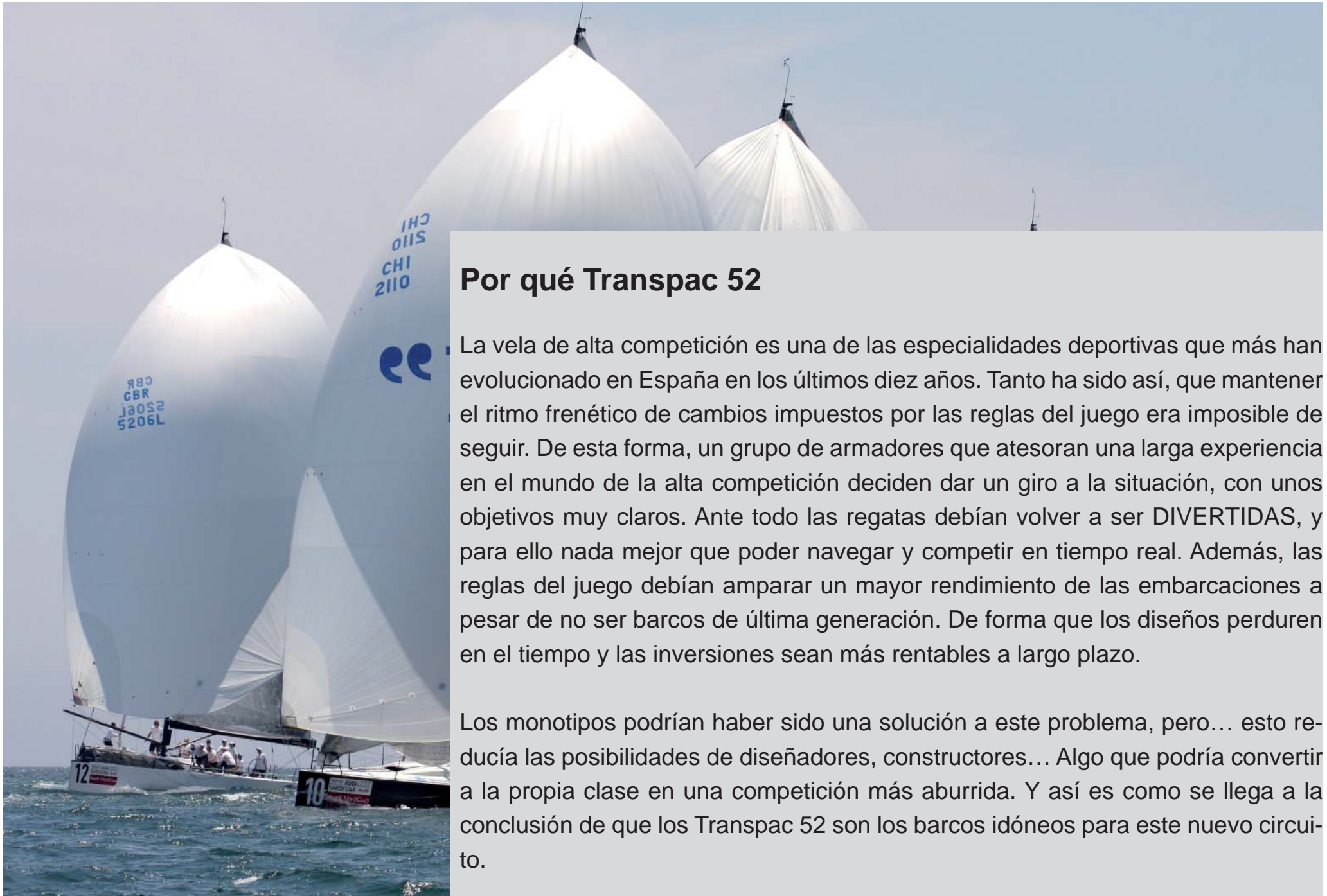




# Por qué Transpac 52





## Por qué Transpac 52

La vela de alta competición es una de las especialidades deportivas que más han evolucionado en España en los últimos diez años. Tanto ha sido así, que mantener el ritmo frenético de cambios impuestos por las reglas del juego era imposible de seguir. De esta forma, un grupo de armadores que atesoran una larga experiencia en el mundo de la alta competición deciden dar un giro a la situación, con unos objetivos muy claros. Ante todo las regatas debían volver a ser DIVERTIDAS, y para ello nada mejor que poder navegar y competir en tiempo real. Además, las reglas del juego debían amparar un mayor rendimiento de las embarcaciones a pesar de no ser barcos de última generación. De forma que los diseños perduren en el tiempo y las inversiones sean más rentables a largo plazo.

Los monotipos podrían haber sido una solución a este problema, pero... esto reducía las posibilidades de diseñadores, constructores... Algo que podría convertir a la propia clase en una competición más aburrida. Y así es como se llega a la conclusión de que los Transpac 52 son los barcos idóneos para este nuevo circuito.

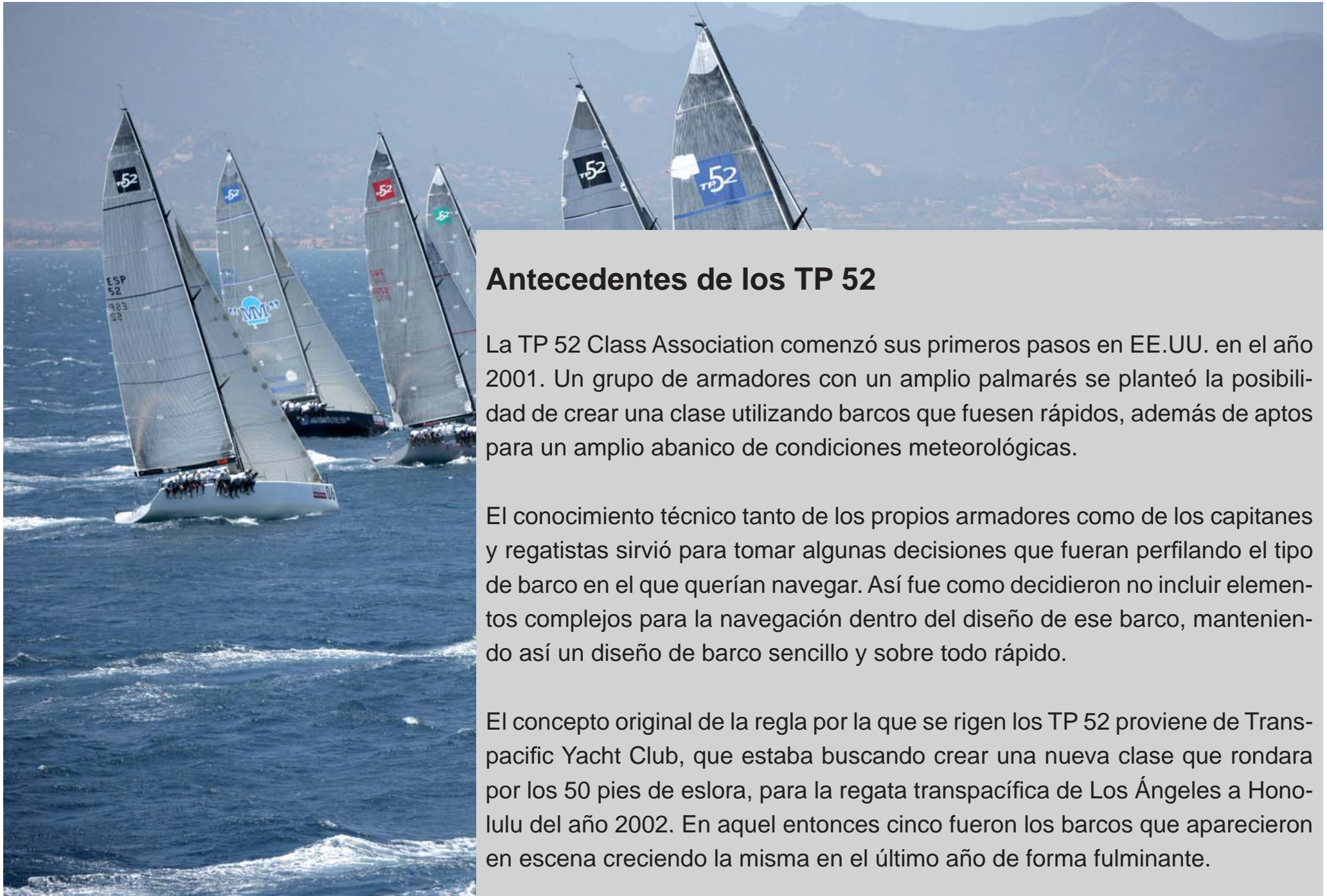


## Box Rule

En realidad, y al contrario de lo que muchos imaginan, Transpac 52 es una clase, sí, pero no es un monotipo. Estos barcos quedan englobados dentro de un tipo de categoría denominada Box Rule.

Las Box Rules son reglas que acotan los parámetros determinantes de un diseño formando así una “caja cerrada” de posibilidades para el diseñador, dentro de las que los responsables del diseño de cada embarcación se mueven para crear un proyecto exclusivo. Es algo parecido a las reglas de la America’s Cup, en las que hay unos parámetros acotados por unas fórmulas dentro de los cuales todo vale. Este sistema permite el poder navegar en tiempo real, y además que cada equipo apueste por un diseño determinado, una combinación perfecta para dar mucha más emoción a cada una de las pruebas. Y al tiempo permitir la evolución tecnológica y de diseño controlada por unos parámetros fijos.

Con este sistema se acabó el tan engorroso “rating” y el desconcierto de quien habrá ganado, además de devolver al deporte de la vela de crucero la emoción que había perdido. Para todos los participantes, el dominio del reglamento será imprescindible, mucho más que antes, ya que las situaciones comprometidas se vivirán más a menudo que bajo otros sistemas de competición y además con menos tiempo de reacción, ya que la flota navegará de una forma compacta, en grupo. Uno de los parámetros que refleja la importancia de utilizar este sistema así como el valor que le dan los regatistas a poder navegar en tiempo real es la confirmación de la participación en este circuito de grandes figuras de la vela, lo más grandes. Este formato de competición permite además que los espectadores de vela puedan entender una regata, sabiendo que el primero que cruza la línea de llegada es el que gana.



## Antecedentes de los TP 52

La TP 52 Class Association comenzó sus primeros pasos en EE.UU. en el año 2001. Un grupo de armadores con un amplio palmarés se planteó la posibilidad de crear una clase utilizando barcos que fuesen rápidos, además de aptos para un amplio abanico de condiciones meteorológicas.

El conocimiento técnico tanto de los propios armadores como de los capitanes y regatistas sirvió para tomar algunas decisiones que fueran perfilando el tipo de barco en el que querían navegar. Así fue como decidieron no incluir elementos complejos para la navegación dentro del diseño de ese barco, manteniendo así un diseño de barco sencillo y sobre todo rápido.

El concepto original de la regla por la que se rigen los TP 52 proviene de Transpacific Yacht Club, que estaba buscando crear una nueva clase que rondara por los 50 pies de eslora, para la regata transpacífica de Los Ángeles a Honolulu del año 2002. En aquel entonces cinco fueron los barcos que aparecieron en escena creciendo la misma en el último año de forma fulminante.



## Claves del éxito

Los derroteros del IMS en nuestro país habían llegado un punto insostenible para muchos de los armadores. Las regatas, además de convertirse en pruebas aburridas en las que barcos mucho más pequeños, que llegaban mucho más tarde a la meta que sus contrincantes terminaban recogiendo el primer premio en el podio desvirtuaba totalmente la competición. Está claro que la televisión es el medio de comunicación por excelencia y un deporte que no se entienda por televisión nunca alcanzaría el éxito. Esto llevó a un número de armadores a reflexionar sobre la situación de la vela de crucero de alta competición en nuestro país, llegando a la conclusión de la necesidad de crear un circuito, navegar en tiempo real y escoger una clase que además permitiese una buena salida a las embarcaciones en el mercado de segunda mano, al tiempo que la inversión en una nueva embarcación se pudiera amortizar en algo más que una temporada.

Así fue como se creó la Mediterranean Fleet Association y se escogía la clase TP52 como el barco que cumplía con todas las expectativas creadas.

Esto permitía a los armadores proteger sus derechos así como defender y promocionar sus intereses.

La primera labor fue la de adaptar las normas que rigen la Asociación norteamericana a las necesidades de la flota en el Mediterráneo, sobre todo porque la flota americana es principalmente amateur, y en Europa las pretensiones eran precisamente crear una flota profesional.

Todos estos avances han supuesto un auténtico trampolín, ya que para su segundo año de vida, esta temporada, de momento son veinte los equipos que con total seguridad participarán en la edición en la que la Mutua Madrileña se estrena en esta categoría, una competición que cuenta con la participación de los regatistas más laureados del planeta.



## Datos de un TP52

Siguiendo las normas "Box Rule" de la clase, más de 13.000 horas serán necesarias para poner en el agua un nuevo TP52. Un trabajo que realizan 15 artesanos del carbono y preimpregnados, utilizando el sistema SP System, sobre un molde hembra construido bajo control numérico para lograr la máxima precisión en todo el proceso de constructivo.

Eslora 15,85 m.  
Manga 4,40 m.  
Calado 3,20 m.  
Desplazamiento 7.700 Kg.


Superficie Vélica  
Mayor 95 m<sup>2</sup>.  
Foque 66 m<sup>2</sup>.  
Spi Asimétrico 245 m<sup>2</sup>.



## LA FLOTA TP52



- Home
- TP52 Class
- Teams
- Events
- Read all about the TP52 Class
- News
- Business
- Contact
- Members



**TP52 Events attract the best sailors on the planet**

*Teams*

Artemis	Cam	Ono	USA-17
Audi Q8	Cristabella	Platoon	Valars
Bigamist VI	Desafio	Quantum Racing	
Bribon	Matador	Ran	
C-Quadrat	Mean Machine	Rusal-Synergy	
Caixa Galicia	Mutua	Tau	



## CREDITOS

Textos:

Helena de la Gándara

Diseño y maquetación:

Dury Alonso

Fotos:

Rubén Ballester

Juan Caballero

Nico Martínez

## MÁS INFORMACIÓN:

[www.transpac52.org](http://www.transpac52.org)

<http://tp52mutua-mad.dury.es/>