

# TRIMADO NUEVA VELA ILCA 4 MKII

Tips para trimar de forma correcta la nueva vela de ILCA 4 MKII.

**BORJA MAS**

Sailing Coach · [ForSailors.es](https://ForSailors.es)

Follow us on Instagram: [@for\\_sailors](https://www.instagram.com/for_sailors) · [@borjamasv](https://www.instagram.com/borjamasv)

**forSailors**  
Sailing Made Easy

VALE, PRIMERO DE TODO

# La vela ha cambiado. De verdad.

La nueva vela de ILCA 4 no es igual que la antigua. No es simplemente otro diseño con otro número de homologación y ya está. Tiene más bolsa. Es más potente. Y por lo que se está viendo, se va a tener que trimar diferente.

La vela antigua horizontal tenía una forma concreta. La nueva **MK2**, con diseño birradial, tiene otra. Y eso cambia cosas importantes que afectan directamente a cómo llevas el barco.

## Baluma

La baluma viene un pelín más abierta desde el principio. No es la misma referencia que antes.

## Cuni


El cunningham gana mucho más peso. Vas a necesitar tirarlo antes y más.

## Contra

Con la baluma más abierta, la contra se tiene que repensar. No copies la referencia antigua.

## Popa y modos

Modo bajo, modo alto, ceñida y popa. Todo se va a tener que volver a probar.

 **Mensaje clave:** No copies directamente el trimado de la vela antigua. Úsalo solo como punto de partida. Si aún no tienes la MK2, puedes [comprarla aquí](#).

# La MK2 tiene más potencia

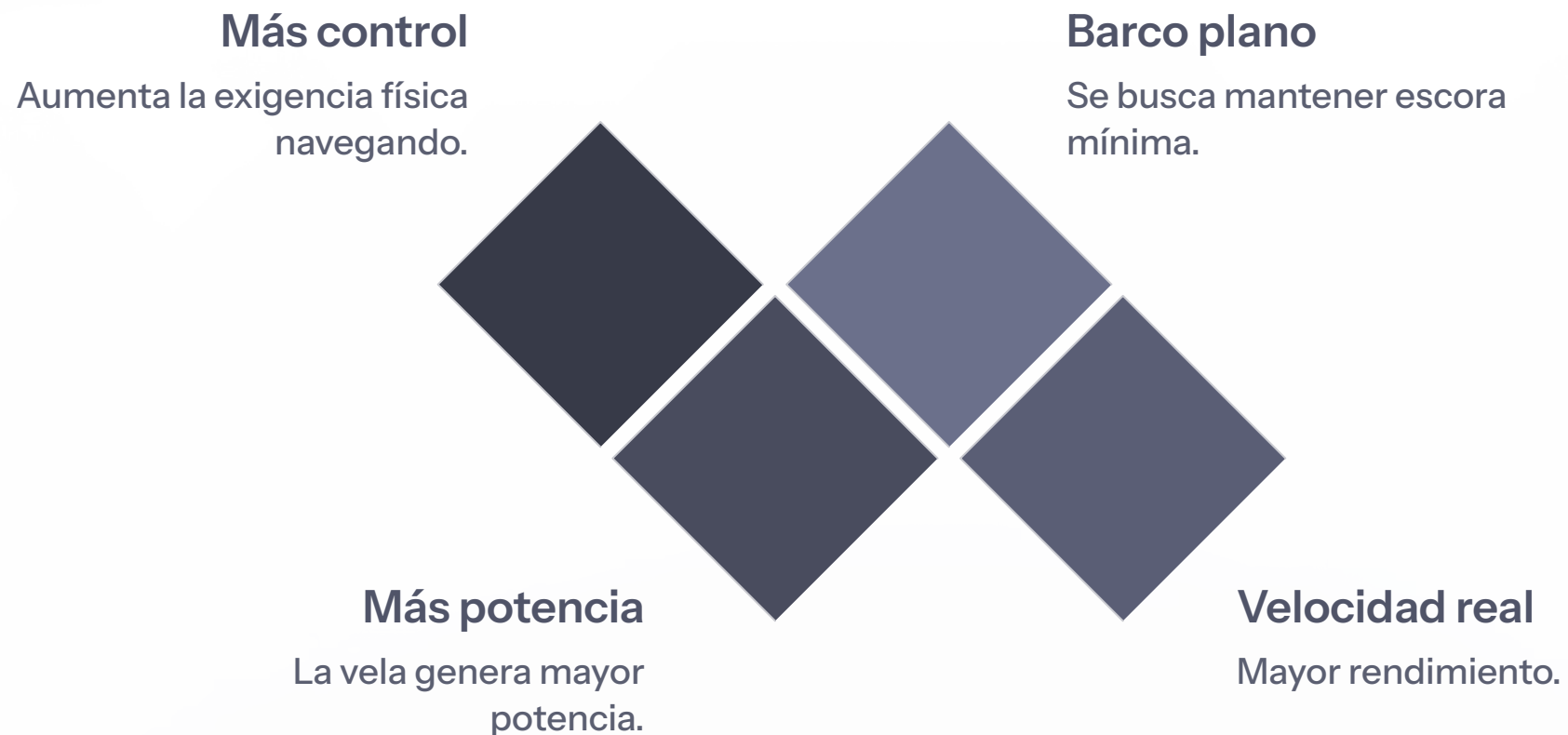
## La diferencia principal

La vela nueva parece mucho más potente que la antigua. Tiene más bolsa. Tiene más forma. Y seguramente va a permitir que algunos regatistas lleven unos kilos más respecto al diseño horizontal antiguo.

Pero ojo. Más potencia no significa automáticamente más velocidad.

## Qué ocurre si no la controlas

- El barco se escora más fácilmente
- Tienes que soltar escota más seguido
- El timón trabaja más de la cuenta
- Pierdes flow y la ceñida se vuelve incómoda
- La potencia extra empieza a ser un problema



📄 **Mensaje clave:** La potencia solo sirve si puedes convertirla en barco plano y velocidad. Si no la controlas, te come. Pruébala en el [Clinic ILCA 4 San Pedro](#).

# Mucha más bolsa

Vale, lo primero que hay que entender es la forma de la vela. La **MK2** tiene mucha más bolsa que la vela antigua. Y esto se nota navegando desde el primer momento.

## Con más bolsa tienes

- Más potencia
- Más potencia en condiciones ligeras
- Mejor respuesta en popa
- Más sensación de que el barco tira

## Pero también necesitas

- Más control del cuni
- Repensar la contra desde cero
- Trimar el pajarín según ola y presión
- Más cuerpo para llevar el barco plano

No puedes pensar "llevo la vela como antes y ya está". No es la misma vela. Con más bolsa, el cuni gana peso. La contra se tiene que repensar. Y el pajarín se tiene que trimar según ola, presión y capacidad de colgarte.

📄 **Mensaje clave:** La **MK2** tiene más potencia. Ahora hay que aprender a llevarlo. [El clinic de San Pedro](#) es el sitio para hacerlo.

COMPRAR VELA ILCA 4 MK2

# Tu trimado antiguo no vale igual

Esto es clave. Si con la vela horizontal antigua llevabas una referencia de contra, cuni y pajarín, no significa que puedas montar la **MK2** y repetir exactamente lo mismo. Puede servirte para empezar. Pero no para decidir.

Con la vela nueva hay que volver a probar todo. Y cuando digo todo, es todo:

1

## Condiciones

Poco viento, viento medio, viento fuerte, ola, chop, agua plana.

2

## Ángulos

Ceñida y popa. Modo alto y modo bajo. Lo que antes funcionaba puede que ya no sea lo óptimo.

3

## Sistemas

Más cuni, menos cuni. Más contra, menos contra. Pajarín con más bolsa o más fino.

Por qué? Porque la vela no trabaja igual. Tiene más bolsa, tiene otra baluma, tiene otro diseño. Y eso cambia cómo responde a cada trimado.

**Mensaje clave:** La referencia antigua ayuda para orientarse, pero no manda. Hay que construir nuevas referencias.


[APUNTARME AL CLINIC ILCA 4 SAN PEDRO](#)

Precisamente por eso hacemos el clinic en San Pedro: para probar la vela nueva en el agua y sacar referencias reales. [forsailors.es/lm-ilca4-clinic-06/](https://forsailors.es/lm-ilca4-clinic-06/)

# El mapa rápido de la MK2

Vale, resumen rápido de qué cambia en cada sistema y qué estás buscando con cada uno.

| Sistema        | Qué cambia  | Qué buscas  |
|----------------|---|---|
| Contra / trapa | De momento parece que puede ir bastante más suelta que con la vela antigua. | No cerrar ni matar una vela porque viene con baluma más abierta.    |
| Cuni           | Va a ser mucho más importante. La vela tiene más bolsa y más potencia.      | Aplanar, descargar y abrir baluma cuando empiece a sobrar potencia. |
| Pajarín        | Muy parecido a la vela antigua en su lógica general.                        | Regular potencia abajo según ola, chop y presión de viento.         |
| Escota         | Más sensibilidad.   | No llevar el barco overpowered.                                     |
| Cuerpo         | Más exigencia física para controlar el barco.                               | Aguantar la potencia con barco plano para convertirla en velocidad. |

 **Mensaje clave:** No se entiende la MK2 tocando una sola cosa. Hay que cruzar potencia, control y posición del cuerpo.

# La contra se va a tener que repensar

Aquí viene una de las diferencias más importantes. Con la vela antigua horizontal, la baluma estaba algo más cerrada de por sí. Entonces muchas veces se trabajaba con más contra para abrirla, controlarla y llevar la vela donde queríamos.

Qué ocurre con la **MK2**? Que la baluma ya viene un pelín más abierta de normal. Entonces, de momento, se está viendo que se puede navegar con la contra bastante más suelta que con la vela antigua. Y esto cambia mucho.

Porque si cazas la contra igual que antes, puedes estar quitándole vida a **una vela** que ya viene con otra forma y otra potencia.

## Con contra más suelta

- La vela respira más, más fácil arrancar el barco
- El barco está más duro
- La baluma no queda tan bloqueada
- El barco va más vivo

## Error típico

Cazar la contra igual que antes porque "siempre lo he hecho así" o porque ves que la baluma tiene un pelín de forma y quieres controlarlo.

Con la **MK2**, esa reacción automática puede hacerte más lento.

## Ojo con pasarse de suelta

No es solo ir más flojo. Hay que llevar cuidado con la trapa: la MK2 es más sensible y hay que trimarla bien, no copiar referencias antiguas ni aflojar a lo loco.

**⚠ Mensaje clave:** No copies la contra de la vela antigua. Empieza más suelto, prueba y mira qué te pide el barco. Hay que llevar cuidado con la trapa: en la MK2 es crítica, más sensible y más fácil de colocar mal si te guías por hábitos viejos.

# Más suelta no significa siempre suelta

Ojo. Que la **MK2** pueda funcionar con menos contra no significa que la contra desaparezca ni que no haya que tocarla nunca. La contra sigue siendo importante. Pero hay que usarla con más criterio, no por costumbre.

## Contra suelta

Poco viento. Quieres potencia. La vela necesita respirar y tener forma. No la ahogues antes de tiempo.



## Contra media


Viento medio. El barco empieza a necesitar algo de control. Prueba. Encuentra el punto donde la vela todavía tiene potencia pero puedes llevar el barco plano.



## Contra más cazada

Sube el viento. El barco se carga. No puedes llevarlo plano. La escota no da más. Ahí sí: caza contra. Pero como respuesta a lo que hace la vela, no por rutina.

La diferencia es que antes igual ibas a la contra casi por costumbre. Ahora hay que mirar si realmente hace falta. Si el barco todavía puede llevar potencia, no la mates.

 **Mensaje clave:** La contra no es una posición fija. Es una respuesta a lo que hace la vela en cada momento.

COMPRAR VELA ILCA 4 MK2

# El cuni aquí va a ser clave

La vela nueva tiene más bolsa. Y al tener más bolsa, tiene más potencia. Qué ocurre? Que cuando empiece a sobrar potencia, vas a necesitar una forma clara de aplanar la vela y descargar. Ahí el cuni va a ser muy importante.

Con la **MK2**, por lo que se está viendo, se va a tener que tirar bastante más de cuni que con la vela antigua. No porque sí. No por estética. No para quitar una arruga que molesta visualmente. **Tiene muchísimo recorrido para poder trimar esa parte de la vela**, así que no solo sirve para cazar más: también da un margen mucho más útil para dar forma a la parte baja de la vela según cambian las condiciones.



Tirar cuni

Vela más plana

Baluma abierta

Menos carga

Más control

→ **Aplana la vela**  
Reduce la bolsa y quita potencia cuando ya tienes más de la que puedes llevar.

→ **Abre baluma**  
Permite que la parte alta de la vela se libere y no bloquee el flujo de aire.

→ **Quita carga arriba**  
Reduce la escora y te permite mantener el barco más plano con menos esfuerzo.

→ **Te deja navegar**  
Menos apertura de escota, menos timón, más flow. El barco vuelve a ir donde tiene que ir.

📌 **Mensaje clave:** En la **MK2**, el cuni no es un detalle. Es una herramienta central de control. Mucho más que con la vela antigua.

# No tires de cuni solo porque ves una arruga

Este error va a seguir pasando. Sales al agua. Cazas escota. Ves una arruga en la parte baja de la vela. Y tiras de cuni. Vale, la vela queda más limpia. Pero la pregunta no es esa.

## La pregunta es: ¿me sobra potencia?

Si te sobra potencia → tira. Si el barco se está cargando → tira. Si no puedes llevarlo plano → tira. Si cada racha te obliga a abrir escota → tira. Pero si tienes poco viento y necesitas potencia, no mates la vela solo porque visualmente queda más bonita con la arruga quitada.

## Cuándo tirar de cuni

- El barco se carga demasiado en las rachas
- Tienes que abrir escota continuamente
- No puedes llevar el barco plano
- El timón trabaja demasiado

## Cuándo NO tirar de cuni

- Hay poco viento y necesitas potencia
- Solo ves una arruga pero el barco va bien
- Aguantas el barco plano

Con la **MK2** esto es todavía más importante porque la vela tiene más bolsa y más forma. Si la aplanas demasiado pronto en condiciones ligeras, te quedas sin potencia.

 **Mensaje clave:** No uses el cuni por estética. Úsalo porque el barco te pide descargar.

# El pajarín: lógica parecida, referencia diferente

La verdad es que el pajarín sigue respondiendo a la misma lógica de siempre, pero la referencia ya no es exactamente la misma. No hace falta inventar una nueva forma de usarlo: hace falta entender que el punto de partida cambia con esta vela.

## Ola / Chop / Más potencia


Suelta un poco más el pajarín. La bolsa extra que mete ayuda a que el barco tenga más empuje y conecte mejor con la ola. La vela gana potencia abajo y el barco responde mejor en condiciones de mar movido.

## Agua plana / Potencia suficiente

Puedes cazar un pelín más. Si el agua está plana y tienes presión suficiente para colgarte bien, afinar el pajarín te puede dar algo más de control y eficiencia.

Pero qué ocurre? Que la **MK2** ya tiene más potencia de partida. Entonces, el pajarín no parte del mismo punto que en la vela antigua: la posición base se desplaza un poco. La lógica es parecida, pero la referencia es diferente.

No es: "hay viento, cazo" o "hay ola, suelto". Es: ¿qué necesita el barco ahora mismo con esta vela, en estas condiciones y con esta presión?

-  **Mensaje clave:** La lógica del pajarín es parecida, pero la referencia cambia. La MK2 sale con más potencia de base, así que el ajuste inicial también cambia.

POCO VIENTO

# Con poco viento, la vela nueva va mejor

Una de las cosas que se está viendo claramente es que con poco viento la vela nueva va mucho mejor que la antigua. Tiene más forma. Tiene más potencia. Ayuda a que el barco tenga más vida cuando el viento no acompaña.

Pero cuidado. Eso no significa tocar sin pensar. Con poco viento hay que dejar que la vela trabaje:

## No mates la potencia

No pongas cuni antes de tiempo. La bolsa es tu amiga con poco viento. Necesitas forma, no aplanar.

## No caces la contra

No caces contra por costumbre. La baluma ya viene abierta. Cazar más es quitarle vida a la vela.

## Deja respirar

Cuida mucho la escota. Busca que el barco corra. No fuerces ángulo antes de tener velocidad.

## Sensaciones

El barco debería tener más vida que con la vela antigua en las mismas condiciones. Nota la diferencia.

✔ **Mensaje clave:** Con poco viento, la [MK2](#) te da potencia. No lo mates antes de usarlo.

COMPRAR VELA ILCA 4 MK2

# De 12 a 20 nudos, la ceñida puede estar más pareja

Con viento medio, entre 12 y 20 nudos, de momento parece que el rendimiento en ceñida puede ser bastante parecido al de la vela antigua. Pero la sensación no es igual. La **MK2** tiene más potencia. Y si no la llevas bien, esa potencia pasa de ayudarte a molestarte.

Cosas que hay que mirar en viento medio con la **MK2**:

01

---

## ¿Puedes llevar el barco plano?

Si tienes que abrir escota demasiado o el barco se escora sin control, ahí está el problema. Más potencia exige más cuerpo y más trimado.

03

---

## ¿Vas con demasiada contra?

Revisa si estás cazando contra por costumbre. Si la vela ya tiene la baluma más abierta, puede que no necesites tantos trimados.

02

---

## ¿Cuánto cuni necesitas?


Con viento medio la **MK2** va a empezar a pedir cuni antes que la vela antigua. Prueba cuándo tirar y cuánto.

04

---

## ¿Qué modo funciona?

¿El modo bajo antiguo sigue teniendo sentido? ¿Puedes trabajar un modo más alto y potente? Esto hay que probarlo, no decidirlo en tierra.

 **Mensaje clave:** En viento medio, la diferencia no está solo en la vela. Está en cómo la llevas y qué referencias usas.

# El modo bajo puede no ser tan exagerado

Con la vela antigua, muchas veces se trabajaban modos bajos bastante marcados en ceñida. Con la **MK2**, por lo que parece, esos modos bajos pueden ser un pelín menos exagerados. Y el modo alto, potente, tendiendo a alzar un poco más, parece que está funcionando algo mejor.

## Modo bajo antiguo

- Muy marcado con la vela horizontal
- Conseguía VMG sacrificando ángulo
- Funcionaba con aquella forma de vela
- Puede ser menos óptimo con la **MK2**

## Modo alto potente **MK2**

- La **MK2** tiene más potencia para subir
- Más bolsa permite aguantar un ángulo más alto
- Parece que está funcionando mejor
- Pero esto hay que probarlo. No decidirlo en tierra.

Pero hay que dejarlo claro. No significa ir alto siempre. No significa olvidarte del modo bajo. Significa que la vela nueva puede cambiar el equilibrio óptimo entre alzada y velocidad. Más potencia, más bolsa, otra baluma, otra forma de llevar el barco.

**⚠ Mensaje clave:** No decidas el modo en tierra. Pruébalo navegando y compara sensaciones reales.

[APUNTARME AL CLINIC ILCA 4 SAN PEDRO](#)

# En popas, la vela nueva va MUCHO mejor

Aquí sí. En popas, la vela nueva parece ir mucho mejor que la antigua. Sin duda. Tiene más bolsa. Tiene más potencia. Y eso ayuda mucho a que el barco planee y tenga más velocidad cuando vas de popa.

## Arrancas antes

La vela tiene más potencia y el barco conecta con la ola antes que con la vela antigua.

## Más presión

Mantienes más presión en la vela en los planos y en los cambios de ángulo.

## Más flow

El barco tiene más vida. Se acelera mejor y los planeos duran más.

## Mejor en cambios

Puedes aprovechar mejor los cambios de ángulo para acelerar y conectar con la próxima ola.

Pero ojo. Más potencia no significa moverte sin criterio. La popa sigue siendo **timing**: cuándo cargar, cuándo caer, cuándo acelerar, cuándo dejar correr, cuándo volver a VMG. La vela te da más herramienta. Pero la herramienta la tienes que usar bien.

✔ **Mensaje clave:** La MK2 te puede ayudar mucho en popa, pero no sustituye al timing. Es una ventaja real, no mágica.

# Con viento fuerte todavía faltan pruebas

Aquí hay que ser honestos. Con viento fuerte todavía no se ha probado lo suficiente. No he podido probar bien con dos tíos que vayan bien realmente, así que lo que tenemos ahora mismo son **primeras sensaciones**, no una conclusión cerrada. No tiene sentido inventar una regla que luego en el agua no se sostenga. No voy a vender algo que no está comprobado.


## Lo que parece lógico

- El cuni va a tener mucho peso: la vela tiene potencia y hay que poder descargar
- La contra habrá que trimarla con cuidado según cómo responde la vela
- El cuerpo va a ser todavía más importante para controlar la potencia extra
- Cada regatista tendrá que encontrar su referencia según su peso y estilo

## Lo que hay que comprobar

- Cómo se comporta la baluma con viento fuerte real
- Cuánta contra hace falta para no perder control
- Si el modo bajo vuelve a tener sentido en condiciones duras
- Cómo responde la vela en popas con viento fuerte y ola

De momento, esto son **primeras impresiones** y se va a tener que comprobar bien con más horas de agua y con gente realmente fuerte navegando la vela en condiciones exigentes. Ahora mismo no hay dogma. Hay prueba, trimado y actualización según lo que vaya saliendo.

 **Mensaje clave:** Con viento fuerte, de momento no hay dogma. Son primeras impresiones, basadas en pruebas limitadas, y se actualizarán cuando haya más navegación real.

COMPRAR VELA ILCA 4 MK2

# La vela MK2 y la estrategia del peso

La mayor potencia de la vela MK2 no solo cambia la forma de trimar, sino que también tiene implicaciones estratégicas importantes en el peso del regatista. Esta vela empuja hacia un perfil físico más robusto, lo que abre una nueva perspectiva para la progresión al ILCA 6.

## Peso óptimo en ILCA 4 MK2

- La mayor potencia exige un peso ligeramente superior para controlarla eficientemente.
- Regatistas más pesados podrán aguantar mejor la vela y descargar con vientos medios y fuertes.
- El cuerpo será una herramienta clave para convertir esa potencia extra en velocidad, no en escora.

## Facilita la transición al ILCA 6

- Los regatistas que ganen peso para rendir en ILCA 4 MK2 se acercarán al rango de peso ideal para el ILCA 6.
- Esta transición física natural les preparará mejor para el siguiente paso en su carrera.
- La nueva vela, por lo tanto, puede ser una rampa de lanzamiento más suave hacia la categoría superior.

**📌 Mensaje clave:** La MK2 no solo redefine la navegación en ILCA 4, sino que puede ser un trampolín estratégico hacia el ILCA 6 al requerir un perfil físico más cercano.

# La MK2, ¿un mini ILCA 7?

La nueva vela MK2 para ILCA 4 comparte algunas características de gestión de potencia con el ILCA 7, especialmente en la forma de "sentir" y trabajar la vela. No es idéntica, pero la analogía puede ser útil para comprender la dirección del cambio.

## 1 Similitudes clave

- Gestión activa de la **potencia**
- Importancia del **cuni** (outhaul) y **baluma** (leech tension)
- Una vela que pide ser "**llevada**" y trabajada
- Sensación de **reacción directa** a los ajustes

## 2 Diferencias cruciales

- No se puede **trimar igual**: mástil, botavara, tamaño diferentes
- Las **referencias** de trimado son propias de ILCA 4 MK2
- Dinámicas del **barco** en general (más grande en ILCA 7)
- La **sensación es similar**, pero el ajuste fino no lo es

Regatistas con experiencia en ILCA 7 pueden tener una ventaja inicial en la comprensión de la MK2, pero es crucial no copiar referencias directamente. Cada vela tiene su propio "lenguaje".



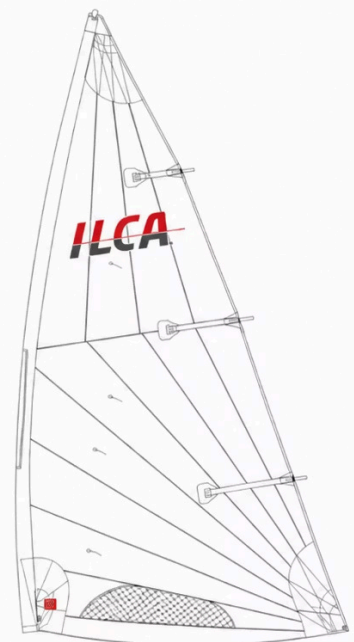
**Mensaje clave:** Usa la analogía con el ILCA 7 para **entender la dirección**, no para **copiar el trimado**. La MK2 tiene sus propias referencias.

ILCA 4 MKII



4,7 m<sup>2</sup>

ILCA 7 MKII



7,1 m<sup>2</sup>

# No estrenes la vela como si ya la conocieras

El primer día con la MK2 no debería ser solo salir a hacer mangas. Tienes que salir a probar. Con cabeza. Con un plan. Y apuntando lo que pasa.

Porque si no apuntas nada, al final todo queda en "me ha parecido que iba bien". Y eso no sirve mucho para la semana siguiente ni para la regata.

01

## Contra bastante suelta

Empieza así. Nota cómo responde la vela. ¿El barco tiene vida? ¿Puedes llevarlo plano?

03

## Más cuni / Menos cuni

Prueba cuándo empieza a sobrar potencia. Encuentra el punto donde tirar de cuni tiene sentido.

05

## Modo alto y modo bajo

Prueba los dos. Sin miedo. No decidas cuál es mejor hasta que no hayas navegado los dos.

02

## Contra media

Añade un poco. Compara. ¿Cambia algo positivo o solo matas potencia?

04


## Pajarín con más bolsa y más fino

Compara. En las mismas condiciones, ¿cuál te da más control sin perder empuje?

06

## Popa con más ángulo y más directa

La MK2 tiene más potencia. Prueba si puedes aprovechar ángulos más abiertos sin perder velocidad.

 **Mensaje clave:** La vela nueva no se entiende mirándola. Se entiende probándola con método y apuntando lo que pasa.

# Checklist para probar la MK2

Úsala en tu primer entreno con la vela nueva. Sal con preguntas, no a ver qué pasa.

## Antes de salir

- ¿Qué viento hay?
- ¿Hay ola, chop o agua plana?
- ¿Qué referencia llevaba con la vela antigua?
- ¿Tengo marcada la contra, el cuni y el pajarín de partida?

## En ceñida

- ¿Qué pasa si llevo la contra más suelta?
- ¿Cuándo empieza a cargar la vela?
- ¿Cuánto cuni necesito para llevar el barco plano?
- ¿El pajarín me da potencia o me pasa de potencia?
- ¿El barco va plano?

## Modos y trimado fino

- ¿La escota va estable o voy abriendo todo el rato?
- ¿Puedo sostener un modo alto?
- ¿Necesito ir bajo para correr?
- ¿Cuál de los dos modos da más VMG hoy?

## En popa

- ¿En popa acelera antes que con la vela antigua?
- ¿Conecta mejor con la ola?
- ¿La vela me ayuda o me supera?
- ¿Qué ángulo de popa funciona mejor?

 **Mensaje clave:** No se trata de probar por probar. Se trata de salir con preguntas claras y volver con respuestas concretas.

APUNTARME AL CLINIC ILCA 4 SAN PEDRO

¿MERECE LA PENA?

# ¿Entonces merece la pena comprarla?

La verdad que sí. Si vas a competir en ILCA 4, es totalmente recomendable empezar a navegar con la vela nueva cuanto antes. Porque la vela antigua ya no la fabrican, solo quedan las velas que están en el mercado.

## La vela cambia el trimado

Tiene más bolsa, más potencia, otra baluma. Las referencias antiguas no valen igual y cuanto antes lo trabajes, mejor.

## Con poco viento va mejor

Si tienes regatas o entrenos en condiciones ligeras, ya tienes una ventaja real desde el primer día.

## En popas va bastante mejor

Más bolsa, más empuje, más conexión con la ola. Es una diferencia clara que se nota desde el primer plano.

## Cuanto antes, mejor

No para estrenar. Para probarla, marcarla y llegar a la regata con referencias propias. No con dudas.

No esperes a la semana de la regata importante. No la estrenes directamente en regata. **Cómprala**, pruébala, márcala y llega con criterio.

**COMPRAR VELA ILCA 4 MK2**

# Clinic ILCA 4 San Pedro

Probar la **MK2** en el agua cambia todo.

La **MK2** no se aprende mirando una ficha técnica ni leyendo una guía. Se aprende navegando. Probando contra. Probando cuni. Probando pajarín. Comparando modos. Viendo qué pasa en ceñida. Viendo qué pasa en popa. Y sacando referencias reales con agua debajo de los pies. Apúntate en [forsailors.es/lm-ilca4-clinic-06/](https://forsailors.es/lm-ilca4-clinic-06/)

## Probar la **MK2**

Navegar con la nueva vela, sentir la diferencia y entender qué cambia respecto a la vela antigua.

## Revisar trimado

Trabajar cuni, contra y pajarín. Comparar trimados. Encontrar referencias propias con feedback directo.

## Comparar modos

Probar modo alto y modo bajo. Ver qué funciona realmente con la **MK2** en el agua de San Pedro.

## Trabajar popas

La **MK2** va mejor en popa. El clinic es el momento de entender cuánto mejor y cómo aprovecharlo.

✔ **Mensaje clave:** No vengas solo a navegar. Ven a entender la vela. Hay diferencia.

APUNTARME AL CLINIC ILCA 4 SAN PEDRO

COMPRAR VELA ILCA 4 MK2

## ForSailors — Your Regatta Experts



### Contact website

Visit [www.forsailors.es/contacto](http://www.forsailors.es/contacto)

Or

[Message us on WhatsApp!](#)



 Instagram



**ForSailors (@for\_sailors) • Instagram profile**

16K Followers, 3,011 Following, 220 Posts – See Instagram photos and videos from ForSailors (@for\_sailors)

