

# El cambio de clase en vela infantil y juvenil: estudios desde 2003 hasta 2013

*Class Change in Child and Youth Sailing: Studies from 2003 to 2013*

## JORDI RENOM PINSACH

Departamento de Metodología de las Ciencias del Comportamiento  
Universitat de Barcelona (España)  
Federació Catalana de Vela (España)

## PEP SUBIRATS PUIG

Club Nàutic Cambrils (España)

## POL RIVAS MAS

Pura Vela (España)

## JOFRE RABADÀ FARFAN

Entrenador de vela (España)

## Correspondencia con autor

Jordi Renom Pinsach  
[jrenompinsach@ub.edu](mailto:jrenompinsach@ub.edu)

## Resumen

Este trabajo presenta las principales conclusiones del Programa de tutorización para el cambio de clase (PTCC) iniciado por la Federación Catalana de Vela (FCV) en el 2001. Se trata de un proyecto inédito a nivel internacional, que pretende conocer e incidir en la mejora continua del paso de los regatistas infantiles a las clases juveniles. En vela de competición, el tiempo final en la clase Optimist, la elección de una nueva clase y las primeras experiencias en la escogida son momentos clave de la vida deportiva de los regatistas. Después de un periodo piloto, en el 2003 se inició un proceso de 10 años durante el que se han llevado a cabo tres estudios (2003, 2008 y 2013) de seguimiento e intervención de las flotas infantiles y juveniles de la FCV. Mediante cuestionarios creados para este proyecto se han recogido impresiones de 370 regatistas infantiles, 231 juveniles y de 170 padres y madres. Vista la extensión de los resultados, el artículo se centra en las tendencias que más informan sobre la evolución de los regatistas, especialmente en el estudio de 2013, a la vez que presenta el PTCC como un posible modelo para el seguimiento de flotas aplicable a otras organizaciones relacionadas con la vela de competición.

**Palabras clave:** vela juvenil, regatas a vela, clase Optimist, abandono deportivo, tutorización deportiva, evaluación de programas

## Abstract

### *Class Change in Child and Youth Sailing: Studies from 2003 to 2013*

*This paper presents the main findings of the Class Change Mentoring Programme (PTCC) started up by the Catalan Sailing Federation (FCV) in 2001. This is an unprecedented international project that aims to learn about and influence the continuous improvement of the passage of child sailors into youth classes. In competitive sailing, the final time in the Optimist class, the choice of a new class and the first experiences in the one selected are key moments in the sporting life of the sailors. After a pilot period, in 2003 a 10-year process was begun during which three studies were conducted (in 2003, 2008 and 2013) involving monitoring and intervention with the FCV's child and youth fleets. Questionnaires drawn up for this project were used to collect impressions from 370 child sailors, 231 youth sailors and 170 parents. Given the size of the results, this article focuses on the trends that provide most information about the evolution of the sailors, especially in the 2013 study, while it also presents the PTCC as a possible model for monitoring fleets that is applicable to other organisations involved in competitive sailing.*

**Keywords:** youth sailing, sailing regattas, Optimist class, sport dropout, sports mentoring, programme evaluation

## Introducción

En el 2001 la Federación Catalana de Vela (FCV) planteó un Plan de tutorización para el cambio de clase (PTCC) que facilitara a los regatistas infantiles (RI) de la clase Optimist el paso a una nueva clase juvenil. El objetivo era reducir el abandono y orientarlos hacia itinerarios deportivos de la FCV. Inicialmente, abordaba factores antropométricos que optimizaban el encaje regatista-embarcación (peso, altura, etc.). Más tarde, en línea con otras iniciativas (Cunningham & Fletcher, 2007) se añadieron estudios médicos y psicológicos (expectativas, impresiones, etc.) y se estableció el patrón de trabajo de otros estudios. El PTCC ha sido un proyecto inédito tanto por su duración como por su alcance: 10 años y 770 personas. A eso se añade la falta de publicaciones, estudios y referentes teóricos donde encuadrar el proyecto. Una busca inicial ya confirmó la posterior constatación de Manzanares, Segado y Menayo (2012) sobre la casi inexistente producción científica en el deporte de la vela en los últimos 60 años donde predominan los estudios de ámbito físico/táctico centrados en el seguimiento de casos individuales y muestras muy pequeñas.

En este contexto, el interés de la FCV por el factor humano en vela se inició en los años 90 con el seguimiento de las opiniones de los técnicos y de los regatistas (Renom, 1990; Renom 2005), momento en que empiezan a aparecer obras sensibles a la temática (Beggs, Derbyshire, & Whitmore, 1993; Twiname, 1993). Un precedente importante fue 1998 (FCV, 1999) en que se inició una metodología de encuestas que se ha mantenido hasta hoy día en el PTCC. En este contexto hay que considerar que la FCV representa una de las redes de centros náuticos más densa del mundo (Esteve, 2012), con 112 clubes en 340 km de litoral. Esta realidad motiva el interés por conocer los puntos de vista de las personas implicadas en una práctica muy condicionada por el medio y la tecnología (meteo, barco-aparejo, etc.).

En la primera edición del PTCC (Renom & Subirats, 2005) se diseñó un cuestionario piloto (Optiquést) con preguntas de respuestas cerradas y abiertas referidas al perfil personal, la experiencia deportiva, las impresiones y las expectativas de los RI antes del cambio de clase (CC). Optiquést también incluía 8 diferenciales semánticos (Osgood, 1952) formados cada uno por 9 escalas de adjetivos antónimos referidos a las clases Láser 4.7, Láser Radial, Europe, 420, catamarán, patín a vela, fórmula Windsurf y clases olímpicas. Esta estructura permitió conocer las expectativas y valoraciones de 63 RI

antes del CC y también las impresiones retrospectivas (pensando en el pasado) de 76 RJ que ya lo habían hecho, ambos colectivos pertenecían al *ranquing* FCV.

Los resultados ayudaron a perfilar los colectivos, identificaron variables relevantes (sexo, *ranquing*, etc.) y distorsiones en las opiniones de los más jóvenes sobre su futuro deportivo. El estudio conllevó una serie de acciones formativas para los entrenadores, y padres-madres (PM), sobre cómo tratar el CC con los RI (en casa, en los entrenamientos, etc.). El objetivo era consensuar un principio común: el final de la etapa Optimist es el “fin del principio” y no el fin de la vida deportiva en vela. No fue un plan sistemático sino un conjunto de acciones sensibles al CC (Renom & Violan, 2002; Renom, 2014).

PTCC 2008: se diseñaron dos versiones RI y RJ ampliadas de Optiquést y una nueva para PM. Las preguntas añadidas (indicadores) eran fruto de reuniones con entrenadores, noveles y veteranos de la FCV. La versión PM vino motivada por la importancia que los técnicos daban al rol de este colectivo.

Las tres formas de Optiquést (Renom, 2008; Renom, Subirats, & Rivas, 2009a) eran equivalentes con el fin de facilitar el análisis comparativo. En el PTCC 2008 participaron 138 RI (total en el *ranquing* 227), 70 RJ (total en el *ranquing* 312), básicamente de Láser, 420 y Europa) y 83 PM. Los resultados mostraron las expectativas de los colectivos y la necesidad de refocalizar las percepciones (prejuicios) de los RI hacia las nuevas clases (Renom et al., 2009a), lo que estaba relacionado con otros objetivos como rebajar la predisposición para ser patrón, un tópico en vela (FCV, 1998; Thill, 1981), alargar la expectativa de edad límite para regatear y mejorar la valoración del apoyo recibido en el CC. También se planteó reducir distorsiones asociadas al patín (Renom & Subirats, 2005).

Todo se hizo mediante un conjunto, ahora ya más sistemático, de seminarios, charlas técnicas y testimoniales de regatistas veteranos, reciclaje de técnicos, jornadas de ensayo de nuevas clases para RI y sesiones orientativas para PM. Una parte de estos resultados (2008) se han utilizado para la comparativa con los de 2013.

## Material y métodos

Muestra: en el PTCC 2013 participaron 342 personas, la muestra se fue conformando de manera accidental en función de la participación voluntaria en el estudio.

RI: eran 170 participantes de la clase Optimist (197 en el *ranquing*) y con una media de edad, peso y talla de 11,6 años, 40,7 kg y 150 cm. Un 68 % eran niños y el 32 % niñas.

RJ: 85 regatistas, todos en activo, en el *ranquing* (total 316) de una misma clase como mínimo 1 año. Las medias de edad, peso y talla eran de 17,1 años, 62,7 kg y 173 cm respectivamente. Un 66 % eran chicos y el 34 % chicas. Solo 10 participantes habían contestado Optiquëst 2008 como RI.

PM: 87 padres (61 %) y madres (39 %) de RI del *ranquing*.

Instrumentos: Optiquëst 2013 combina 156 (RI), 170 (RJ) y 242 (PM) preguntas cerradas, según la versión, con 18 abiertas. Las versiones RI y RJ son equivalentes y solo varían en la actualización de algunos indicadores. Las versiones RJ y PM son más largas al incluir preguntas sensibles a la mayor experiencia (RJ) y referidas al caso de tener más de un hijo navegante (PM). La versión RJ duplica preguntas retrospectivamente (recordando la época Optimist) y en referencia a la presente (situación actual en la clase en que se navega).

Las preguntas de respuesta cerrada equivalentes (valoradas en escala de 1 a 10 y algunas en porcentaje) se agrupan en 5 bloques temáticos como los utilizados en ediciones anteriores de PTCC:

A. Perfil deportivo: datos propios del tipo de práctica efectuada y del regatista o PM.

B. Valoración de la última temporada: agrupa las impresiones sobre cómo han ido las cosas en el curso de los últimos, deportivamente y en otros ámbitos.

C. Valoración del rol de los PM: opiniones sobre el papel de los PM durante la temporada. Se hace por separado, padres y madres.

D. Clases que interesan: opiniones sobre los modelos de barcos que más atraen.

E. Valoración de la ayuda recibida en la decisión: opiniones sobre como viven el proceso de CC los regatistas y los PM.

Al final hay un último bloque F con 6 diferenciales semánticos referidos a las clases Láser 4.7 (individual), Europe (individual), 420 (doble), 49er (doble), Patín (multicasco individual) y Techno 293 (Windsurf). Cada diferencial tiene 8 escalas, puntuadas de 1 a 6, de adjetivos antónimos: fuerte-débil, bonito-feo, rápido-lento, peligroso-seguro, difícil-fácil, anticuado-moderno, aburrido-divertido y buen ambiente - mal ambiente utilizados desde 2003.

La recogida de datos se hizo siguiendo el calendario de la FCV del primer trimestre de 2013. El equipo de encuestadores iba a los clubes donde se celebraban las pruebas. Anteriormente, en la página web de la FCV se anunciaba la convocatoria del estudio pidiendo la colaboración de todos los colectivos. Después, con el responsable técnico local, se organizaba la logística de los diversos grupos que respondían Optiquëst. Las sesiones eran grupales y supervisadas por el equipo responsable (consultas) siendo eliminados 5 cuestionarios de RI por interferencia de sus PM. El tiempo medio de respuesta fue de 25 minutos.

## Resultados

Las respuestas abiertas se codificaron siguiendo la metodología de estudios similares (FCV, 1999, Renom & Halcón, 2007, 2013). Un equipo de evaluadores revisó y extrajo para cada pregunta las categorías comunes de las ideas aportadas por cada persona. Estos mensajes eran las unidades informativas, no la respuesta global, ya que podía haber más de un mensaje por respuesta. Con el fin de facilitar la comparativa 2008-2013 se mantuvieron las categorías de mensajes 2008, añadiendo de nuevas donde aparecían ideas diferentes de manera consistente.

### Comparativa 2008-2013 RI

A continuación se describen los resultados más significativos ( $p < 0,05$ ) después de aplicar la prueba U de Mann Whitney en la comparación, pregunta por pregunta, de las respuestas 2008-2013 (resultado 2008/resultado 2013 en escala 1 a 10 o en porcentajes). Vista la cantidad de indicadores a comparar (150 de equivalentes) solo se expondrán los más destacados incluyendo las frecuencias de aparición 2008-2013 de las categorías de las respuestas abiertas. Un análisis similar se aplica a los otros colectivos. Se debe señalar que en el 2013 aumentan las respuestas en blanco o que expresan desconocimiento (no “sé”, “?”...).

Bloque A. Las características de ambas muestras en cuanto a edad, peso, talla y distribución en el *ranquing* no varían. Los RI 2013 empezaron a regatear antes (9/8,5 años) y creen que las flotas de Europa, 420 y crucero se han reducido en sus clubes mientras que las de Láser 4.7, 49er, patín, patín júnior y catamarán han aumentado. Consideran que ha crecido el número de

	Láser 4.7		420		Europa		Patín a vela		29er		FW/T293	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Fuerte	2,13	5,14	1,77	5,16	1,83	5,23	2,68	4,51	1,68	5,49	2,43	5,10
Bonito	3,37	3,80	2,02	4,75	2,05	4,68	2,91	4,19	1,95	5,19	2,06	4,75
Rápido	2,42	4,59	1,85	5,01	1,90	4,79	2,69	4,16	1,63	5,38	1,82	4,87
Peligroso	3,71	3,13	3,60	4	3,70	3,6	3,28	3,52	3,09	4,22	2,91	3,86
Difícil	3,22	3,74	2,81	4,15	2,53	4,46	2,92	4,19	2,44	4,51	2,66	4,21
Anticuado	3,54	3,38	4,1	3,05	4,09	3,46	2,84	4,24	4,81	2,63	4,30	2,94
Aburrido	3,66	2,85	4,47	2,49	4,26	3,11	3,81	3,3	4,76	2,57	4,50	2,91
Buen ambiente	2,80	4,62	2	4,76	2,08	4,50	2,75	4,29	2,29	4,98	1,89	4,64

**Tabla 1.** Diferencial semántico RI, medias de las valoraciones de las cualidades de las clases en escala de 1 a 6 grados

padres (43 %/55 %) que navegan (no madres) y, especialmente, el de los amigos que tienen en la flota del club (7/12 medias del número de amigos cada año). También aumenta la valoración que hacen de la ayuda recibida de los compañeros/as de flota (6,7/7,2) especialmente en cuanto a aprendizaje y aparejo de la embarcación.

Bloques B y C. Crece la valoración de su propio rendimiento escolar (8/8,3) y deportivo (7,6/8), especialmente en el momento de salida de la regata y seguimiento del recorrido. También de claridad de objetivos (7,9/8,6), de relación con la madre (8,8/9,1) y de confianza que perciben del padre hacia el entrenador (9/9,3). De las regatas, les atrae principalmente la actividad en el mar y les preocupan menos los “tiempos muertos” (periodos inciertos de espera en tierra, en mar, etc.). Estos tiempos muertos eran objeto de muchas críticas en el 2003 y 2008.

Bloque D. Aumenta el interés por el 49er (16 %/42 %) y el Kite (5 %/15 %), se mantiene el del Láser (24 %), el patín (7 %), el catamarán (11 %) y el crucero (12 %) bajando sensiblemente el del 420 (54 %/30 %) y el Europa (34 %/22 %). Esta tendencia coincide con la que creen que será la nueva clase a la que pasarán, especialmente para el caso del 49er. En cuanto al CC, crece la preocupación por las relaciones con las nuevas y los nuevos compañeros (5,2/6,6) y el temor a quedar por debajo de sus expectativas. Como en el 2003 tienen la creencia de que la vida competitiva en vela termina a los 50 años.

Bloque E. Los RI actuales valoran más la ayuda del entrenador (5,3/6,1), de los compañeros (5,2/6,6), del club (3,6/5,2) y de la FCV (2,6/3,7). Crece la ilusión por empezar una etapa y conocer una nueva clase.

En cuanto al rol a bordo baja el interés por ser patrón (45 %/35 %) pero ser tripulante no gana atractivo (se mantiene en el 18 %), tampoco varía la ambivalencia por uno u otro rol (se mantiene en el 37 %).

Bloque E. La *tabla 1* muestra las valoraciones medias (escala de 1 a 6) para cada una de las clases, adjetivos y años. Menos en la percepción de peligro para el 420, la Europa y el patín en el resto de casos las diferencias entre 2008 y 2013 son significativas.

### Comparativa 2008-2013 RJ

Bloque A. Las características de ambas muestras en cuanto a edad, peso, talla, clases en que se navega y distribución en el *ranquing* son equivalentes. El RJ 2013 creen que las flotas de Láser 4.7 en su club se han reducido mientras las de Europa, 49er y catamarán han aumentado. La edad de inicio en navegación se mantiene (9,1 años) levemente por encima de la reportada por los RI 2008 y 2013. De la época Optimist, los RJ actuales recuerdan tener menos amigos (9,3/7,3, medias del número de amigos por cada año) en la flota de su club. Baja, sensiblemente, la valoración de la ayuda de la madre (57 %/47 %) y del padre (77 %/55 %). Un 62 % recuerdan que aparejaban solos la embarcación, mientras que en el 2008 lo decía un 92 %. En la mayor parte de preguntas sobre la época Optimist no hay diferencias 2008-2013. Sin embargo, el más valorado por los RJ actuales de aquel periodo, y por encima de los RJ 2008, es la relación con los compañeros y compañeras.

Bloques B y C. No hay diferencias en la mayoría de indicadores, solo crece la preocupación por el coste económico que supone a los PM (5/6,5) seguir el calendario

de regatas. Recuerdan que eso ya les pasaba en la época Optimist pero se acentúa ahora como RJ.

Bloque D. Del final de la etapa Optimist, los RJ actuales recuerdan que tenían menos interés que los de 2008 para pasar a la clase Láser (40 %/25 %), 420 (41 %/32 %) y Windsurf (7 %/1 %). No hay diferencias 2008-2013 en la valoración de acierto en el cambio hecho (8,8). De aquellos inicios valoran la relación con el entrenador (8,3), los PM (8,3), los amigos (8,2), los compañeros (7,9) y el rendimiento en los estudios (7,5). Del presente valoran moderadamente el propio rendimiento en regatas (6,8) y el esfuerzo que supone ser RJ (8,2). El cambio más notable es la edad que los RJ 2013 consideran máxima para regatear y que pasa de 51 (coincidente RI2003, RI y RJ 2008) a 63 años.

Bloque E. Comparado con los recuerdos de los RJ 2008 de su tiempo final en el Optimist los actuales dicen que no les interesaba tanto ser patrones en la nueva clase (62 %/38 %). En los demás indicadores no hay diferencias significativas, se mantiene casi constante el elevado grado de satisfacción por la clase escogida (8,6) y la gradación de la valoración de ayuda recibida en el CC del entrenador (5,6), los compañeros (5,4), el padre (4,9), la madre (4,5), el club (4,3) y la federación (1,5).

Bloque F. Como pasa con los RI, la *tabla 2* también muestra un aumento generalizado de valoraciones al alta en el 2013.

### Comparativa 2008-2013 PM

Bloque A. Solo un 13 % de las madres han sido regatistas frente a un 65 % de los padres. De estos, un 75 % sigue en activo en clases dobles, crucero y patín. Casi

todas las madres lo dejaron después de pasar por el Optimist, el 420 o el crucero.

Aumenta el número de PM que manifiestan haberlo dejado por motivos laborales. Los PM actuales tienen menos hijos por familia que los de 2008 (2,2/1,9). También baja sensiblemente el número de hermanos mayores RJ, especialmente en clase Europa (60 %/7 %). Los PM 2013 con hijos exregatistas argumentan más causas de abandono por dificultades para encajar en la clase y de incompatibilidad con los estudios. El abandono, sin embargo, se produce ahora dos años más tarde (15,5 años/17,5 años).

Bloques B y C. Los PM actuales creen que sus hijos tienen más amigos en la flota (7,8/11 medias del número de amigos cada año), y que reciben más ayuda de los compañeros (6,4/7,2). De los días de regata, valoran la ayuda que el padre, el entrenador y, especialmente, la madre aportan a los RI. También ven mejor la relación y confianza de la madre con los RI. De manera similar, crece su percepción de buena relación entre el entrenador y los RI.

Como en otros estudios, el más valorado de las regatas es el aspecto social, el ambiente del circuito Optimist. El único dato negativo que crece es la crítica a los tiempos muertos (aplazamientos, esperas en tierra,...). En cuanto a quien acompaña y ayuda a los hijos en las regatas se mantiene el bias cruzado del 2008. Los PM se sobervaloran respectivamente más a sí mismos y menos a la pareja a la hora de ayudar a los hijos. Cuando se comparan por sexos hay mucha homogeneidad en las valoraciones, solo las madres 2013 creen que sus hijos retrospectivamente consiguieron resultados deportivos antes, que tienen más amigos en la flota del club y que recibieron más ayuda de los compañeros. También

	Láser 4.7		420		Europa		Patín a vela		29er		FW/T293	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Fuerte	2,18	5,07	2,80	4,86	3,08	4,18	3,15	4,09	2,38	4,52	2,48	4,66
Bonito	4,49	2,95	2,56	4,68	1,94	4,64	2,80	4,13	1,94	4,84	1,89	4,29
Rápido	3,68	3,79	2,49	4,82	2,54	4,36	2,53	4,02	1,57	5,31	1,45	4,84
Peligroso	4,46	3,09	3,84	3,25	4,15	3,49	3,57	3,58	2,58	4,47	2,85	3,70
Difícil	4,46	3,03	3,07	4,21	2,83	3,95	2,68	4,16	2,44	4,40	2,85	4,34
Anticuado	3,20	3,85	3,58	3,50	3,75	3,81	2,33	4,57	4,86	2,22	4,72	3,10
Aburrido	3,41	3,93	4,74	2,65	4,30	3,15	4,26	3,60	4,92	2,57	5,17	3,04
Buen ambiente	2,54	4,59	1,87	4,96	2,42	4,73	3,03	4,26	3,02	4,49	2,49	4,42

**Tabla 2.** Diferencial semántico RJ, medias de las valoraciones de las cualidades de las clases en escala de 1 a 6 grados



valoran mejor la confianza que tienen con los hijos. Las madres 2013 encuentran que la permanencia en el circuito sale más cara económicamente de lo que valoran los padres. Están más preocupadas que ellos por el coste de la nueva clase, aunque a la hora de cuantificarlo no tienen demasiado claro el valor (respuestas en blanco, “no lo sé”) o aportan cifras dispersas e inferiores a las estimadas por los padres. Los PM 2008 valoraban en 5.600 euros el coste/temporada Optimist, en el 2013 es de 7.400 euros, sin el coste del barco, de los aparos-vela y de otros equipamientos.

Bloque D. Los PM actuales ven los RI menos interesados (60%/40%) por ser patrones cuando sean RJ. De los que sí creen que lo quieren ser, más padres que madres, lo atribuyen a que a su hijo le gusta “tener el control”. De los que no falta una razón predominante y en muchos casos la respuesta es “no lo sabe”, más que un interés claro por ser tripulante. Los PM 2013 detectan más atención de sus hijos hacia las clases Láser (17%/34%) y 29er (9%/17%). El mayor desinterés lo ven hacia la clase Europa (25%/17%) y el 420 (56%/18%).

Bloque E. Los PM 2013 valoran más la ayuda que el entrenador (4,7/6,3) y el club (3,4/5,3) dan a los RI para facilitar el CC. Como en los estudios anteriores (Renom, 2008; Renom, Subirats, & Rivas, 2009a), la valoración más baja corresponde a la ayuda atribuida a la Federación que casi se mantiene (2,2/2,1). De esta decisión, a los PM 2013 les preocupa más el coste económico de la nueva clase (6,4/7,4). Lo estiman en 3.550 euros/temporada (cuerpo de permanencia) mientras que en el 2008 eran 3.000. También se mantiene centrado el grado de preocupación (5) por la dedicación (tiempo) que suponen las regatas y por los resultados deportivos que obtengan sus hijos en la futura clase (4,2). En cuanto a facilitadores del CC, no varían respecto a 2008. Los PM 2013 atribuyen más a sus hijos la decisión del CC y no tanto a que ya haya flota en el club. Los PM ya no vinculan tanto la continuidad de los hijos en el mundo de la vela a unos resultados deportivos. Predomina el “hasta donde él/ella quiera”.

## Discusión y conclusiones

A la hora de establecer conclusiones hay que tener presente que en el trabajo se han abordado principalmente las percepciones subjetivas de las personas implicadas. Este es un rasgo diferencial del proyecto ya que en un deporte altamente físico y tecnológico a menudo el factor humano queda en segundo término. Para conse-

guirlo se han procurado sistematizar datos cuantitativos y cualitativos que informan sobre las tendencias generales en la evolución de los colectivos.

En relación con el primer objetivo del PTCC del 2003, reducir el abandono, un factor que probablemente ha intervenido es el contexto económico de este decenio. La preocupación por la economía está presente en los RJ y PM 2013. El esfuerzo económico asociado a las embarcaciones, materiales y el circuito de regatas han aumentado y eso puede haber influido en algunos resultados. En términos de abandono deportivo faltan datos de referencia siendo difícil valorar el posible efecto del PTCC. En el transcurso de las acciones emprendidas por la FCV en este periodo, y utilizando el *ranquing* para hacer una comparativa (no había antes de los 2005), los RI han pasado de 280 participantes (2005) a 227 (2008) y 197 (2012). En caso de comprobar el número de participantes en el Campeonato de Cataluña los valores son 174, 118 y 246 respectivamente. Para los RJ los datos equivalentes son 246, 312 y 306 y como participación en el Campeonato de Cataluña 132, 161, 186. Vistas estas evoluciones parece que solo la primera serie presenta una tendencia a la baja.

Una posible explicación sería que los RJ han experimentado la crisis económica después de un tiempo como RI donde reforzaron el vínculo con la vela. En cambio, los RI que se inician se han ido reduciendo levemente, lo que podría relacionarse con la menor disposición hacia el rol de patrón. Es un resultado interesante vista la tendencia individualista detectada en los RI desde 1998 y que influye en la elección de la nueva clase. En la estructura actual de competiciones la vela infantil es básicamente individual (Optimist) y los RI no tienen oportunidad de adquirir demasiadas competencias interpersonales a bordo (compartir, decidir en pareja, tolerar, etc.). Esta pérdida de interés por ser patrón no parece compensarse por otro de mayor para ser tripulante, o por las clases dobles, especialmente en el RI. Aquí, además, se debe tener en cuenta que a pesar de compartir muchos costes en las clases dobles el patrón suele ser también el armador o propietario del barco. Esta expectativa puede condicionar (RI y PM) el atractivo por un rol asociado a mayor presión económica. A estos elementos se añade la baja oferta de clases dobles atractivas y sostenibles (nula para RI), un tema recurrente en el mundo de la vela desde hace años (FCV, 1999; Renom & Subirats, 2005; Renom & Violan, 2002). Sea como sea estas reflexiones no pueden obviar el destacado crecimiento de licencias FCV (INI, 2013).

Pero en este panorama se aprecian dos datos positivos en RJ y PM 2013 son el aumento percibido de la edad límite deportiva y el alargamiento en 2 años del abandono (15,5 años/17,5 años). Este segundo resultado parece no tener relación con el CC y el riesgo de retirada deportiva retrasándolo hasta un momento en que los RJ ya han experimentado la nueva clase pero donde también se enfrentan a nuevas exigencias externas (estudios). Los RJ 2013, que han vivido el PTCC como RI, también son los únicos que alargan la expectativa de vida deportiva en más de 10 años (63 por término medio), hecho importante ya que todos los datos previos para RI y RJ (Renom & Subirats, 2005) apuntaban en torno a los 50 años.

En cuanto al segundo objetivo del PTCC, parece que el nivel de orientación conseguido en el CC y de valoración de los diferentes agentes ha mejorado. En muchos indicadores las diferencias 2008/2013 son pequeñas pero hay percepciones que han evolucionado de manera significativa. En el ámbito más personal un buen resultado ha sido la elevada coincidencia entre las valoraciones de los RI y PM. Ambos colectivos valoran mejor las relaciones humanas dentro de la flota y también el apoyo y acompañamiento recibido para el CC. Crece la estimación del número de amigos y la valoración que se hace del rol de las madres. Como en los estudios anteriores se mantienen pero algunas diferencias de género entre PM; ellas están más satisfechas de los resultados deportivos y también más preocupadas por la economía.

En cuanto a valoración de las clases hay una mejora generalizada en RI y RJ. Las embarcaciones parecen más atractivas y con mejor ambiente. El Láser 4.7 gana algunos atributos, la 420 mejora imagen aunque parezca complicado. La Europa mejora menos en la percepción de peligro que se mantiene. En estas dos clases la ganancia no parece tener una relación con el interés a pasar a estas después del Optimist.

Un caso aparte es el patín. También se orienta a positivo pero mantiene valores en peligro, aburrido y anticuado. Históricamente el patín ha sido una clase especial para la FCV y ya en el 2003 y 2008 sorprendieron las impresiones de los RI y RJ que lo veían como embarcación lenta cuando en realidad es una de las más rápidas. Después de las acciones del PTCC 2008, y con los datos actuales, se podría pensar que esta distorsión se puede deber a que RI y RJ confunden la velocidad de navegación en tramos lineales con la agilidad de las maniobras. El patín se gobierna sin timón y eso modera sus manio-

bras si se compara con otros barcos donde las viradas (giros) son muy rápidas. Además, es el único modelo construido principalmente con madera, con un diseño tradicional mantenido hace más de 70 años, y con un colectivo de más edad. Estos rasgos hacen que el patín contraste con clases de nueva generación atractivas para los adolescentes (RJ) como el 49er.

Este modelo doble es precisamente para los RJ el que experimenta más cambios, solo la percepción de peligro se mantiene. Un caso aparte es la clase Techno 293, que sustituye la valorada en el 2008 (fórmula Windsurf). Aceptando la posible comparación, los datos muestran una mejora en todas las escalas.

Todas estas evidencias aportan información que ayuda a valorar el efecto del PTCC. Si bien no se puede hablar de causa-efecto, sí que indican una evolución positiva en las percepciones de los colectivos durante el periodo que ha durado el estudio.

En el apartado de limitaciones y continuidad del estudio los resultados son específicos del ámbito donde se ha realizado. La falta de referencias para compararlos, el hecho de que se haya trabajado con un muestreo accidental con colectivos y circunstancias cambiantes dificultan la generalización de las conclusiones. Tampoco se han analizado las posibles comparaciones en función de variables clave como sexo, club, zona, etc. Todas estas posibilidades combinadas con el volumen de indicadores requerirían un formato de exposición mucho más extenso. A pesar de eso, los resultados 2013 pueden entenderse como tendencias que dejan abierto el interés por abordar estudios específicos cruzando variables relevantes. También parece conveniente mantener el seguimiento sistemático de las flotas. En este punto el PTCC se ha mostrado como un proyecto de continuidad por ir conociendo mejor a los diferentes colectivos de la vela.

## Agradecimientos

En diferentes etapas este proyecto ha sido subvencionado por el Consejo Catalán del Deporte (convocatoria de Trabajos de investigación en Ciencias del Deporte, Resolución CLT/1344/2003, DOGC núm. 3885, de 16.5.2003) y por varios convenios de investigación entre el Centro de Alto Rendimiento de Sant Cugat, la Universidad de Barcelona y la Federación Catalana de Vela.

Los autores agradecen la colaboración de los diferentes participantes, entidades y clubs que han facilitado la consecución del proyecto.

## Conflicto de intereses

Los autores declaran no tener ningún conflicto de intereses.

## Referencias

- Beggs, A., Derbyshire, J., & Whitmore, J. (1993). *Fitness for sailing*. Brighton: Ferhurst.
- Cunningham, P., & Fletcher, E. (2007). Sailing training guide. Recuperado de <http://www.concept2.com.au/training/trainingguides/sail.aspx>
- Esteva, G. (2012). *Aprender a navegar a tota vela*. Recuperado de <http://fira-news.com/ca/salon-nautic/>
- Federació Catalana de Vela (FCV). (1999). *Apuntes para una vela infantil de futuro*. Barcelona: Ed. Fira de Barcelona.
- Instituto Nacional de Estadística (INI). (2013). Licencias federadas por tipo de deporte, periodo y CCAA. Recuperado de <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do?path=/t12/a115/a01/10/&file=o20012.px&type=pcaxis&L=0>
- Osgood, Ch. E. (1952). *The Measurement of Meaning*. Illinois: Univ. of Illinois Press.
- Manzanares, A., Segado, F., & Menayo, R. (2012). Factores determinantes del rendimiento en vela deportiva: revisión de la literatura. *Cultura, Ciencia y Deporte*, 7(20), 125-134.
- Renom, J. (1990). La enseñanza y práctica de la vela: un estudio piloto sobre las opiniones de sus técnicos. En *ACPE, VII Jornades de l'Associació Catalana de Psicologia de l'Esport (ACPE)*. Barcelona: Geses.
- Renom, J. (2005). 1985-2005: Formación y asesoramiento psicológico de los técnicos de la Federación Catalana de Vela, Comunicación X Congreso Nacional y Andaluz de Psicología de la Actividad Física y el Deporte, Málaga, 9-12 marzo.
- Renom, J. (2008). *Pla de Tutorització del Canvi de Classe Fase 2*. Presentación en el CAR Sant Cugat, 13 de junio.
- Renom, (2014). Vela: Factores psicológicos. En A. Garcia (Ed.), *Avances en psicología del deporte*. Barcelona: Paidotribo (en prensa).
- Renom, J., & Halcón, A. (2007). Jueces y oficiales de regatas a vela: motivaciones, percepciones y formación. *Revista de Psicología del Deporte*, 16(1), 55-66.
- Renom, J. & Halcón, A. (2013). Fuentes de alteración de los jueces y oficiales de regatas a vela durante la competición. *Apunts. Educación Física y Deportes* (112), 62-67. doi:10.5672/apunts.2014-0983.es.(2013/2).112.07
- Renom, J., & Subirats, J. (2005). Factores psicológicos implicados en el paso del Optimist a las clases juveniles. *Apunts. Medicina de l'Esport*, 39(145), 23-34.
- Renom, J., Subirats, P., & Rivas, P. (2009a). *Memòria Final Programa de Tutorització de Canvi de Classe - Fase 2*. Barcelona: Federació Catalana de Vela.
- Renom, J., Subirats, P., & Rivas, P. (2009b). *Programa de Tutorització del Canvi de Classe-Fase 2*. Presentación en el Espai del Mar, Saló Nàutic de Barcelona, 9 de noviembre.
- Renom, J., & Violan, J. A. (2002). *Entrenamiento psicológico en Vela*. Barcelona: Paidotribo.
- Thill, E. (1981). La constitution d'équipage en Voile: definition des profiles psychologiques des barreurs et equipiers. *Revue de Cinésologie*, 80, 15-24.
- Twinn, E. (1993). *How to develop a winning attitude*. Adlard Coles Nautical.
- Wellington Yachting Talent Development Program (2009). *Sailsmart*. Recuperado de <http://www.wya.wellington.net.nz/talent/sailsmart.htm>