Mini Transat, entre otras, en las que sus participantes son regatistas profesionales arropados por reconocidos patrocinadores.

Sin embargo, hay otro tipo de regatas transatlánticas en las que sus participantes no son profesionales y, en general, no cuentan con el respaldo de una firma comercial que los apoye. Son las regatas AMATEURS, que en su concepto no tienen nada que envidiar a las profesionales, porque el reto para ambos tipos de navegantes es el mismo. Eso sí, para los primeros el objetivo principal es ganar y para los segundos, cumplir el sueño de cualquier navegante: cruzar el Atlántico.

Esa es la filosofía del Gran Prix del Atlántico, la única regata española transoceánica para

amateurs, que une un puerto de España con otro del Caribe. Una regata consolidada y de gran prestigio entre las flotas amateur de crucero españolas, que desde 1995 viene organizando **Enrique Curt**, a través de **Difusión Náutica** y el **Club Náutico Skipper**. Además, cuenta con la colaboración de la Real Federación Española de Vela, la Real Asociación Nacional de Cruceros y la Federación Canaria de Vela, entre otras entidades privadas. El personal de la organización de la regata ofrece un seguimiento excepcional, contactando a diario con todos los barcos participantes. Sin olvidar el seguimiento online a través de la web: www.granprixdelatlantico.com

Cabe destacar que S.M. el Rey Don Juan Carlos I ha aceptado la Presidencia de Honor del Gran Prix del Atlántico en varias ediciones, mostrando su apoyo a las competiciones oceánicas amateurs organizadas por Difusión Náutica (www.difusionnautica.com).

Canarias, protagonista de excepción

Desde la edición de 1995-96, el archipiélago canario ha tenido gran relevancia en el desarrollo de las primeras millas del Gran Prix del Atlántico. En la primera edición, **Tenerife** fue puerto de llegada de la primera etapa de la regata con un recorrido de 750 millas.

Y desde la segunda edición, las aguas de **Lanzarote** han realizado la función de control de paso obligatorio y en Marina Rubicón los participantes han podido realizar opcionalmente una parada técnica, tras recorrer las primeras 600 millas. Desde 2001, **Marina Rubicón** (www.marinarubicon.com), ubicada al sur de la isla de Lanzarote, ha prestado su inestimable colaboración con el Gran Prix del Atlántico y ha puesto al alcance de los regatistas todos los servicios de sus modernas instalaciones, que han servido de base tanto para el equipo logístico

como para sus participantes. Aunque los barcos que recalaban voluntariamente en Marina Rubicón, permanecían el mínimo tiempo posible en ella, sus tripulaciones siempre han podido saborear la hospitalidad canaria y en concreto las atenciones recibidas por el amable personal de esta marina lanzaroteña.

En la próxima edición, por primera vez en su historia, la regata no partirá de un puerto de la costa gaditana, sino que el puerto de salida será Marina Rubicón. Sus magníficas equipaciones, su situación privilegiada y los servicios náuticos de la zona, aseguran el mejor comienzo para la edición de 2012.

Por otro lado, en colaboración con el Real Club Náutico de Tenerife, se ha incluido para la próxima edición una boya de paso frente a la población de **Santa Cruz de Tenerife**, para que desde allí los participantes escojan la mejor ruta hacia Martinica.

Participación de lujo

En las seis ediciones del Gran Prix del Atlántico han participado algunos destacados regatistas, así como otros valientes navegantes anónimos, que durante varias semanas compartieron el reto de atravesar el Atlántico.

El Gran Prix del Atlántico es una puerta abierta a la participación femenina. En la edición de 2008, la tripulación femenina del **"Málaga 2016" de Mencía Arteaga y Paloma Moreno** acabó séptima en la clase RN, navegando casi toda la travesía sin piloto automático. En la edición Puerto Sherry-Santo Domingo 2010 destacó la participación de la regatista **Pilar Pasanau**, única armadora y patrona en solitario a bordo del Sun Fast 36 "Iberdac-GAES". La catalana afrontó con gran éxito y valentía el reto de cruzar el Atlántico en solitario en 34 días, en una complicada edición que estuvo marcada por una fuerte borrasca en medio del océano.

Juan Antonio Martín, con su **"Vagabundo"**, es uno de los solitarios españoles con más millas y travesías del Atlántico a sus espaldas. Ha participado en tres ocasiones (2001-2003-2006) con su pequeño Bénéteau First 285, con el que



Visto en La rueda de los navegantes

DESDE Las Palmas de Gran Canaria, Rafael del Castillo, a través de La Rueda de los Navegantes, contacta diariamente con cada uno de los barcos participantes en el Gran Prix del Atlántico. "La Rueda" es una agrupación de simpatizantes, sin ningún tipo de ánimo de lucro, dispuestos a prestar unos servicios y ayudas a los navegantes que surcan los mares y océanos del mundo. Esta desinteresada ayuda se hace principalmente vía frecuencia

HF mediante una serie de colaboradores repartidos por diferentes puntos del mundo: Altimó (Azores), Pulú (Cabo Verde), Alberto (Argentina), Luis (Tabiti) y otros más. Todos ellos en contacto con Rafael del Castillo (Canarias), fundador de la Rueda.

<http://personal.telefonica.terra.es/web/ruedanavegantes/enter.html>

fue ganador en la edición de 2008 en su categoría. En la cuarta edición (Sotogrande - Martinica) se enfrentó al Oceanis 423 **"Bora Bora" de Joaquim Carreras**, que impuso su eslora. En la edición de 2012 participará, una vez más, ahora con un nuevo barco.

Las grandes esloras y los regatistas profesionales, o semi profesionales, también han estado presentes en esta regata amateur. Fue el caso, entre otros, de **Albert Bargués**, en la primera edición, que navegó a bordo del "Trifón" del conocido armador catalán **Toni Guiu** o de los hermanos **Bruno y Willy García**, a bordo del Sun Fast 52 "San Miguel" de **Siga Curt**. O del VO 60 "Cantabria Infinita" de **Luis Herreiros**, en 2006, que contó con dos expertos na-

vegantes a bordo, **Pachi Rivero y Bubí Sansó**, embarcación que llegó a realizar singladuras de casi 300 millas y puntas de más de 18 nudos.

Por el lado contrario, en la edición de La Línea/Gibraltar-Martinica 2008, los grandes protagonistas fueron los pequeños **Mini 6.50**, veleros de 6,50 metros de eslora con un solo tripulante, la flota de la clásica Mini Transat. Éstos formaron un grupo de cuatro unidades: "Quely" de Lucas De Miguel y "Sol Mallorca" de Pere A. Enseñat, las dos unidades que completaron la travesía. Y "Martín Fierro" de José Alberto Pérez, que se retiraba en Cabo Verde al estropearse sus dos generadores, y "Chiwake" de Bill Basagoiti, que se vio obligado a abandonar en Tenerife debido a un fallo en su piloto automático que no pudo reparar.  VR

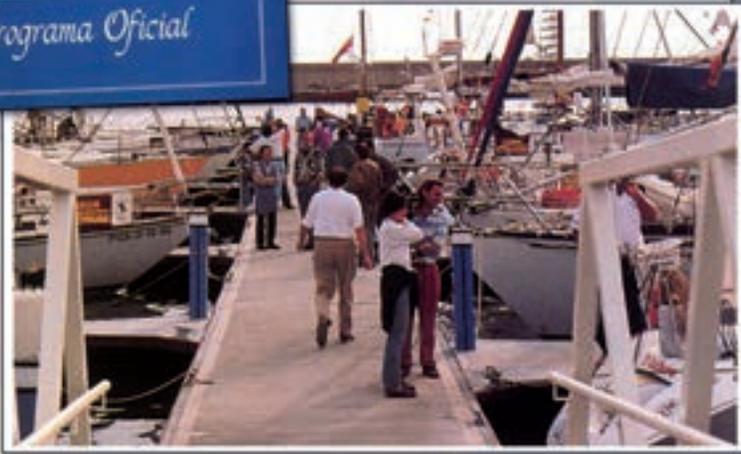


I Cádiz – Puerto Rico 1995/96



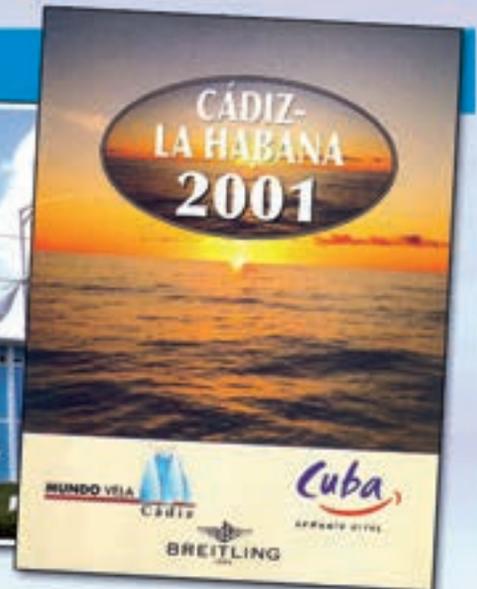
ESTA travesía abrió el camino a Difusión Náutica en la organización de eventos náuticos de altura; una primera experiencia que se saldó con la participación de 25 embarcaciones, divididas en seis grupos, que partieron desde Puerto Sberry (Cádiz), el 16 de diciembre de 1995, hasta Tenerife, en una primera etapa de 750 millas.

Tras una relajante estancia en la isla canaria, la flota retomó su rumbo el 2 de enero de 1996. Tras navegar 2.800 millas a través del Atlántico, que resultaron ser más duras de lo previsto, con más mar que viento y continuos chubascos, la flota llegaba a las instalaciones de San Juan Bay Marina en San Juan de Puerto Rico.



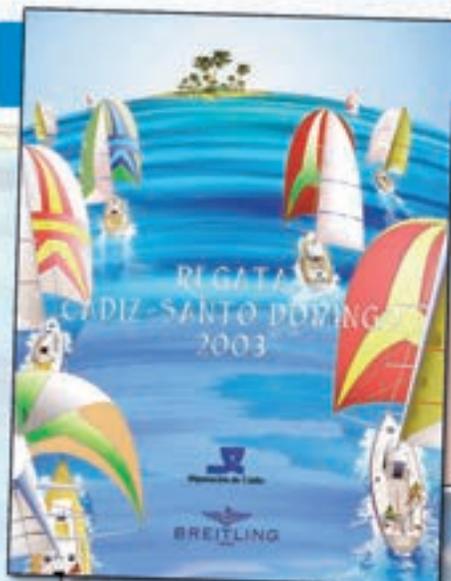
II Cádiz – La Habana 2001

LA segunda travesía transoceánica tuvo como destino la capital de la isla de Cuba, con un recorrido aproximado de 4.100 millas. Con un récord de inscripciones, 42 embarcaciones, divididas en las categorías IMS, IRC y Open, partieron desde Rota, en la bahía de Cádiz, el 3 de enero de 2001 para poner rumbo directo hasta la Marina Hemingway en La Habana, aunque la mayoría de los barcos realizaron una breve escala en Canarias antes de navegar hasta el Caribe.



Las primeras millas resultaron bastante duras, ya que la flota tuvo que enfrentarse a vientos del SW de más de 30 nudos y mar arbolada, provocando la entrada de algunos barcos en diversos puertos del archipiélago canario y en el marroquí de Casablanca. Tras el paso por Canarias, los veleros tomaron el Atlántico con una inusitada calma. La llegada al Caribe se produjo con una situación atípica con el estacionamiento de un frente frío que cruzaba Cuba y las Bahamas. Ya en la recalada final, en aguas cubanas, las suaves brisas locales marcaron la llegada combinándose brisas térmicas con calmas de noche.

III Cádiz – Santo Domingo 2003



EL 22 de noviembre de 2003 una nueva edición zarpaba de Puerto Sherry, Cádiz, con destino en Santo Domingo, capital de la República Dominicana. La distancia aproximada de la travesía fue de 3.800 millas, una ruta más corta y directa que la anterior edición. Dieciocho barcos, divididos en tres categorías, iniciaron la travesía en Cádiz para llegar a Lanzarote por estribor; viraron la boya de la Marina Rubicón (donde sólo uno de los participantes no recaló) y pusieron después rumbo directo a la Marina Bartolomé en Santo Domingo.

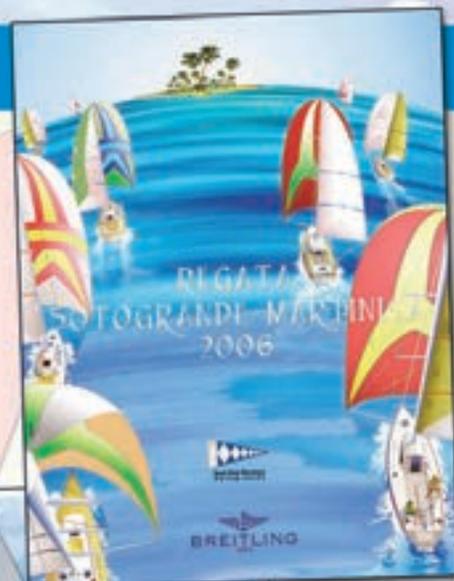
La regata comenzó con 24 horas de demora, debido al aviso de temporal de viento y lluvia en la bahía de Cádiz. No obstante, las embarcaciones se encontraron con un chubasco y vientos de 60 nudos en la misma línea de salida, pero superaron el duro tramo de más de 600 millas hasta Lanzarote. A partir de ahí, la flota navegó con Alisios portantes, que no volvieron a aparecer hasta el último cuarto del trayecto, teniendo que negociar antes con varios restos de tormentas tropicales. Tras ellas, se presentaron encalmadas de más 72 horas, donde apenas navegaban a dos nudos de velocidad, recorriendo más millas hasta encontrar de nuevo unos Alisios ya establecidos.



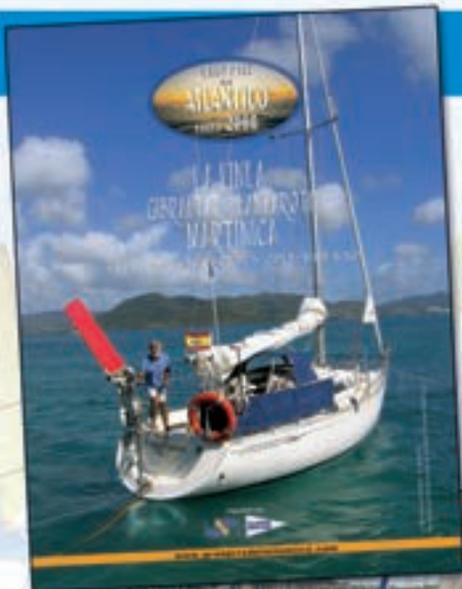
IV Sotogrande – Martinica 2006

DOCE veleros, divididos en cuatro grupos, cruzaban la línea de salida en Sotogrande, Cádiz, el 8 de enero de 2006, desde donde se dirigieron hacia el paso de control obligatorio, ubicado en Marina Rubicón, para poner después rumbo al Port de Plaisance du Marin en la isla francesa de Martinica (3.378 millas). Por primera vez, el Gran Prix del Atlántico tenía como puerto de llegada una isla de habla no hispana.

Tras unos primeros días de navegación con vientos flojos, entró viento del Sur con puntas de 40 nudos, que dificultó la travesía, provocando los primeros retirados. A partir de Canarias, NE de 20 a 25 nudos desde el paralelo 28°N hasta el 18°N. Con la desaparición del anticiclón de las Azores, entraron vientos del NE de 20 a 30 nudos hasta la llegada.



V La Línea/Gibraltar – Martinica 2008



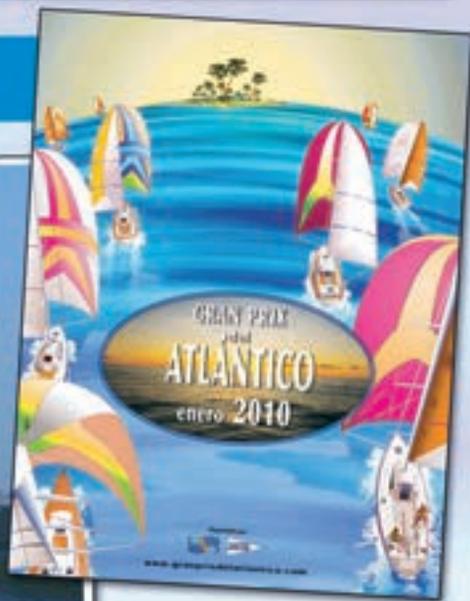
PARA la quinta edición se programó la llegada, por segunda vez, a Martinica. La salida se dio el 9 de enero de 2008 en aguas de La Línea de la Concepción (Cádiz), aunque la flota estuvo amarrada hasta ese momento en la Marina Bay de Gibraltar. Un total de 21 embarcaciones, enmarcadas en cuatro categorías, enfilaban rumbo a Lanzarote y desde ahí hacia el Port du Plaisance du Marin, en la isla de Martinica, para completar un recorrido de 3.378 millas.

Los barcos partieron a marcha lenta con unos escasos cinco nudos de viento, con una previsión de ventolinas durante varios días. Con estas condiciones, la flota cruzaba la boya de paso obligatorio en Marina Rubicón, siete días después de la salida. A partir de ahí, la primera quincena quedaba marcada por vientos flojos en su mayor parte, a pesar de la aparición durante algunos días de los Alisios. Sin embargo, los más avanzados coincidían con el extremo de una borrasca y se beneficiaban de vientos del NW de unos 25 nudos. A una jornada de la línea de llegada, este grupo de cabeza veía cómo los chubascos hacían acto de presencia con vientos de hasta 35 nudos.



VI Puerto Sherry – Santo Domingo 2010

LOS fuertes temporales del Oeste que arrasaron el golfo de Cádiz y la península Ibérica los días previos a la salida (prevista para el 9 de enero) provocaron un retraso de cinco días en la partida de la regata, que finalmente se dio el 14 de enero. Las 12 embarcaciones participantes enfilaron, una vez más, rumbo a Marina Rubicón, paso de control obligatorio. Tras rebasar esa línea algunos miembros de la flota recalaron en



las instalaciones canarias y a partir de ahí completaron las 3.800 millas del recorrido hasta la Marina SanSouci en Santo Domingo, capital de la República Dominicana. Esta edición se caracterizó por las inusuales y difíciles situaciones meteorológicas. La flota se encontró con fuertes frentes lluviosos, calmas desesperantes, duras borrascas, el calor atroz del trópico y roturas de acastillaje.



Visto en
100 x 100
REGATA
nº 141

Próxima salida: 8 de enero de 2012

LA séptima edición del Gran Prix del Atlántico no partirá desde la Península y se disputará en una sola etapa. La salida, el 8 de enero de 2012, se realizará desde las magníficas instalaciones de Marina Rubicón, al sur de la isla de Lanzarote. Con un recorrido más corto de 2.800 millas y una travesía directa a Martinica, después de unos 20 días de navegación, la flota llegará a Fort de France, la capital de la isla de Martinica.

Actualmente, hay inscritos 35 embarcaciones RI, 25 con Tripulación Completa y diez con Tripulación Reducida (cuatro en Solitario y seis en A2), entre ellos asiduos participantes y nuevos armadores. La regata también está abierta a Catamaranes y a embarcaciones enmarcadas en la clase Open (Sin Rating), que participan como barcos de acompañamiento.

Palmarés

I Cádiz – Puerto Rico 1995/96.

Tiempo real: Nationale Nederlanden-Conservas Calvo, Open 60 de José Luis Suevos (20 días).

IMS Regata: Nationale Nederlanden-Conservas Calvo, Open 60 de José Luis Suevos.

IMS Crucero: Zorongo, First 53f5 de Ignacio Jáuregui.

CHS Regata: El Gaitero, One Design de Joaquín García Morán.

CHS Crucero: Blaus IV, First 456 de Felipe Lopetegui

A Dos: Big Boy, Furia 44 de Leopoldo Martínez

Solitarios: Serva Labari, Baltic 42 de Fernando Goizueta

II Cádiz – La Habana 2001

Tiempo real: Playas de Jandía, Maxi 25 de Joaquín Quiroga (22 días)

IMS: Oasis, Bénéteau 50 de Armando Díaz

IRC: Kirołgi-San Sebastián, IOR 3/4 Ton de Juan M. Odriozola

Open: Caja Madrid, Open 60 de José Luis Suevos

III Cádiz – Santo Domingo 2003

Tiempo Real: Sterwen (22 días)

IRC: Sterwen, X-482 de Benoit Juranville

Catamaranes: Crazy Yacht Charter, Belize 43 de Carlos Peris

IMS: Paper Moon, Oyster 55 de Yavor Velicov

IV Sotogrande – Martinica 2006

Tiempo real: Cantabria Infinita, Volvo 60 de Luis Herreros (15 días)

Catamarán: Skipper-Breitling, Sunreef 60 de Siga Curt

IRC Regata: Plis Play, Farr 52 de Vicente García

IRC Crucero: La Línea de Mar a Mar, Oceanis 473 de Carmona/Chaves

Solitarios: Bora a Bora 2003, Oceanis 423 de Joaquim Carreras

V La Línea/Gibraltar – Martinica 2008

Tiempo real: Rebeca III, Bénéteau 50 de Fernando Navarrete (25 días)

RN: Rebeca III, Bénéteau 50 de Fernando Navarrete

RN Solitarios: Vagabundo, First 285 de J.A. Martín

RN A Dos: Trasca, Comet 460 de A. Manzanque/A. Gómez

Mini 6.50: Galletas Quely, Pogo 650 de Lucas De Miguel

Open: Xixu, North Wind 40 de Antonio M. Codoñer.

VI Puerto Sherry – Santo Domingo 2010

Tiempo real: Niob Sexto Cheyenne de Àlex Quer (26 días)

RI: Macaco, X-37 de Lucio Pérez

RI Solitario: Iberdac Gaes, Sun Fast 36 de Pilar Pasanau

Open: Mission Skipper, Sunreef 62 de Siga Curt.

