CURT EDICIONES SA

Sea fever BARCOS CLÁSICOS

Le agradecemos la adquisición el ejemplar digital de nuestra revista



A continuación le indicamos instrucciones necesarias para leer un PDF, de la manera más clara y sencilla posible.

La mayoria de los navegadores más modernos incluyen lector de pdfs integrado, pero si desea leer en modo revista le recomendamos se descarge el software

Adobe Acrobat Reader

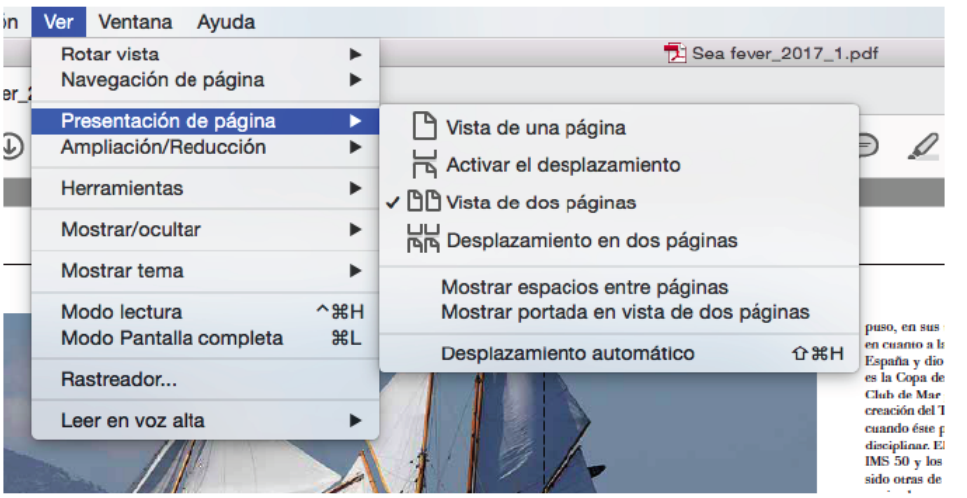
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

seleccione en el menú

Ver la presentación de la página a dos páginas.

También para una lectura más comoda escoja

Modo pantalla completa.



Esperamos disfrute con nuestra publicación.

Copyright 2017 CURT EDICIONES, S.A.

Spanish & English texts
nº 10 | 2021/2 | PVP 10€
Canarias y aeropuertos 10,20€

Sea fever

BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo

XI TROFEO MARE NOSTRUM
Nuevas incorporaciones a la flota

MUSEO MARÍTIMO DE MALLORCA

RECLUTA
LA SAGA FRERS EN BALEARES



CINCO CENTENARIOS EN ACCIÓN



Solé Diesel

Más de 100 años ofreciéndote las mejores soluciones.

soledіesel.com | info@soledіesel.com



©LUIS FERNÁNDEZ

UN VERANO FELIZ

Si bien hace un año titulábamos nuestro editorial con un ciertamente triste "Un verano atípico" ahora podemos congratularnos al proclamar que el del 2021 ha sido "Un verano feliz", en el que se han podido celebrar todas las regatas previstas y entregar todos los trofeos programados. Y por si esto fuera poco se ha recibido, con gran alegría, la llegada de nuevos barcos que, la mayoría, han venido para quedarse. Tal es el caso del "So Fong", del "Viola", del "Folía", del "Sea Fever" y quién sabe si del "Recluta" que, con el gran German Frers a la rueda, ha estado compitiendo en aguas de Palma y de Mahón. De todo ello damos cumplida información en nuestras páginas en las que, además, volvemos con el tema del Decreto sobre Buques Históricos, ahora analizando ya el texto definitivo, una vez debidamente aceptado y publicado en el BOE. Lo cierto es que no sabemos aún con certeza cuales van a ser los beneficios, para armadores y clubes, de dicho Decreto, pero lo importante es que, por lo menos, se tenga ya en cuenta que existen y que precisan de unas leyes o normas concretas que los regule, distinguiéndolos del resto de embarcaciones de recreo, al ser muchas las diferencias y peculiaridades propias de este tipo de barco, que ellos califican de Históricos y nosotros definimos como Clásicos o de Época. Les dejo ya disfrutar del contenido de este nuevo número, que espero sepa transmitirles sensaciones como la alegría del reencuentro, la emoción de la competición, la belleza de los campos de regata, la calurosa acogida de los clubes, la enorme cordialidad y camaradería... en fin, todas aquellas que, unidas, han hecho que éste haya sido un verano ciertamente feliz.



Yolanda Llinás
Directora | **Editor**

A HAPPY SUMMER

Although a year ago, the title of the editor's letter, "An unusual summer", had a clearly sad connotation, we can now celebrate the fact that 2021 has undoubtedly been "A happy summer" during which all the scheduled regattas were held and all trophies awarded. And if this were not enough, it was with great joy that we also celebrated the arrival of new boats on the circuit, the majority of which are here to stay. Such is the case of "So Fong", "Viola", "Folía", "Sea Fever" and maybe "Recluta" that, with the great German Frers at the helm, competed in Palma and Mahón. We talk about all these things in this issue, in which we also refer to the Decree on Historic Vessels, analysing the final project approved and published by the BOE (Official Gazette of the Spanish State). The truth is that we are still uncertain of the benefits, for owners and clubs, of the Royal Decree, but one thing is for sure, at least now classic and vintage yachts are taken into account and it is widely accepted that they need special laws and regulations and that they differ from the rest of recreational boats as these boats, which the Decree defines as Historic and we call Classic or Vintage, have many unique features. I'll now let you enjoy the content of this new issue, which I hope will evoke emotions such as the joy of meeting again, the thrill of competing, the beauty of the race-courses, the clubs' warm atmosphere, the friendly comradeship...all things that have made this summer a truly happy one.



Portada | Cover: *Viola*, 1908
Vela Clásica Menorca-XVII Copa del Rey
©Emilio C. Colero

Directora | **Editor**: Yolanda Llinás
yllseafever@curtediciones.com
Directora Comercial | **Commercial Manager**
Laura Curt - *lcurt@curtediciones.com*
Redacción | **Editing**:
Valentina Libri - *valentina.libri@curtediciones.com*
Colaboradores | **Collaborators**:
Enrique Curt, Leonardo García de Vincentiis, Luis Touron Figueroa, Manolo Nadal de Uhler
Textos en inglés | **English texts**: Valentina Libri
Fotógrafos | **Photographers**: Nico Martinez, Alfred Farré, Andrea Scapolan
Directora de Arte | **Art Director**: Mª Pilar Saura
Publicidad | **Advertising**
publicidadnautica@curtediciones.com
Distribución y suscripciones | **Distribution and Subscriptions**: distribucion@curtediciones.com
Tel. 934 121 177 - Fax 933 183 505
Distribución | **Distribution**
España | **Spain**: Sgel y Rotger
Portugal: Logista
Venezuela: Dis. Lanzamiento
Precio | **Price**: 10 euros. Canarias y aeropuertos 10,20 euros. | Canary Islands and airports 10,20 euros
Impresión | **Printed by**: Litografía Rosés, S.A.
Depósito Legal | **Legal Deposit**: B-14982-2017

Los dibujos, fotografías y artículos que se publican son propiedad del editor, quedando prohibida su reproducción total o parcial sin la autorización precisa. El editor no se responsabiliza de la opinión de sus colaboradores redaccionales. | All the drawings, photos and articles published are property of the publisher. Any partial or total reproduction is strictly prohibited without prior authorization. The publisher shall not be liable for the opinion of the editorial collaborators.

Revista semestral | **Six-monthly magazine** · **Impreso en España** | **Printed in Spain** · **Editorial** | **Publisher**:

CURT EDICIONES SA
Valencia, 279, 3ª planta ~ 08009 Barcelona
Tel. 933 180 101 ~ Fax 933 184 528
www.curtediciones.com
Presidente Fundador | **Founding president**:
Enrique Curt
Consejera Delegada | **Managing director**:
Laura Curt Iborra

SUMARIO | CONTENTS

28 **Circuito Mare Nostrum Regatas** | **Regattas**



XIV PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA

34



V SEMANA CLÁSICA DE PUERTO SHERRY–MEMORIAL PEDRO BORÉS

40



XXVI REGATA ILLES BALEARES CLÀSSICS–VELA CLÁSICA MALLORCA

46



VELA CLÁSICA MENORCA-XVII COPA DEL REY

JOTUN

YACHTING®

performance *with* passion

Fiel a su herencia marina, Jotun ofrece revestimientos de alto rendimiento combinados con el mejor servicio al cliente en la náutica profesional actual.

Descubre jotun.com/yachting



Reconcimientos | Recognitions
8 Premios del sector | Yachting industry awards

Opinión | Opinion
10 Decreto sobre buques históricos, reflexiones sobre el texto aprobado | Decree on historic vessels, thoughts on the approved decree

XI Trofeo Clásico Mare Nostrum
24 Marigan, Fjord III, Argos: Trío vencedor de esta edición | Winning trio

Más allá del podíum | Not just about the podium
52 Hechos a destacar | Interesting facts
55 Cinco centenarios en acción | Five centenarians in action
56 Sparkman & Stephens: El sello con mayor representación | The most represented designs
58 Seis armadoras en el Circuito Mare Nostrum | Six yachtswomen in the Mare Nostrum Circuit

Noticias Regatas | Regattas News
62 Sitges Classic & Vela Clàssica Costa Brava

Archivo histórico | Historical archive
63 Folía, 1955 Yawl

Refit
66 Jotun: Restauraciones sostenibles | Sustainable refits

Fundaciones | Foundations
68 Fundación Vela Clásica de España

Asociaciones | Associations
69 AEBEC: Un año de despegue | A boosting year

TRES GENERACIONES FRERS UNIDAS POR EL RECLUTA
THREE GENERATIONS OF FRERS UNITED BY RECLUTA

6 **Fotógrafos | Photographers**



EMILIO C. COLERO

12 **Museos | Museums**



MUSEO MARÍTIMO DE MALLORCA: EL SUEÑO MÁS ANSIADO
A LONGED-FOR DREAM

18 **Legado | Legacy**




1927
GIPSY
MESSAGE IN A BOTTLE
Descubre los secretos de Gipsy Gin y Gipsy Blu,
y disfruta de nuestra tienda online en
www.gipsy1927.es
1927 GIPSY GIN
1927 GIPSY BLU
Bebe con moderación. Es tu responsabilidad. 39° y 17°



Emilio C. Colero

Fotógrafo-viajero, español por azar de la vida, nacido en el norte, a la orilla del Mar Cantábrico en 1958, creció en Francia, donde se apasionó de pequeño por los viajes y la aventura con los relatos que le contaba en las tardes de invierno el Marqués de Carvajal (Pedro Alcántara Finat y Samaniego) en el palacete donde sus padres eran empleados. A su regreso a España después de muchas vueltas por nuestro mundo, encontró en la luminosa isla de Menorca un refugio en su particular viaje a Ítaca, circunstancia que marcó un nuevo estilo en su fotografía dominada por la luz tan especial y brillante de la isla, así como sus sombras profundas. Colaboró ocasionalmente en revistas de viajes y moda. De pensamiento humanista, sus fotografías intentan alcanzar los sentimientos más ocultos del espectador de su obra, a fin de sacar a la luz toda la belleza y fuerza interior que atesora el ser humano, únicos valores que deberían importarnos, pero sujetos muchas veces por las reglas y los convencionalismos de nuestra sociedad occidental. Cuando no trabaja en su largo proyecto fotográfico "Azar", aprovecha los veranos mediterráneos para seguir los circuitos de vela clásica y crear sus imágenes náuticas que sorprendentemente siempre edita en blanco y negro con el fin de llegar a la síntesis de lo que para él representa la vela clásica. La poesía de los relatos épicos de Homero contando el largo regreso de Ulises a Ítaca. La furia de Poseidón, el canto de las sirenas, la isla de Eolo. Todo eso y más encontrará el espectador paciente de su obra. Sorprender, emocionar y hacer pensar son sus metas. Edita e imprime sus imágenes en ediciones limitadas que los amantes del blanco y negro pueden disfrutar. Siente como propia una frase que decía Lucio Anneo Séneca "No he nacido para un solo rincón, ni como un árbol. Mi patria es todo el mundo".

emiliochamizo@gmail.com | emiliochamizo.com

Photographer and traveller, Spaniard by twist of fate, born in 1958 on the banks of the Cantabrian Sea, in the North of Spain, he grew up in France, were he begun to love travelling and adventure at a very young age thanks to all the stories that the Marqués de Carvajal (Pedro Alcántara Finat y Samaniego) told him during the long winter afternoons in the mansion where his parents were employed. Once back in Spain, after numerous travels around the world, he found in the bright island of Menorca the ideal retreat, his personal voyage to Itaca. This marked a change in his style of photography, influenced by the uniquely bright light of the island as well as by its dark shades. He occasionally collaborated with travel and fashion magazines. Defined by humanistic thoughts, his photographs try to reach the viewers' most hidden feelings, with the aim of bringing to light the interior strength and beauty within each human being, the only values that should really matter, but subject so many times to the rules and conventionalism of western society. When he is not working at his photographic project "Azar", he enjoys his Mediterranean summers on the wake of classic yacht regatta circuits, creating sailing images which, surprisingly, are always in black and white, in his aim to transmit the synthesis of what he sees in classic sailing. The poetry of Homer's epic stories, representing Odysseus's long journey back to Itaca, the fury of Poseidon, the chant of the mermaids, the island of Aeolus. Patient viewers will discover all this and much more in his work. His goal is to surprise people, move their souls, make them think. He edits and prints his images in limited editions for black and white enthusiasts to enjoy. He sees himself reflected in a phrase by Lucio Anneo Séneca "I was not born for a single place, nor as a tree. My homeland is the whole world".

emiliochamizo@gmail.com | emiliochamizo.com





LUIS TOURON
UN PREMIO MÁS QUE MERECIDO

Nuestro asiduo colaborador Luis Touron ha sido galardonado con el XVIII Premio Almirante Diego de Ceballos en Santander, en reconocimiento a su labor como historiador de la náutica deportiva española, así como de los clubes náuticos y el mundo de la vela de recreo. Aviador y piloto del Ejército del Aire y de la Aviación Civil española, profesor universitario de Gestión Aeronáutica y Aeroportuaria pero, sobre todo, regatista y navegante experto en la vela clásica, Don Luis Tourón Figueroa (Vigo, Pontevedra, 27 de abril de 1947) es, a su vez, presidente de la Asociación Gallega de Barcos Clásicos y de Época, vicepresidente de la Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos y académico correspondiente de la Real Academia Española de la Mar. A todo ello añade su pasión por la investigación, que le ha llevado a publicar diversos libros del máximo interés, como "Los barcos de Alfonso XIII. Las regatas de una época" (2017), "Protocolos en la Mar, historia y tradición" (2019), y "La vela deportiva en Santander. Los primeros años" (2020) siendo, además, un recopilador incansable de la iconografía marítima.



A WELL-DESERVED PRIZE

Our regular collaborator Luis Touron has been awarded the XVIII Premio Almirante Diego de Ceballos in Santander, in acknowledgement for his work as historian of all that is related to Spanish recreational boating and yacht clubs. Pilot of the Spanish Air Force and Civil Aviation, university professor of Aeronautical and Airport Management and, above all, expert classic yacht sailor and yachtsman, Don Luis Tourón Figueroa (Vigo, Pontevedra, April 27, 1947) is also president of AGABACE (Galician Association of Classic and Vintage Yachts), vicepresident of AEBEC (Spanish Vintage and Classic Boats Association) and corresponding member of the Real Academia Española de la Mar. To all of this we must add his passion for research, which has led him to publish several highly interesting books, including "The Boats of Alfonso XIII - The regattas of an Era" in 2017; "Protocols at Sea, history and tradition" in 2019, and "Sport sailing in Santander. The first years" in 2020, in addition to being a tireless collector of maritime iconography.

VARADOR 2000
RECIBE UN NUEVO GALARDÓN

La empresa náutica Varador 2000 ha recibido el Premio a la Trayectoria Empresarial que otorga anualmente la Federación de Asociaciones y Gremios Empresariales del Maresme (FAGEM). Xiqui Mas, director general de Varador 2000, recogió el premio de manos del consejero de Empresa y Trabajo de la Generalitat de Catalunya, Roger Torrent, en presencia de la presidenta de FAGEM, Roser Moré. La entrega del galardón se produjo durante la celebración de la XIV Noche del Empresariado del Maresme, acto al que también asistió Josep Sánchez-Llibre, presidente de Fomento del Trabajo Nacional, la principal organización patronal catalana. Este premio viene a reconocer los casi cuarenta años de trayectoria de Varador 2000 en la industria náutica catalana, que la han convertido en una de las empresas punteras del país en el ámbito del repair & refit, es decir reparación, transformación y mantenimiento de embarcaciones de motor y vela, al tiempo que gestiona una marina para barcos de gran eslora, todo ello en la privilegiada zona del Maresme barcelonés.
www.varador2000.com



VARADOR 2000. RECEIVES ANOTHER AWARD

The yachting company Varador 2000 received the Price to the Business Career awarded annually by FAGEM (Federation of Business Associations of the Maresme). The managing director of Varador 2000, Xiqui Mas, was presented the price by the Minister for Business and Labour of the Government of Catalonia, D. Roger Torrent, in the presence of Roser Moré, President of FAGEM. The award ceremony was held during the 14th Maresme's Businesses Night, event also attended by Josep Sánchez-Llibre, President of Fomento del Trabajo Nacional, Catalonia's most important employers' organization. The price recognizes Varador 2000's career of almost 40 years in the Catalan yachting industry. In addition to being one of Spain's leading companies in the repair, refit, and maintenance of motor and sailing boats, Varador 2000 manages a superyacht marina also in the privileged area of the Maresme, close to Barcelona. **www.varador2000.com**

PARTNER EUROPARC
Turisme Sostenible en Espais Protegits

V VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA

l'Estartit 10, 11 i 12 de juny de 2022

Copa d'Espanya de Clàssics 2022



Època, Clàssics i Esperit de Tradició

Vela Federació Catalana

Real Federación Española de Vela

CLUB NÀUTIC ESTARTIT

El Port de les Illes Medes

www.velaclassicacostabrava.com

Decreto sobre Buques Históricos

Reflexiones sobre el texto aprobado

Por Manuel Nadal de Uhler, Comodoro Club de Mar Mallorca y Director Regata Illes Balears Classic

El pasado 7 de septiembre vio finalmente la luz el esperado Decreto sobre Buques Históricos y sus reproducciones. En el último número de Sea fever analizamos lo que entonces era el proyecto de Real Decreto, desde el punto de vista de las embarcaciones deportivas, que es lo que creemos que realmente interesa a los lectores de esta revista. Las diferencias del texto definitivo frente al del borrador ya comentado no son muchas, siendo las más importantes, siempre desde nuestro punto de vista, las que se indican a continuación:

a) Entre los buques o embarcaciones que podrán tener "valor histórico", el Real Decreto cita expresamente los barcos "clásicos" y "de época", cosa que no ocurría en el Proyecto.

b) Define lo que se considera como "barco clásico" y "barco de época".

c) Se ciñe en su definición a la del Comité Internacional del Mediterráneo (CIM) y otros sistemas de medición, con la única diferencia de que los barcos clásicos (no los de época) pueden ser "a vela o motor". Ello quiere decir que todos los barcos que el CIM considera como clásicos o de época pueden automática y oficialmente tener "valor histórico".

d) Entre las condiciones que exigía el Proyecto para que un barco histórico pudiera ser inscrito en el Registro creado al efecto, se encontraba la de que el 70% de la estructura original del casco estuviera en buenas condiciones. El RD especifica que el 70% de la estructura del casco debe ser original (de no ser así, debe acreditarse su relevancia histórica).

e) El llamado "certificado de cumplimiento" citado en el Proyecto sin mucha explicación, se desarrolla convenientemente en el RD, dando a entender que se trata de un documento emitido por la autoridad competente a los barcos admitido en el Registro y que, en cierto modo, sustituye a los varios documentos sobre seguridad, navegación y protección del medio ambiente exigidos ahora.

f) Establece de una forma más completa los elementos identificativos de los buques históricos y, entre ellos, especifica y describe cual es la bandera que les corresponde ("bandera nacional con la corona real en sus colores, a la que se incorpora un ancla inclinada, de color azul marino, en el ángulo superior al asta")

g) La exigencia de información previa para salir de aguas territoriales españolas para participar en acontecimientos culturales en otros Estados, desaparece para las embarcaciones o yates clásicos de propiedad privada

CONSIDERACIONES FINALES

Los cambios efectuados mejoran el Proyecto en algunos aspectos, especialmente cuando nos referimos a los barcos clásicos y de época, que quedan más claramente incluidos en la categoría de barcos históricos. Pero las consideraciones finales que expresábamos con respecto al Proyecto en el artículo anterior no cambian mucho en cuanto al decreto definitivo. Recordamos las siguientes:

- El verdadero impacto y repercusión del Real Decreto no podrá conocerse hasta que no se concreten los beneficios fiscales, de tasas, de gestión burocrática, de ayuda para mantenimiento, de tarifas en puertos u otros que puedan aplicárseles a los declarados barcos históricos.

- Se echa en falta que el RD no haya considerado la posibilidad de que ciertos beneficios y ayudas puedan llegar a instituciones y clubes que han sido y son parte importante en el resurgimiento del interés por el mantenimiento y conservación de los barcos clásicos y de época.

DECREE ON HISTORIC VESSELS
Thoughts on the approved decree

By Manuel Nadal de Uhler, Commodore at Club de Mar Mallroca and Director of Regata Illes Balears Classics

Last September 7, the eagerly awaited Decree on Historic Vessels and their reproductions finally saw the light of day. In the last issue of Sea fever, we analysed the Draft of the Royal Decree focusing on recreational yachts, which is what we believe interests the readers of this magazine. The final version does not differ much from the above-mentioned Draft. In our opinion, these are the most important differences:

a) Among the vessels or boats with an "historic value", the Royal Decree specifically refers to "classic" and "vintage" boats, which the Draft did not mention.

b) Defines what is considered a "classic boat" and a "vintage boat".

c) It uses the definition employed by the CIM (International Committee of the Mediterranean) and by other rating systems, with the only difference that classic boats (not vintage ones) can be either "sailing or motor". This means that all the boats considered by the CIM vintage or classic can automatically and officially have a "historic value".

d) For an Historic Boat to be registered in the Registry established for that purpose, the Draft stated that 70% of the original structure of the hull had to be in good conditions. On the other hand, the Royal Decree says that 70% of the hull's structure must be original (if not, its historic relevance must be demonstrated).

e) The so-called "compliance certificate", cited in the Draft without much further explanation, is conveniently explained in the Royal Decree, implying that it is a document issued by the competent authority to the boats introduced in the Registry and that, to some extent, replaces the various documents on safety, navigation, and environmental protection required nowadays.

f) It defines more comprehensively the identifying elements of historic vessels and, among them, specifies and describes their flag ("Spanish flag with the Royal Crown with its colours to which the detail of a sea blue anchor in the upper corner of the hoist has been added")

g) The requirement of submitting information to leave Spanish territorial waters to participate in cultural events in other states disappears completely for privately owned classic yachts and boats.

FINAL OBSERVATIONS

Compared to the Draft, the changes have improved some aspects of the Decree, especially with reference to classic and vintage boats, which are clearly included in the category of historic boats. But the final observations we made in our previous article with regard to the Draft still apply to the final Decree. In particular:

- The true impact and repercussions of the Royal Decree cannot be known until the historic vessels are given the right to fiscal and tax concessions, maintenance subsidies, discounts on port taxes, and other benefits.

- The Royal Decree does not consider the possibility of establishing certain benefits for institutions and clubs that played and play an important role in the increased interest in the maintenance and preservation of classic and vintage yachts.

Museo marítimo de Mallorca

El sueño más ansiado




©NICO MARTÍNEZ

Contar con un museo en Mallorca, que refleje la rica historia marítima de esta isla y que sirva para preservar el patrimonio que, poco a poco, se va perdiendo, es un sueño que viene de lejos y que por fín parece que se va haciendo realidad.

MÁS DE CUATRO DÉCADAS DE REIVINDICACIONES

En 1951 se creó el Museo Marítimo de Baleares, ubicado en la planta baja del edificio del Consulado del Mar de Palma y que cerró sus puertas a principios de la década de los '70. Varias fueron las instituciones que, a partir de entonces, intentaron, sin éxito, que el museo renaciese llegándose a crear, en el año 1978, la Associació de Amics del Museo Marítim de Mallorca (AAMMM), aún existente. Han sido largos años de constante lucha y pocos logros ya que, aunque ese mismo año el Ayuntamiento de Palma acordó destinar parte del edificio de Ses Voltes a la creación del ansiado museo y en diciembre se puso en marcha un patronato para llevarlo a cabo, todo quedó en planes y buenas palabras, sin concreción alguna.

PRIMERAS RESPUESTAS POSITIVAS

Casi treinta años tuvo que esperar la AAMMMM, aunque nunca con los brazos caídos sino manteniendo su inquebrantable entusiasmo y su pertinaz insistencia, hasta lograr que el Ayuntamiento diera un primer paso y les permitiera utilizar las llamadas Cuevas de Bellver como almacén de las 25 embarcaciones tradicionales de distinta tipología que la asociación había ido recuperando a través del llamado proyecto La Nau, aunque nadie les quita el disgusto de no haber podido hacer nada para evitar el hundimiento intencionado de dos barcos de gran relevancia, dos de los últimos pailebots que quedaban en Mallorca: el Nuevo Corazón y el Cala Mondragó, que llevan en el fondo del mar desde 1986 y 1988, respectivamente. En cambio, si se las ingeniaron

MALLORCA'S MARITIME MUSEUM
A longed-for dream

To have a museum in Mallorca to show the rich maritime history of this island and preserve the heritage that is being gradually lost, is a longed-for dream that finally seems to be turning into reality.

MORE THAN FOUR DECADES OF ASSERTIONS

The Balearic Maritime Museum opened for the first time in 1951 and was located at the ground floor of the Consulado del Mar building in Palma. However, it closed its doors in the 1970s. Ever since, several institutions unsuccessfully tried to reopen the museum, creating in 1978 the Associació de Amics del Museo Marítim de Mallorca (AAMMM - Association of the friends of Mallorca's Mari-

©NICO MARTÍNEZ



time Museum), which still exists today. They have been years of constant fighting, with very few victories in fact, although that same year Palma's City Council agreed on devoting part of the Ses Voltes building to the creation of the museum and in December a board was created to manage it, the project never went past the planning stage.

"Patrimonio olvidado. Las barcas de Bellver" fue el título elegido por el fotógrafo Nico Martinez para su exposición sobre los tesoros del patrimonio marítimo balear, recuperados y conservados en las cuevas de Bellver por la AAMMM. Magnífica colección de 16 instantáneas, en blanco y negro, que fue expuesta en el Club de Mar Mallorca, coincidiendo con la XXI edición de la regata Illes Balears Clássics. | "Lost heritage. The boats of Bellver" was the title chosen by photographer Nico Martínez for his exhibition on the treasures of the Balearic maritime heritage recovered and stored in the Bellver coves by the AAMMM. A beautiful collection of 16 pictures exhibited at Club de Mar Mallorca during the 21st edition of the Illes Balears Clássics regatta.

FIRST POSITIVE RESPONSE

Thanks to its boundless enthusiasm and its stunborn perseverance, after thirty years of hard work, the AAMMMM was finally able to make the City Council give a first step, in fact it allowed them to use the Cuevas de Bellver coves to store the 25 traditional boats that the association has recovered through the so called La Nau project. However, it was with great sadness that they had to witness the intentional sinking of two boats of great significance, two of the last "paileboats" left in Mallorca: the Nuevo Corazón and the Cala Mondragó, which lay at the bottom of the sea floor since 1986 and 1988, respectively. Whereas they were able to save the "Bou" Balear, as it was declared Property of Cultural Interest in April 1998. In February 2007, recovered vessels were thus stored in the unique coves of Bellver, nevertheless there was still no sign of a museum. In May of that same year, the association lived another happy moment, when it was handed over the "llaud" Alzina, restored by the Escuela de Mestres d'Aixa of the Consell de Mallorca. Throughout all this time of continuous requests, broken promises, false hopes, huge disappointments and little joys, there were people who

persevered, were not discouraged and put all their enthusiasm, knowledge and time into the project, people like Gabriel Rebassa founder, together with Javier Pastor, of the association, and very active members, like Joan Pou, of subsequent boards.

THE MUSEUM TODAY

It is still not clear when and where the Maritime Museum will open its doors and how it will be structured. Many believe that the ideal place would be where Astilleros de Mallorca is currently standing, however this has not yet been defined. The only certainty to date is that the Martime Museum already exists as such, headed by the Consorcio del Museum Marítim de Mallorca, formed by the Consell de Mallorca and the Govern de les

para preservar la barca de bou Balear, al conseguir que fuera declarada Bien de Interés Cultural en abril de 1998. Así pues, fue en febrero del 2007 cuando entraron las primeras piezas recuperadas en el singular espacio de las cuevas de Bellver que, no obstante, distaba mucho de ser el ansiado museo. Otra alegría de aquel tiempo fue la presentación oficial y la entrega a la AAMMMM del llaud Alzina, restaurado por la Escuela de Mestres d'Aixa del Consell de Mallorca, que tuvo lugar en mayo de ese mismo año. En todo este largo tiempo de continuas reivindicaciones, de promesas incumplidas, de falsas esperanzas, de grandes decepciones y pequeñas alegrías, hubo personas que no se dejaron vencer por el desánimo y no cesaron en el empeño, poniendo toda su ilusión, sus conocimientos y su tiempo en juego. Entre ellos, es preciso mencionar a Gabriel Rebassa, fundador junto a Javier Pastor de la Asociación y miembros muy activos, al igual que Joan Pou, de juntas sucesivas.

La Balear fue construida el año 1924 por los hermanos Ballester, estando en servicio desde el 22 de diciembre de dicho año hasta 1997, cuando fue salvada del desguace por la Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca y restaurada y declarada Bic por el Consell Insular. | The Balear was built in 1924 by the Ballester brothers and was active since December 22nd of that same year to 1997, when it was saved from dismantling by the AAMMM (Association of Friends of Mallorca's Maritime Museum), restored and declared Property of Cultural Interest by the Consell Insular (Balearic government).



Illes Balears and relies on the collaboration of the Palma and Soller City Councils and the support of the Associació Amics del Museu Marítim de Mallorca and the Associació Alzinaires, created to manage the recovered "llaud" Alzina.
At the time being, the Museu Marítim de Mallorca is based in part at the Museu de la Mar de Sóller, which has opened its doors after having been closed for seven years, and in part at the cultural centre Ses Voltes in Palma where, in addition to a small permanent exhibition, a range of different activities are carried out. With time, new premises will be opened across the island, as well as new rooms in the existing buildings, with permanent exhibitions. On its website, the museum acknowledges and thanks several people and entities,

EL MUSEO A FECHA DE HOY

Aún no está nada claro cómo va a ser finalmente el Museo Marítimo definitivo, cuando estará en orden de marcha y cuál será su ubicación final. Son muchos quienes defienden que lo idóneo sería instalarlo en el espacio que actualmente ocupa Astilleros de Mallorca, pero éste es un punto que no acaba de definirse. Lo único cierto, a fecha de hoy, es que el Museo Marítimo ya existe como tal, dirigido por el Consorcio del Museu Marítim de Mallorca, formado por el Consell de Mallorca y el Govern de les Illes Balears y que cuenta con la colaboración de los Ayuntamiento de Palma y Soller y con el apoyo de la Associació Amics del Museu Marítim de Mallorca y de l'Associació Alzinaires, creada en torno al recuperado llaud Alzina.
Por ahora, el Museu Marítim de Mallorca dispone de dos sedes: el Museu de la Mar de Sóller, que ha vuelto a abrir sus puertas después de permane-

El Llaut Alzina fue construido el año 1945 en Cala Ratjada por el "mestre d'aixa" Miquel Rosselló Terrasa "es pollençí". El casco de 42 palmos (8,45 m.), costó 8000 ptas y el motor 1600 ptas. Recuperado por la AAMMM y declarado a su vez como BIC, tiene como puerto base el Club Nautic Arenal. | The Llaut Alzina was built in 1945 in Cala Ratjada by the shipwright Miquel Rosselló Terrasa "es pollençí". The 42-spam (8.45m) hull cost 8,000 pesetas and the engine 1,600 pesetas. Recovered by the AAMMM and also declared Property of Cultural Interest, it has its base port in the Club Nautic Arenal.

© XISCA MAS



cer siete años cerrado, y el centro cultural Ses Voltes, en Palma donde, además de una pequeña exposición permanente, se llevan a cabo actividades puntuales diversas, todo ello a la espera de ir abriendo nuevas sedes en diferentes puntos de la isla, así como nuevas salas, en las ya existentes, con exposición permanente. Según se puede leer en la web del propio museo, se reconoce y agradece la fuerza y el tesón que diversas personas y entidades, como la propia Associació dels Amics del Museu Marítim, han demostrado durante años, al tiempo que hacen una declaración clara de intenciones, como hacer todo lo posible para "recuperar y transmitir un patrimonio acumulado a lo largo de los siglos y hasta la actualidad: barcos escondidos bajo el mar, faros de gran valor, historias de navegantes, ejemplares de embarcaciones tradicionales, oficios de la mar que están desapareciendo y la biodiversidad de nuestras aguas Un patrimonio que nos pertenece y que creemos que nos puede servir para relacionarnos de otro modo con la mar".

Loables propósitos que confiamos en que puedan llevar a cabo aunque para ello, para reunir tal variedad de tesoros, mantenerlos en las condiciones idóneas y poder mostrarlos al mundo, hace falta contar con unas instalaciones adecuadas, con ese gran Museo Marítimo que una isla como Mallorca, que un archipiélago como el Balear se merecen.

museumaritim.conselldemallorca.cat

including the Associació dels Amics del Museu Marítim, for showing great strength and perseverance over the years. On the webpage there is also a declaration of intent on behalf of the museum, which includes the commitment to do everything possible to "*recover and pass on the heritage accumulated throughout centuries: boats hidden at the bottom of the sea, high-value lighthouses, stories of sailors, traditional boats, jobs related to the sea that are disappearing, the biodiversity of our waters, an heritage that belongs to us all and that we believe that it could help us relate to the sea*".

Commendable intentions that we hope can be carried out, because to collect such a variety of treasures, keep them in good conditions and show them to the world, requires a great Maritime Museum, which the island of Mallroca and the Balearic archipelago deserve.

museumaritim.conselldemallorca.cat



Sede del Museu Marítim de Mallorca en Sóller. | Premises of the Mallorca Maritim Museum in Sóller.



Detalle de dos de las piezas de la exposición permanente. | Details of two of the pieces of the permanent exhibition.



Tres generaciones Frers unidas por el Recluta

Con los planos obra del abuelo, la construcción impulsada por el padre y el libro sobre su historia escrito por la nieta, el nuevo "Recluta" ha obrado el milagro de resaltar valores tales como talento, pasión, perseverancia, dedicación y amor filial, tan presentes en la saga argentina con mayor proyección internacional en el ámbito de la náutica de recreo.

Ver a padre e hija navegando en el mismo barco, recién construido según los planos del abuelo, German Frers (1899-1986). Este es el privilegio que tuvimos cuantos asistimos a las regatas que ponían broche de oro al Circuito Mare Nostrum 2021: XXVI Illes Baleares Clàssics – Vela Clásica Mallorca y Vela Clásica Menorca - XVII Copa del Rey. En ambas, la presencia de German Frers y de su hija Zelmira - entusiasmados por cierto por el ambiente reinante y el nivel de participación - fue muy celebrada por todos los asistentes, conscientes de lo que supone compartir un tiempo con uno de los más prestigiosos diseñadores del mundo, German Frers. No deja de ser muy satisfactorio, para quienes defendemos el patrimonio marítimo, constatar que el artífice de los más modernos, veloces y lujosos veleros del momento elige, para su disfrute personal del mar y la navegación, ponerse tras la rueda de timón de un clásico diseñado en 1944 por su padre y que, aunque se haya construido este mismo año

© LAURA G. GUERRA





Three generations of FRERS united by RECLUTA

Designed by the grandfather, commissioned by the father, and narrated by the granddaughter in a book on her history, new sailing yacht "Recluta" is the fruit of passion, perseverance, dedication and filial love, all values deeply embedded in the most internationally renowned Argentinean family in the history of recreational yachting.

Seeing father and daughter sailing together on the recently built boat designed by the grandfather, German Frers (1899-1986), was the privilege we shared with all who attended the final races of the 2021 Circuito Mare Nostrum: XXVI Illes Baleares Clàssics–Vela Clásica Mallorca and Vela Clásica Menorca-XVII Copa del Rey. In both regattas, the presence of German Frers and his daughter Zelmira - both thrilled with the atmosphere on land and the highly competitive level at sea - was widely hailed by participants, all aware of their luck at being able to spend time with one of the world's most prestigious yacht designers, German Frers. For all of us who promote the preservation of the maritime heritage, it is highly satisfying to see that the designer of some of the most modern, fast, and luxurious sailing vessels today chooses, for his personal enjoyment, to stand behind the wheel of a classic yacht designed in 1944 by his father and that, despite being launched in 2021, it has been built using ship carpenters' traditional techniques. The extraordinary story of this family project, which has led Zelmira Frers to write the book "Recluta: the rebirth of a classic", begun in 1942 with a beautiful 20-metre Camper & Nicholsons that got run aground on the beach while participating in the race between Buenos Aires and Mar del Plata. As German Frers tells us "In that area, the closer you sail to land the shorter the course. However, on this occasion, the result was dreadful as, when the crew noticed that they had touched the sea bottom, they tacked abruptly, causing a crew member to fall overboard. As they went back to rescue him the boat got stranded on the beach". Over the years, her majestic figure turned into a tourist attraction, with excursions organized to go see what was left of her for two dollars per person, until it disappeared forever. As she

disapperaed, "Recluta"'s owner Charlie Badaracco's great dream of recovering her also vanished. But in his quest to bring her back to life he decided to ask German Frers Senior to design and built a new yacht using some of the pieces recovered from the stranded vessel. Only the first part of this romantic project was delivered - the design, which dates back to 1944 - as unfortunately the Second World War was well under way and one of the consequences of the tragic circumstances of the fighting was the lack of materials such as lead and copper, which led to postponing the building phase, until the project irrevocably fell into oblivion. However, German Frers's son had always kept Charlie's and his father's dream alive, keeping the designs of the "Recluta"

2021, responde a las técnicas tradicionales de los maestros de ribera.
La extraordinaria historia de este proyecto familiar, que ha dado pie al libro "Recluta: el renacer de un clásico", obra de Zelmira Frers, comenzó en 1942 cuando un bello Camper & Nicholsons de 20 metros de eslora quedó varado sobre una playa, durante su participación en una regata entre Buenos Aires y Mar del Plata. Tal como comenta German Frers sobre lo sucedido "en esa zona, cuanto más cerca de la costa se navega más corto es el recorrido pero, en este caso, el resultado fue nefasto pues, al notar que tocaban fondo, viraron de forma repentina, causando la caída al agua de uno de los tripulantes. Fue al regresar en su búsqueda cuando el barco quedó irremisiblemente varado en la playa". Allí, su majestuosa figura se convirtió, durante años, en una estática atracción turística con excursiones a ver sus restos a dos dólares por persona, hasta que

acabó desapareciendo para siempre. Con su desaparición definitiva se desvaneció también la gran ilusión de su armador Charlie Badaracco quién, decidido a resucitar al "Recluta", le había pedido a German Frers Senior que le diseñase y construyera un barco nuevo, utilizando para ello algunas piezas rescatadas del anterior. De este romántico deseo, tan solo se pudo completar la primera parte, la del diseño, con los planos fechados en 1944. Lamentablemente, eran tiempos de la Segunda Guerra Mundial y una de las consecuencias de las trágicas circunstancias de la contienda era la escasez de materiales, entre ellos plomo y cobre, lo que fue retrasando el proyecto de construcción, hasta caer en el olvido. No obstante, para German Frers hijo el sueño de Charlie y de su padre siempre se mantuvo vivo, conservando los planos del "Recluta" siempre en lugar bien visible de su estudio hasta que, hace dos años, tuvo la feliz



©LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM



in a well visible spot in his studio. And two years ago, he had the brilliant idea of turning this dream into reality, paying tribute to both his father and Mr. Badaracco as well as to show that Argentina still has that great potential that led her to play, at one point in time, a leading role within the recreational boating industry. "The artisans who worked at this project - one of whom is 84 years old - wisely combined traditional craft skills with modern technology, such as the construction of 3D models" says Germán Frers who, despite not having any of the pieces of the stranded "Recluta", pushed forward his project and built a boat that, despite being recently built, can compete in the Vintage class (boats built before 1950) as

idea de hacerlo realidad, como homenaje a ellos y como demostración de que Argentina aún conserva gran parte del potencial que le llevó a ocupar, en un momento determinado, un papel predominante dentro de la industria náutica de recreo. "El grupo de artesanos que ha trabajado en este proyecto -uno de ellos tiene 84 años - se ha mantenido fiel a la tradición de su arte, además de compaginarla con la ayuda de la tecnología moderna, como la fabricación de los moldes en 3D", apunta Germán Frers quién, a pesar de no disponer, como pretendía su padre, de ninguna de las piezas del "Recluta" naufragado, ha tirado adelante su plan creando un barco que, aun siendo de reciente construcción, puede competir en la clase Época (antes de 1950) al responder, de forma fidedigna, a planos de 1944.
El "Recluta" renacido es pues un bello barco de 20,38 metros de eslora, construido en 2021 aunque concebido en 1944, cuya azarosa y finalmente exitosa historia debía ser debidamente relatada y documentada, y es ahí donde entra el talento, el interés y el amor familiar de Zelmira Frers quién, durante tres años, ha filmado y fotografiado todo el proceso constructivo - compartiendo la rutina laboral de su padre Germán Frers y de su equipo de carpinteros navales, al tiempo que ha ahondado y profundizado en la historia de su abuelo, de su padre y de la propia industria náutica argentina. "Recluta es testimonio de un período pujante de la Argentina, cuando la industria naval estaba en su máximo desarrollo, la época de mi abuelo. Hoy, esta industria vive una realidad diferente. En este libro he querido inmortalizar una pequeña parte de una hermosa historia del desarrollo náutico argentino y a algunos de sus silenciosos protagonistas", decla-

she perfectly reflects her original design of 1944.
The reborn "Recluta" is in fact a beautiful 20.38-metre yacht, conceived in 1944 and built in 2021, whose eventful and finally successful story deserved to be properly told and documented. And this is where the talent, interest, and familiar love of Zwelmira Frers came into action. For three years, she filmed and photographed the entire building process, sharing the working routine of her father, Germán Frers, and his team of naval carpenters, and digging deep in the life of her grandfather, her father and the Argentinian boating industry. ""Recluta" is testament to a booming period in Argentina, when the boating industry was at its highest peak, the time of my grandfather. Today, that industry is living a different reality. In this book I wanted to commemorate a small part of a beautiful moment in Argentina's boating industry development and its silent protagonists" says Zelmira talking about her work in charge of the editorial content and of the photographs. About her grandfather, who she didn't have the chance to meet, she adds "This work has allowed me to reconsider the concept of time, the rhythms of life, what is important and is passed down from generation to generation. I was able to read all the anecdotes that my grandfather had written on the boats he designed. I was able to get to know him, I discovered he was an adventurous, curious, and funny man. He took life as it came and, while at sea, he learned to accept that we are at nature's mercy and that we must learn to adapt to that. I now know that he did things at a special pace, he didn't tame time, he danced with it".

© ZELMIRA FRERS



ra Zelmira sobre su obra, de la que es autora de textos y fotografías, quién comenta, respecto a su abuelo, a quien ella no llegó a conocer, que "Este trabajo me ha permitido revisar el concepto del tiempo, los ritmos de la vida, aquello que trasciende y se transmite de generación en generación, llevándome a leer todas las anécdotas que mi abuelo documentó acerca de cada barco diseñado. Así he llegado a conocerle y a descubrir que era un hombre aventurero, curioso, con gran sentido del humor. Era alguien que sabía tomarse la vida como viene y que supo aprender, en alta mar, a aceptar que se está a merced de la naturaleza y que hay que saber adaptarse a ella. Ahora sé que tenía un particular ritmo para hacer las

© EZEQUIEL DIAZ ORTIZ



XII TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM 2022

Circuito Español de Vela Clásica

Puig Vela Clásica Barcelona 13 - 16 Julio
Semana Clásica Puerto Sherry 20 - 24 Julio
Illes Balears Clàssics 11 - 14 Agosto
Copa del Rey de Barcos de Época 24 - 27 Agosto

Barcos Clásicos, de Época
y Espíritu de Tradición

www.trofeomarenostrum.com



PUIG VELA CLÁSICA BARCELONA · CLUB MAR · VELA CLÁSICA MENORCA COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA REPSOL · SEMANA CLÁSICA Puerto Sherry · RANC · V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO

XI Trofeo Clásico Mare Nostrum

Marigan, Fjord III, Argos

Trío vencedor de esta edición

El Circuito Español de Vela Clásica, promovido por el Real Club Náutico de Barcelona, el Club Náutico de Puerto Sherry, el Club de Mar de Palma y el Club Marítimo de Mahón, se ha dirimido, en esta su undécima edición, entre los 15 barcos que han participado en al menos dos de las cuatro regatas celebradas este año.

Aunque el reglamento indica que se compita en un mínimo de tres, el hecho de que este año Puerto Sherry haya dividido su flota entre unas categorías diferentes a las contempladas por los demás clubes organizadores, ha dado pie a que las clasificaciones de su Semana Clásica no hayan podido ser contempladas de cara al Trofeo Clásico Mare Nostrum. Por otra parte, han sido tres las clases que han contado con barcos puntuables: Época Cangreja (4), Época Bermudiana (4) y Clásicos (7), al no haber habido ningún Espíritu de Tradición que haya puntuado en al menos dos de las regatas del Circuito.

Tres veteranos de este Trofeo: "Marigan", "Fjord III" y "Argos", han sido los brillantes

Marigan, 1898

©LAURA G. GUERRA





Fjord III, 1947

© LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM

Winning trio

Yhe 11th edition of the Spanish Classic Sailing Circuit, sponsored by Real Club Náutico de Barcelona, Club Náutico de Puerto Sherry, Club de Mar de Palma and Club Marítimo de Mahón, was contested between the 15 boats that participated in at least two of the four regattas held this year.

Even though the rules state that a boat must participate in at least three events, due to the fact that this year Puerto Sherry divided its fleet in different classes compared to the other organizing clubs, the rankings of its Semana Clásica have not been considered for the Trofeo Clásico Mare Nostrum. This year the trophy included three classes: Gaff Rig (4 boats), Bermuda Rig (4 boats), and Classics (7 boats), as there were no boats in the Spirit of Tradition category that participated in at least two of the Circuit's regattas.

Three veterans of this Trophy, "Marigan", "Fjord III" and "Argos", were the outstanding winners of this year's edition, which was affected by the aftermath of the pandemic, as many crews supposed to attend the circuit's regatta were not able to reach Spanish waters. Despite everything, in this edition new boasts joined the pre-existing fleet, some quite outstanding and from faraway places, like "Recluta". Designed by German Frers Sr., she was recently built by his son, German Frers Jr., who stayed steady at the wheel during all the races both in Vela Clásica Mallorca and Vela Clásica Menorca/Copa del Rey. Another new entry in the Classic fleet is the Husler 28 "Sea Fever", which is now back in the hands of the publisher of this magazine, Enrique Curt, who had previously owned her in the 1970s. She competed in the Puig Vela Clásica and later sailed to Mahón to participate in the Copa del Rey, achieving a more than honourable fourth place in both regattas. Her best result was a second place in

ganadores de esta edición, marcada aún por las secuelas de la pandemia que han impedido a muchas tripulaciones desplazarse hasta nuestras aguas para competir, tal como era su deseo. A pesar de ello, ha sido un año en el que se ha producido la incorporación a la flota habitual de varios nuevos barcos, algunos de ellos de gran relevancia y llegados de muy lejos, como el "Recluta" - diseño de German Frers Snr, recientemente construido y armado por su propio hijo, German Frers Jr, quién se mantuvo firme a la rueda durante todas las pruebas celebradas, tanto a lo largo de la Vela Clásica Mallorca como de la Vela Clásica Menorca/Copa del Rey. Otro recién incorporado a la flota de los Clásicos es el Husler 28 "Sea Fever", que ha regresado a manos del editor de esta revista, Enrique



© LUIS FERNÁNDEZ / LAMARSALADA.INFO

***Argos*, 1964**

the third and last race in Menorcan waters as she enjoyed ideal weather conditions for a boat of her length (8.56m) and displacement: fair wind and no swell. Another new boat we would like to welcome, highlighting her eventful life, is "So Fong". She was designed by Olin Stephens and built in Hong Kong in 1937 using a load of teak lumber that appeared adrift off the coast of Cogswell bay. This 21-metre schooner has circumnavigated the globe several times and was detained in Vietnamese territorial waters in 1986 as her owner was accused of employing her as a spy boat. She remained detained in Vietnam for ten years, after which she was finally able to escape to the United States where she triumphed on numerous racecourses. Thanks to her new owner, Montserrat Valle, "So Fong"is now based in the Mediterranean where she achieved a well-deserved second place in the Trofeo Mare Nostrum, in the Gaff Rig category. Another well know woman in the world of classic yachts is the president of Club Náutico Puerto Sherry and of Fundación Española de Barcos Clásicos, Valle de la Riva, who is behind one of the latest additions to the fleet: "Folia". This 16.60-metre yacht designed by Paul Böhling and built in 1955 is part of the fleet of the recently created Fundación Vela Clásica de España, which has had a considerable representation in this edition of the Trofeo Mare Nostrum with two yachts: "Folia" and "Gipsy", both yachts

Curt, quién ya fuera su armador allá por los años 70 del pasado siglo. Haciendo su estreno en la Puig Vela Clásica, se trasladó posteriormente hasta Mahón para participar en la Copa del Rey, logrando un más que honroso 4ª puesto en ambas regatas, siendo su mejor clasificación el 2º lugar conseguido en la tercera y última prueba en aguas menorquinas, al disfrutar de unas condiciones más idóneas para un barco de su eslora (8,56) y desplazamiento: buen viento y poca mar. Otro recién llegado a quién queremos dar la bienvenida, destacando su azarosa vida, es el "So Fong", diseño de Olin Stephens y que fue construido en Hong Kong en 1937 aprovechando un cargamento de madera de teca que apareció a la deriva en la bahía de Cogswell. Con sus 21 metros de eslora lleva varias vueltas al mundo en su estela, además de haber sido apresado en aguas territoriales de Vietman en 1986, acusado su armador de utilizarlo como barco espía. Diez años estuvo retenido en aquel país, huyendo luego a los Estados Unidos dónde logró hacerse con un amplio palmarés en los campos de regata. Recala ahora en el

also won the Copa de España.
It is quite clear that the competition was harsh in all the different classes. The winning trio undoubtedly had to put all their skills into play to take overall victory in their respective categories. In Gaff Rig class, "Marigan" (1898) won the Regata Illes Balears Clàssics del Club de Mar and obtained a well-deserved third place in the Copa del Rey de Mahón. Likewise, "Fjord III" (1947) unequivocally triumphed in the Bermuda Rig class, as she won all the races in which she participated (3 in the Puig Vela Clàssica and 2 in the Illes Balears Clàssics). On the other hand, "Argos" (1964) imposed herself in the Classics category with two first place in Palma de Mallorca and a second and two first place in Mahón.

www.trofeomarenostrum.com

Mediterráneo de la mano de su nueva armadora, Montserrat Valle, logrando un bien merecido segundo puesto en el Trofeo Mare Nostrum, en la categoría Época Cangreja. Otra mujer, bien conocida en el mundo de los barcos clásicos por ser la presidenta del Club Náutico Puerto Sherry así como de la Fundación Española de Barcos Clásicos, Valle de la Riva, está detrás de otra de las nuevas incorporaciones a la flota: "Folia". Este diseño de Paul Böhling de 16,60 metros de eslora y construido en 1955, forma parte de la flota de la recién creada Fundación Vela Clásica de España, que ha tenido una notable presencia en esta edición del Trofeo Mare Nostrum con dos barcos clasificados: "Folia" y "Gipsy", tándem ganador, a su vez, de la Copa de España.

No era pues poca la competencia a batir en las distintas clases, por lo que el trío ganador tuvo que poner en juego toda su habilidad para proclamarse vencedor. En Época Cangreja el "Marigan" (1898) se vio beneficiado por su triunfo en la Regata Illes Balears Clàssics del Club de Mar, a los que sumó los puntos del meritorio 3º puesto logrado en la Copa del Rey de Mahón. Por su parte, el "Fjord III" (1947) logró su victoria en Época Bermudiana de forma irrefutable, al haberse proclamado vencedor en todas las pruebas en las que participó (3 en la Puig Vela Clàssica y 2 en la Illes Balears Clàssics). Cierra el trio el "Argos" (1964) que, con dos primeros en Palma de Mallorca y un segundo y dos primeros en Mahón, logró imponerse en la categoría Clásicos.

www.trofeomarenostrum.com

PALMARÉS | WINNERS XI TROFEO CLÁSICO MARE NOSTRUM

ÉPOCA CANGREJA | VINTAGE GAFF

NOMBRE | NAME	ARMADOR-PATRÓN | OWNER-SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	ESLORA | LOA	RESULTADOS | RESULTS BCN | PM | M*
Marigan	Tim Lisenhoff	RCN.Palma	Charles Livingston	1898	18,30	– / 1º / 3º
So Fong	Montserrat Valle|Victor Unzueta	RCNPSM	Sparkman&Stephens	1937	25,25	– / 3º / 2º
Gipsy	Fundación VCE|José Luis Villar	RCM Santander/AEBEC	Colin Archer	1927	11,50	– / 2º / 4º
Freda	Miguel Rigo	RCN Palma	Murray Petersons	1935	12,70	– / 4º / 5º

ÉPOCA BERMUDIANA | BERMUDIAN CLASS

Fjord III	Scott Perry	YC Uruguayo/AEBEC	German Frers	1947	14,88	1º / – / 1º
Recluta	German Frers Jr.	YC Argentino	German Frers	2021	20,38	– / 3º / 2º
ArgyII	Griff Rhys Jones|Alex Bourdessoule	British Classic YC	Sparkman & Stephens	1948	17,48	– / 2º / 3º
Meerblick Classic	Gaby Pohlmann|Otto Pohlmann	RCN Palma	Johan Anker	1917	15,54	– / 1º / 4º

CLÁSICOS | CLASSICS

Argos	Bárbara Trilling|Eduardo Méndez	New York YC	Holman & Pye	1964	12,64	– / 1º / 1º
Yanira	Regata Experience|Valerie de Marotte	RCN Barcelona/AEBEC	Bjarnee Aas	1954	17,85	1º / – / 6º
SeaFever	Enrique Curt	CN Skipper/AEBEC	Holman & Pye	1971	8,56	4º / – / 4º
Altamar	Pedro Ramos|Iñigo Soroa	RCM Barcelona/AEBEC	JM Alonso Allende	1970	12,30	3º / – / 10º
Folia	Fundación VCE|Petete Rubio	CN Puerto Sherry/AEBEC	Paul Bohling	1955	18,80	– / 3º / 7º
Margarita.....	Antón de Llano|Ignacio de Llano	CVP Puerto Andratx/AEBEC	C. Sangermani	1972	11,00	– / 2º / 9º
Mary	John Webb	–	Laurent Giles	1972	9,23	– / 5º / 11º

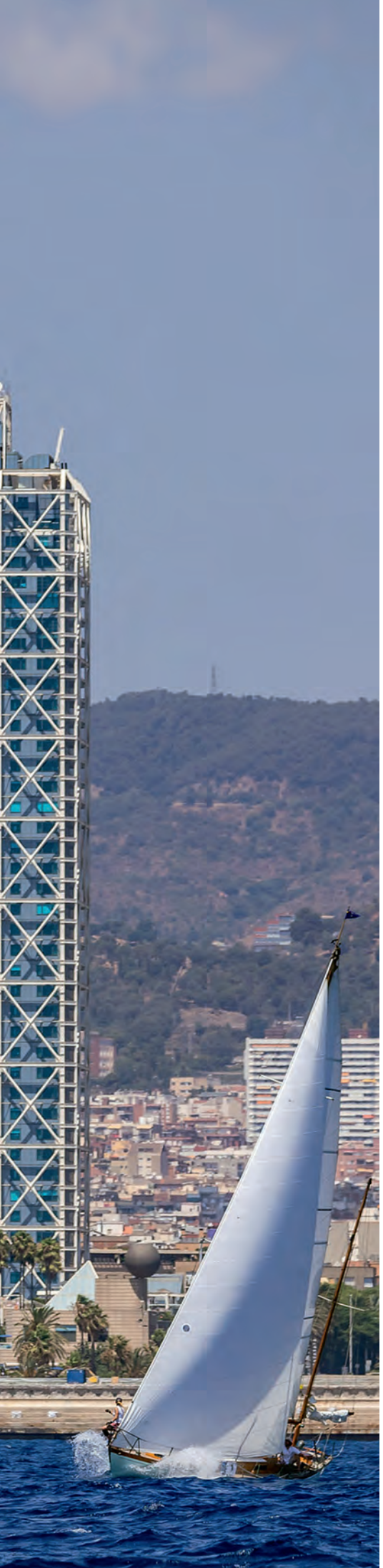
*** BCN:** XIV Puig Vela Clàssica Barcelona; **PM**: XXVI Regata Illes Baleares Clàssics - Vela Clásica Mallorca; **M**: Vela Clásica Menorca - XVII Copa del Rey

XIV Puig Vela Clàssica Barcelona

La emoción del reencuentro

A pesar de las restricciones que aún sigue imponiendo la pandemia, la decimocuarta edición de la Regata Puig Vela Clàssica se celebró, en el Real Club Náutico de Barcelona, con gran ilusión y emoción.





Emoción competitiva en el mar, con el viento acudiendo puntual a las tres jornadas de competición, e ilusión social en tierra, con la alegría de reencontrarse, tras un largo tiempo sin poder verse, sin poder reunirse, sin poder competir. No obstante, el Covid 19 aún colea, impidiendo que tripulaciones lejanas se desplazaran a Barcelona, reduciendo así la flota presente que, no obstante, demostró un muy alto nivel y que estuvo repartida entre las categorías Clásicos y de Época.
Tal como hemos comentado, el viento colaboró en el lucimiento en la mar de los participantes, ofreciendo su mejor versión desde la primera convocatoria, allá en el 2008, pudiendo dar todas las salidas programadas a la hora convenida. Así pues, el Garbí – viento del SW habitual en el litoral barcelonés – sopló durante los tres días de regata por encima de los 12 nudos de intensidad y, lo que es mejor, sin levantar marejadilla, al tratarse de un viento térmico. Inmejorables condiciones pues para llevar a cabo los recorridos costeros programados que transcurrieron, principalmente, frente a las playas y litoral de Barcelona, extendiéndose también a los de Badalona, Mongat y El Masnou.
Ya desde la primera prueba "Yanira" (Bjarnee Ass, 1954) de Andrés León y "Alba" (Phil Rodes, 1956) de Damián Ribas, comenzaron a destacar como protagonistas de la categoría Clásicos, habiendo partido ya como favoritos por sus respectivas trayectorias en la Puig Vela Clássica, ambas repletas de éxitos. El primero de ellos llegaba a esta decimocuarta edición con tres victorias acumuladas, mientras que el segundo lo hacía con cinco, lo que suponía todo un reto para Andrés León, deseoso de acortar distancias con Damián Ribas, en el historial de esta Regata. Ni que decir tiene que la pugna fue apasionante y que se mantuvo hasta la última jornada, siempre dentro del más noble

Excited to meet again

Despite the restrictions still in place due to the pandemic, the 14th edition of the Regata Puig Vela Clàssica was held with great excitement and enthusiasm at the Real Club Náutico de Barcelona.

The three days of competition delivered exciting racing at sea, courtesy of favourable winds, and great thrills on land, as all participants were delighted to have the chance to gather once again. However, the pandemic prevented numerous foreign crews from reaching Barcelona, thus reducing the fleet on attendance, which nevertheless showcased a highly competitive level with boats in the Classic and Vintage categories.
As the wind was simply perfect, allowing participating yachts to give their best at sea, we can safely say that this year the Puig Vela Clàssica Barcelona probably enjoyed the best weather conditions since its first edition back in 2008.
In fact, the race committee was able to start the three races as scheduled. During the three days of racing, the Garbí – south-westerly wind typical of the Barcelona coast - blew at a speed of over 12 knots without hardly creating any swell, as it is a thermal wind. The conditions were simply ideal to carry out the scheduled coastal races, which were sailed off the coast of Barcelona, Badalona, Mongat and El Masnou.
From the very first race, "Yanira" (Bjarnee Ass, 1954) owned by Andrés León and "Alba" (Phil Rodes, 1956) of Damián Ribas took centre stage in the Classics category. As a matter of fact, both yachts started the race as favourites



Yanira, 1954

given their respective successes in the past editions of the Puig Vela Clàssica: the former boasting three wins and the later five. Andrés León was undoubtedly eager to bridge this gap with Damián Ribas and it goes without saying that the competition was thrilling throughout the three days of racing, characterized by a fine display of sportsmanship. Finally, with two first places, "Yanira" took overall victory in its class. Third place was also closely fought, with "Sea Fever" (Holman&Pye 1970) of Enrique Curt engaged from the very start with "Emeraude" (German Frers 1976) of Vittorio Cavazza and "Altamar" (Alonso Allende 1970) of Pedro Ramos in a relentless fight that brought them to start the third day of racing with a triple tie, which resulted in third place for "Altamar" and fourth for

espíritu deportivo, saldándose con un nuevo triunfo para el "Yanira", que tan solo se vio superado por el "Alba" en la última y definitiva regata. También la tercera plaza fue muy reñida, con "Sea Fever" (Holman&Pye 1970) de Enrique Curt enzarzado desde el principio con "Emeraude" (German Frers 1976) de Vittorio Cavazza y "Altamar" (Alonso Allende 1970) de Pedro Ramos, en una lucha sin cuartel que les llevó a llegar a la jornada final con un triple empate, que se saldó con un tercero para "Altamar" y con la cuarta plaza para "Sea Fever", que debutaba en la Puig Vela Clássica.

En Época se enfrentaron, en un mano a mano, dos viejos conocidos, "Fjord III" (German Frers 1947) de Scott Perry e "Islander" (Dickie & Sons 1937) de Ricardo Albiñana, imponiéndose el primero gracias, una vez más, a la experiencia y perfecta coordinación de su tripulación. "Fjord III" se anotaba así un doblete en esta regata, al haber vencido ya en la edición del 2019.

En cuanto al Trofeo Enrique Puig, que se otorga al equipo formado por un Clásico y un Época de la misma nacionalidad, recayó en el tandem formado por "Yanira" e "Islander", primero y segundo clasificado en sus respectivas clases.

Abriendo el circuito del Trofeo Mare Nostrum, la Regata Puig Vela Clàssica Barcelona ha supuesto un emotivo reencuentro de la flota, brindando a todos los participantes tres apasionantes jornadas de buen viento de Garbí.

Fotos: ©Nico Martinez

www.puigvelaclassica.com

ABRIENDO EL CIRCUITO DEL TROFEO MARE NOSTRUM, LA REGATA PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA HA SUPUESTO UN EMOTIVO REENCUENTRO DE LA FLOTA.

OPENING THE TROFEO MARE NOSTRUM CIRCUIT, THE REGATA PUIG VELA CLSSICA BARCELONA ALLOWED THE FLEET TO FINALLY MEET AGAIN.



Islander, 1937



Sea Fever, 1971

"Sea Fever", which made its début in the race this year.
In the Vintage category, two old friends fought for victory: "Fjord III" (German Frers 1947) of Scott Perry and "Islander" (Dickie & Sonss 1937) of Ricardo Albiñana.

The former imposed itself over the latter thanks, once again, to its highly experienced and perfectly coordinated crew. Thus "Fjord III" registered its second win in this race, as it had already won first place in the 2019 edition.

As for the Trofeo Enrique Puig, awarded to the team comprised of a Classic and Vintage yacht of the same nationality, it went to "Yanira" and "Islander", first and second place in their respective classes.

Opening the Trofeo Mare Nostrum circuit, the Regata Puig Vela Clàssica Barcelona allowed the fleet to finally meet again, offering all participants three days of thrills at sea.

Photos: ©Nico Martinez

www.puigvelaclassica.com

PALMARÉS | WINNERS XIV PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA

CLASE ÉPOCA | VINTAGE CLASS

NOMBRE | NAME	ARMADOR-PATRÓN | OWNER-SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	ESLORA | LOA	RESULTADOS | RESULTS
Fjord III	Scott Perry	YC Uruguay/AEBEC	German Frers	1947	14,88 m	1º1º1º
Islander	Ricardo Albiñana	RCNB / AEBEC	Dickie & Sons	1937	17,20 m	2º2º2º

CLASE CLÁSICOS | CLASSICS CLASS

Yanira	Andrés De Leon	RCNB/AEBEC	Bjarnee AAS	1954	17,85 m	1º1º2º
Alba	Damián Ribas	RCNB / AEBEC	Philip Rodes	1956	13,10 m	2º2º1º
Altamar	Pedro Ramos	RCNB	Alonso Allende	1970	12,30 m	5º3º3º
SeaFever	Enrique Curt	CN Vilanova	Holman&Pye	1971	8,56 m	4º4º4º
Emeraude	Vittorio Cavazzana	RCNB	German Frers	1976	15,30 m	3º5º5º
Nerissa	Leonardo García	RCMB/AEBEC	Arthur Robb	1965	16,13 m	7º6º6º
Baltar	Joan Carles Bernal	CN Port D'Aro	--	--	--	6º7º8º
Bakea	Lluis Casanova/Mónica Xufré	RCNB/AEBEC	Laurent Gilles	1965	17,97 m	8º8º7º


escuela
DE NAVEGACIÓN
RCNB
Vive la vela.
Disfruta del mar.
Descubre en nuestra web nuestros Cursos de
Navegación 2020: Titulaciones, Crucero,
Vela Ligera, Campus Mar...
WWW.ESCUELARCNB.COM
RCNB
Real Club Náutico de Barcelona

V Semana Clásica de Puerto Sherry Memorial Pedro Borés

Suave brisa en aguas gaditanas

Una flota de catorce barcos se concentró en Puerto Sherry para participar en la V edición de la Semana Clásica Puerto Sherry que, debido al Covid 19, no pudo tener lugar en el 2020, tal como estaba previsto.





Divididos los participantes en tres categorías: Clásicos (6), Retros (5) y Minis (3), no eran pocos los focos de atracción de este encuentro en aguas gaditanas como la presencia, un año más, del "Seventy". Este Malar 30 diseñado por Lange Eklund y construido en 1956, ha sido puesto ahora a punto por el Equipo Estrella del Viento y está amadrinado por la soprano Ainhoa Arteta, llegando a Puerto Sherry con ánimos de triunfo dispuesto a hacerse con el trofeo. Cabe también destacar la presencia del "Gipsy" (Colin Archer 1927) de Petete Rubio, construido en 1927 en Cádiz y que ahora navega enarbolando el grimpolón del Real Club Marítimo de Santander.

El escaso viento de la primera jornada – 8/10 nudos de poniente- tan solo permitió celebrar una regata de 8 millas para los Clásicos y los Retro y de 5 millas para los Minis, poniendo a prueba la pericia de las tripulaciones a la hora de elegir la táctica y de optimizar el trimado de las velas y los repartos de peso para sacar el máximo partido a tan suave brisa. El que mejor resultado obtuvo de tal esfuerzo fue el "Disparate" (Angus Primrose de 1971) de Ricardo Contreras que, en la categoría Clásicos logró una ventaja de 7 minutos sobre "Seventy", su inmediato seguidor. En cuanto a los Retro, el "Buzz Lightyear" (Startlight 30 de Mike Pocock & Laurent Gilles - 1976) de Eric Perignat logró situarse como líder, al igual que lo hizo el "Brandy" entre los Mini.

Con algo más de viento al iniciarse la segunda jornada – 10/12 nudos siempre del 280º – el comité optó por el recorrido nº2 de 10 millas para todos y aunque el "Disparate" luchó con ahínco por mantener su liderazgo se vio afectado por la rotura de una de las escotas del génova, que puso punto final a sus aspiraciones, viéndose superado por el "Seventy" que, con esta victoria, se proclamó campeón absoluto de esta edición de la Semana Clásica de Puerto Sherry. "Ha sido una regata en la que hemos ido de menos a más", afirmaba Adolfo Serrano, portavoz

Soft breeze off the coast of Cadiz

A fleet of fourteen boats gathered in Puerto Sherry to participate in the 5th edition of the Semana Clásica Puerto Sherry that, due to Covid 19, did not take place in 2020 as scheduled.

Divided in three categories: Classics (6), Retro (5) and Minis (3), numerous yachts on attendance deserve special mention, like "Seventy", a Malar 30 designed by Lange Eklund and built in 1956. Recently serviced by the Estrella del Viento team and sponsored by soprano singer Ainoha Arteta, this jewel of the sea arrived at Puerto Sherry with its intention set on winning the trophy. Also worthy of a special mention is "Gipsy" (Colin Archer 1927) owned by Petete Rubio. Built in Cadiz in 1927, it now sails under the flag of Real Club Marítimo de Santander.

The light wind on the first day of racing - a westerly of 8/10 knots - allowed Classics and Retro yachts to sail a race of only 8 miles and Minis of 5 miles, testing the teams' tactic skills and their ability to optimize sail trimming and weight distribution to make the most of such a light breeze. The best result was achieved by "Disparate" (Angus Primrose - 1971), owned by Ricardo Contreras, in the Classics category, who set a 7-minute advantage on "Seventy", its immediate rival. "Buzz Lightyear" (Starlight 30 by Mike Pocock & Laurent Gilles - 1976) owned by



Folia, 1955



***Seventy*, 1956**

Eric Perignat, took the lead in the Retro category, whilst "Brandy" led the field in the Minis class.
On the second day of racing, with a little more wind - 10/12 knots also from 280º- the Committee opted for the 10-mile nº 2 course for all classes. "Disparate" diligently fought to keep its leading position, however, the breaking of one of the sheets of the genoa put an end to its aspirations. "Seventy" took the lead, won the race and was proclaimed overall winner of this edition of the Semana Clásica de Puerto Sherry. "During the race we kept improving" - says Adolfo Serrano, spokesperson of the Estrella del Viento team - "Today we enjoyed the ideal weather conditions for our boat, which is designed to compete on lakes, with wind but no swell, reason why at sea she requires a lot of hard work from the crew. I would like to take this opportunity to thank our sponsors for their support: Camfil, Junta de Andalucía, Rincón de la Victoria, Costa del Sol Málaga, Dyneemo and, especially our patroness Ainhoa Arteta, and the

del equipo "Estrella del Viento", quién seguía manifestando: "Hoy se han dado las condiciones ideales para nuestro barco, diseñado para competir en lagos, con viento y sin oleaje, y que con mar suele ser muy duro para la tripulación. Quisiera aprovechar para agradecer a nuestros patrocinadores todo su apoyo: Camfil, Junta de Andalucía, Rincón de la Victoria, Costa del Sol Málaga, Dyneemo y, especialmente, a nuestra madrina, Ainhoa Arteta, y a nuestros niños de la Fundación Olivares."
La sorpresa del día la dio el "Folia" (Paul Böhling -1955), barco restaurado de manera exprés por la Fundación Vela Clásica de España en el varadero de Puerto Sherry y que, pese a su falta de entrenamiento, logró situarse en segunda posición en su primera regata con Valle de la Riva como armadora.

En clase Retro el triunfo fue para el "Buzz Lightyear" (1976), que pudo imponerse a sus rivales, y entre los Minis el "Maylo" logró superar al "Brandy" y al "Madcar" en la clasificación final.
Cabe agradecer el apoyo que el Club Náutico de Puerto Sherry recibe de diversos patrocinadores y de distintas instituciones para la organización de esta importante Semana Clásica: GICA (Gestores Inmobiliarios de la provincia de Cádiz), Marina Puerto de Santa María (Puerto Sherry), Fundación Vela Clásica de España, Gipsy 1927, Cruzcampo y La Ibense, la Real Federación Española de Vela, la Federación Andaluza de Vela, el conjunto de clubes que conforman el Trofeo Clásicos Mare Nostrum y la Comisión del V Centenario 1ª Vuelta al Mundo.

Fotos: ©Club Náutico Puerto Sherry

www.semanaclasica.com



Disparate, 1971

children of the Fundación Olivares." The surprise of the day came from "Folia" (Paul Böhling, 1955) fitted out by Valle de la Riva. This yacht, which underwent an express renovation by Fundación Vela Clásica de España in Puerto Sherry's dry dock, and despite the lack of training, took second place in its first regatta.

"Buzz Lightyear" (1976) won in the Retro class, whilst among the Minis "Maylo" surpassed "Brandy" and "Madcar" in the overall ranking.

For the organization of the Semana Clásica, Club Náutico de Puerto Sherry receives support from numerous sponsors and different institutions, all worth thanking for their contribution: GICA (Real Estate Agents of the province of Cadiz), Marina Puerto de Santa María (Puerto Sherry), Fundación Vela Clásica de España, Gipsy 1927, Cruzcampo y La Ibense, Real Federación Española de Vela, Federación Andaluza de Vela, the clubs that make up the Trofeo Clásicos Mare Nostrum and the Commission of the V Centenario 1ª Vuelta al Mundo.

Photos: ©Club Náutico Puerto Sherry

www.semanaclasica.com

PALMARÉS | WINNERS V SEMANA CLÁSICA DE PUERTO SHERRY - MEMORIAL PEDRO BORÉS

CLASE JCH CLÁSICOS Y RETROS | JCH CLASSICS AND RETRO CLASS

NOMBRE | NAME	ARMADOR-PATRÓN | OWNER-SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	ESLORA | LOA	POR CLASE | BY CLASS	PRUEBAS | RACES
Seventy	Estrella del Viento	CN Estrella del Viento	Angel Eklund	1956	11,5	1º Clásicos	1º-1º
Disparate	Ricardo Contreras	RCM de Huelva	Angus Primrose	1971	16,4	3º Clásicos	2º-4º
Centinela IV	Manuel Galnares	RCM y Tenis de Punta Umbría	Bowman	1972	14,0	4º Clásicos	3º-3º
Folia	Fundación VCE	CN Puerto Sherry	Sparkman & Stephens	1955	16,8	2º Clásicos	6º-2º
Buzz Lightyear	Eric Perignat	RCN El Puerto Santa Maria	Mike Pocock/Laurent Gilles	1976	9,0	1º Retro	4º-6º
Infiel	Ester Duarte	CD Flota de Snipe de Cadiz	Paul Elvstrom	1988	7,9	2º Retro	7º-5º
Salina Tres	Jesús Lozano	RCN Cadiz	Furia 37/ Joubert-Nivelt	1981	11,3	3º Retro	5º-7º
Orion	Gabriel Mateos	CN Puerto Sherry	One Drac / André Mauric	1977	10,4	4º Retro	8º-8º
Gipsy	Fundación VCE	RCM de Santander	Collin Archer	1927	11,9	5º Clásicos	9º-9º
Guadamina	Javier Gonzalo	RCM y Tenis de Punta Umbría	John Alden	1975	12,8	6º Clásicos	11º-10º
Gospa	Carlos Seco	CN Puerto Sherry	Coronado 35	1975	10,6	5º Retro	10º-12º

CLASE JCH CLÁSICOS MINI | JCH CLASSICS MINI CLASS

Maylo	Jorge Roa	CN Puerto Sherry	François Vivier	2008	5,0		2º-1º
Brandy	José Parra	CN Puerto Sherry	John Welsford	2015	4,5		1º-3º
Madcap	Nicholas Lock	CN Puerto Sherry	Charles Sibbick	1902	6,7		3º-2º



Todo lo necesario para tu embarcación y tu ocio.

puertosherry.com

Puerto Sherry. Avda. de la Libertad s/n
11500 El Puerto de Santa María, (Cádiz)
T. (+34) 956 870 103
recepcion@puertosherry.com

PUERTO SHERRY

XXVI Regata Illes Baleares Clàssics
Vela Clásica Mallorca

Suave embat en la bahía de Palma



El veterano cutter “Marigan” (1898), el altamente competitivo “MeerBlick Classic” (1917), el muy galardonado “Argos” (1964) y el “Orion” (1972) se impusieron en sus respectivas categorías – Época Cangreja, Época Bermudiana, Clásicos y Clásicos RI – en una bahía de Palma en la que el Embat fue, nuevamente, un protagonista destacado.



El centenario cutter de 15 metros y vela cangreja “Marigan”, diseño de Charles Livingston construido por Sir Bond of Brikenjead en el año 1898 con el nombre de “Molita” es, actualmente, uno de los barcos más antiguos de la flota con base en España. Su armador, Tim Lisenhoff – aficionado alemán afincado en Mallorca – ha sabido devolverle su esplendor inicial, tras adquirirlo en Escocia en el año 2003. Una acertada restauración, un esmerado y continuo mantenimiento y una tripulación bien coordinada y entusiasta son la base de este nuevo triunfo que viene a incrementar su ya bien nutrido palmarés, que incluye un primero (2019) y dos segundos (2018 y 2020) en esta misma regata, dentro de su categoría de Época Cangreja. Su triunfo en esta clase se vió a su vez acompañado de su título de vencedor absoluto del Trofeo Club de Mar, llevándose también el otorgado por la Comisión del Quinto Centenario de la Primera Vuelta al Mundo, en su calidad de barco participante más antiguo.

En el resto de categorías también triunfaron viejos conocidos y favoritos habituales, tales como “MeerBlick” (1917) en Época Bermudiana y “Argos” (1964) en Clásicos, con “Orión” (1972) imponiéndose en RI Clásicos (barcos que cumplen la regla de antigüedad pero que han sido sometidos a alguna modificación sobre el original). La tripulación del “MeerBlick Classic” (1917), encabezada por su armadora Gaby Pohlman y su patrón Otto Pohlman, nos tiene acostumbrados

Light Embat in the Bay of Palma

Veteran cutter “Marigan” (1898), highly competitive “MeerBlick Classic” (1917), award-winning “Argos” (1964), and “Orion” (1972) were the winners in their respective classes - Gaff Rig, Bermuda Rig, Classics and RI Classics - in the bay of Palma, where once again the Embat wind took centre stage.

The more than 100-year-old 15-metre gaff rig cutter “Marigan”, designed by Charles Livingston and built by Sir Bond of Brikenjead in 1898 under the name “Molita”, is currently one of the oldest boats in the Spanish fleet. Her owner, Tim Lisenhoff - boating enthusiast who lives in Mallorca - gave her back her original splendour after acquiring her in Scotland in 2003. An exceptional restoration, an impeccable and constant maintenance, and a well-coordinated and highly motivated crew are at the essence of this latest triumph, which adds up to her previous successes in this race, including a first place in 2019 and two second places in 2018 and 2020 respectively. Not only did



Argyll, 1948

"Marigan" win in the Gaff Rig class, but she was also the overall winner of the Trofeo Club de Mar. Additionally, she won the award for the oldest participating yacht assigned by the Comisión del Quinto Centenario de la Primera Vuelta al Mundo. The winners of the other categories were also old friends and favourites, with "MeerBlick Classic" (1917) in the Bermuda Rig category, "Argos" (1964) in the Classics class, and "Orión" (1972) in the RI Classics (boats that comply with the age rule but that have undergone some sort of improvement work). The crew of the "MeerBlick Classic" (1917), led by yacht owner Gaby Pohlman and skipper Otto Pohlman, is renowned for being highly competitive, which more often than not allows it to make podium, as it did in Mallorca this year, proving once again the reliability of the team and the qualities of this impressive design by Joahn Anker. Likewise, "Argos" (1964), big winner in the Classics category, is also an old friend and favourite. Designed by Holman&Pye, she was built in 1964 by the well-know and prestigious Carabela shipyard in Sant Adrià del Besós (Barcelona). The Regatta Illes Balears Clàssics was comprised of two coastal races sailed in the Bay of Palma, which was once again blessed with the usual Embat, South westerly thermal wind that blew constantly throughout the two days of racing. On Saturday the wind blew at a speed of 12 knots, providing ideal wind and sea conditions to sail the scheduled 16-mile course with clear favourites in each Class, including "Argyll" (1948) of Welsh actor Griff Rhys Jones, who took the lead in the Bermuda Rig class, and "Argos" (1964) of Bárbara Trilling, who did so in the Classics category. On Sunday, the 10.6-mile racecourse was characterized by lighter winds, which blew at a speed of maximum 8 knots and led to a twist in the final rankings. However, the light Embat allowed "Xarifa" (1927), amazing 50-metre schooner, to shine. As the regatta's special guest, she sailed at full sail in the Bay of Palma in her own course, duly separated from the one sailed by competing yachts, to avoid any interference in the competition. The light Embat allowed "MeerBlick Classic" (1917) of Gaby Pohlman, with Otto Pohlman at the helm, to impose herself over her rivals, securing her overall win in the Bermuda Rig class, with "Recluta" (2021), of German Frers, in second place and "Argyll" (1948) in third.

a un muy alto nivel competitivo, que suele elevarlos al primer peldaño del pódium, como así ha vuelto a suceder demostrando, una vez más, la seriedad de este proyecto y las cualidades de este magnífico diseño de Johan Anker. Por su parte, el "Argos" (1964), gran triunfador en la categoría Clásicos, es otro viejo conocido y siempre favorito, diseñado por Holman&Pye y construido en 1964 por el muy recordado y acreditado astillero Carabela de Sant Adrià del Besós (Barcelona). Dos fueron las pruebas, ambos recorridos costeros, que se celebraron en aguas de la Bahía de Palma que, una vez más, se vio bendecida por el habitual Embat, viento térmico del SW que sopló suave y constante a lo largo de las dos jornadas de regata. Con 12 nudos de intensidad, el sábado la flota disfrutó de unas buenas condiciones de viento y mar para navegar las 16 millas del recorrido previsto, con resultados que marcaban ya a claros favoritos en cada una de las clases, como el "Argyll" (1948) del actor galés Griff Rhys

There were no surprises in the Gaff Rig class, with "Marigan" (1964) in first place, as in the Classics category, with "Argos" (1964) on the first step of the podium. The Regata Illes Balears Clàssics took advantage of the award ceremony to invite all participating yachts to attend next year's edition of the race with the auspicious words of the vice-president of Club de Mar Mallorca, José Miguel Cuart, who said: "We hope that next year we will be able to return to normality in order to experience a Regata Illes Balears Clàssics in all its splendour and enjoy our facilities, which are being renovated and will position us at the forefront of recreational yachting in the Mediterranean".

Photos ©Laura G. Guerra

www.velaclasicamallorca.com



***Gipsy*, 1927**

PALMARÉS | WINNERS XXVI REGATA ILLES BALEARES CLÀSSICS - VELA CLÁSICA MALLORCA

ÉPOCA CANGREJA | VINTAGE GAFF

NOMBRE | NAME	ARMADOR-PATRÓN | OWNER-SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	ESLORA | LOA	RESULTADOS | RESULTS
Marigan	Tim Liesenhoff	RCN Palma	Charles Livingston	1898	15,30 m	1º-1º
Gipsy	Fundación VCE	RCM Santander/AEBEC	Colin Archer	1927	11,90 m	3º-2º
So Fong	Montserrat Valle|Victor Unzueta	RCNPSM	Sparkman&Stephens	1937	41,40 m	2º-3º
Freda	Miguel Rigo	RCN Palma	Murray Peterson	1978	12,70 m	4º-4º

ÉPOCA BERMUDIANA | BERMUDIAN CLASS

MeerBlick Clássic	Gaby Pohlmann|Otto Pohlman	RCN Palma	Johan Anker	1917	12,54 m	2º-1º
Argyll	Griff Rhys Jones|Alex	British Classic YC	Olin Stephens	1948	17,40 m	1º-3º
Recluta	German Frers Jr.	YC Argentino	German Frers Snr.	1944/2021	20,00 m	3º-2º
Arosa	Armada Española | Juan José Rivas	Armada Española	Alfred Mylne	1932	22,96 m	4º-4º
Islander	Ricardo Albiñana	RCN Barcelona/AEBEC	A.M. Dickie & Sons	1937	19,00 m	DNC-DNC

CLÁSICOS | CLASSICS

Argos	Bárbara Trilling|Eduardo Méndez	New York YC	Holman&Pye	1964	21,00 m	1º-1º
Margarita....	Antón de Llano|Ignacio de Llano	CVP Andratx/AEBEC	C.Sangermani	1972	11,00 m	3º-2º
Folia	Fundación VCE|Petete Rubio	CN Puerto Sherry/AEBEC	Paul Böhling	1955	16,60 m	2º-3º
Rosendo	Eduardo Jardón	Club de Mar/AEBEC	Nicholson	1950	13,56 m	4º-4º
Mary	John Webb	–	Laurent Giles	1952	9,23 m	6º-5º

RI CLÁSICOS | RI CLASSICS

Orión	Tiffany Blackman	Club de Mar	—	1969	8,70 m	1º-2º
January Sails	Gabriel Catalá	RCN Palma	Sparkman&Stephens	1973	9,38 m	DNF-1º



MeerBlick Classics, 1917

Jones, que se situaba en cabeza de los Época Bermudiana, al igual que lo hacía el "Argos" (1964) de Bárbara Trilling en los Clásicos.

Un régimen de viento más suave, que en ningún caso superó los 8 nudos de intensidad, marcó la regata del domingo y propició un cierto vuelco en las clasificaciones finales, tras completar la flota un segundo recorrido que, en este caso, se redujo a 10,6 millas. El flojo Embat de ese día permitió, no obstante, el lucimiento del "Xarifa" (1927), magnífica goleta de 50 metros de eslora que, como invitada especial, se lució navegando a toda vela por la Bahía en un recorrido aparte, debidamente alejado del realizado por la flota participante en la regata, para evitar posibles desventes. El flojo Embat favoreció, en esta ocasión, al "MeerBlick Classic" (1917) de Gaby Pohlman que, con Otto Pohlman a la caña, logró imponerse en esta regata, asegurándose con ello el triunfo final en la categoría Época Bermudiana al clasificarse el Recluta (2021), con German Frers de patrón, en 2ª posición, relegando al "Argyll" (1948) al tercer puesto. Sin sorpresas en Época Cangreja, con "Marigan" (1898) anotándose otro primero, al igual que hizo el "Argos" (1964) en Clásicos, la Regata Illes Balears Clàssics se despidió de todos los asistentes al reparto de premios con una invitación para asistir a la próxima edición que, en palabras del vicepresidente del Club de Mar Mallorca, José Miguel Cuart: "Esperamos que el año que viene podamos regresar a la normalidad para vivir una Regata Illes Balears Clàssics en todo su esplendor y en unas instalaciones en proceso de completa renovación, que nos situarán en la vanguardia de la náutica deportiva del Mediterráneo".

Fotos ©Laura G. Guerra

www.velaclasicamallorca.com



CLUB DE MAR

1969 MALLORCA

XXVII REGATA ILLES BALEARS CLÀSSICS

Vela Clásica Mallorca

Barcos Clásicos,
de Época
y Espíritu de Tradición
(Trofeo Clásicos
Mare Nostrum)

11 - 14 AGOSTO 2022
PALMA DE MALLORCA

Club de Mar-Mallorca
Muelle Pelaires s/n – 07015
regatas@clubdemar-mallorca.com
www.velaclasicamallorca.com

FEDERACION BALEAR DE VELA

RANC

Asociación de Clubes Náuticos de Baleares

V CENTENARIO 1ª VUELTA AL MUNDO

VELA CLÁSICA MENORCA XVII COPA DEL REY

Brillante broche final



Un año más esta regata, organizada por el Club Marítimo de Mahón y patrocinada por Repsol, ha puesto punto final al Circuito Mare Nostrum y nuevamente lo ha hecho con gran brillantez, por la calidad y cantidad de los participantes, por la excelencia del campo de regatas y por la gran acogida del Club.

Las tripulaciones del "Viola" (1908) de Belkin Kostia con Fabien Despres de patrón; del "Fjord III" (1947) de Scott Perry; del "Argos" (1964) de Barbara Trilling, patroneado por Eduardo Méndez y del "Calima" (1970) de Javier Pujol, con Alejandro Guasch a la rueda, ocuparon el pódium en esta edición, como vencedores de las categorías Época Cangreja, Época Bermudiana, Clásicos y Espíritu de Tradición, respectivamente. Dos de ellos llegaban a esta nueva cita como claros favoritos: "Argos", con siete victorias previas en la Copa del Rey, entre ellas en las ediciones de 2018 y 2019 y "Calima" con doce, las últimas las obtenidas en 2017 y 2019. Por su parte "Fjord III" cuenta, en su extenso palmarés, con dos terceros en esta



clásica de Mahón. Tan solo el "Viola" era un desconocido en estos lares, por lo que podemos decir que llegó, vio y venció, al hacerse con rapidez con las peculiaridades de las aguas menorquinas, pasando del tercer puesto del primer día a cosechar sendos primeros en los dos siguientes recorridos. Este cutter de 14,67 metros de eslora, diseñado por el mítico William Fife III y construido en 1908, ha pertenecido, en sus 113 años de vida, a catorce armadores que, afortunadamente, han sabido conservarlo con el máximo mimo, llegando ahora a la Copa del Rey de la mano de su actual propietario Belkin Kostia quién, tras años de cosechar triunfos en destacadas regatas del

Brilliant grand finale

Organized by Club Marítimo de Mahón and sponsored by Repsol, once again, this regatta was the ideal finale to the Circuito Mare Nostrum. As always, Club Marítimo was the perfect host, welcoming an outstanding fleet that had the chance to compete on a mesmerizing racecourse.

Sailing yacht "Viola" (1908) owned by Belkin Kostia with Fabien Despres as skipper; "Fjord III" (1947) of Scott Perry; "Argos" (1964) of Barbara Trilling, skippered by Eduardo Méndez; and "Calima" (1970) of Javier Pujol, with Alejandro Guasch at the helm, made podium at this year's regatta, winning in the Gaff Rig, Bermuda Rig, Classics and Spirit of Tradition categories, respectively. Two of them arrived at the event as clear favourites: "Argos", with seven wins in the Copa del Rey, including the 2018 and 2019 editions, and "Calima" with twelve victories, the last ones in 2017 and 2019. Likewise, "Fjord III" boasts two third place titles in this emblematic regatta of Mahón. Only "Viola" was a new entry, and we can surely say that "she came, saw, and conquered", as she immediately understood the tricks of Minorcan waters, going from a third place on the first race day to making two first places in the two following days. This 14.67-metre cutter, designed by legendary William Fife III and built in 1908, has belonged to fourteen different owners during the first 113 years of her life, all of whom have preserved her with great care and passion. Now she belongs to Belkin Kostia who, after three years of great successes in important Mediterranean races - including Mónaco, Saint-Tropez, Antibes, Argentario, and Cannes -, has decided to participate in the Copa del Rey obtaining his first victory of the Circuito Mare Nostrum. After receiving the trophy in the Gaff Rig category, Fabien Despres, skipper of "Viola", said "Although it is not the first time we win a race, we are extremely satisfied with this result, as it is the first time we compete in Mahón, but I can guarantee that it will not be the last one, we think it is an impressive port, which provides an excellent racecourse and wind conditions."

And speaking of wind, the Llebeig (SW), which blew the first day, played a dirty trick on most of the fleet, as it begun by blowing at a speed of 13 knots, which later increased to 16 knots until it started to fall considerably, to the extent that the Race Committee had to reduce the length of the racecourse, placing the finish line outside the port. Luckily the two following days registered prevailing winds from the North, which gave the chance to admire the outstanding show of these sea jewels sailing in regatta at full sail in the waters of the striking port of Mahón. On Saturday, the second race day, the 19-mile racecourse was characterized by a fresh Gregal (NE) that blew at a speed of between 16 and 19 knots, building up an unpleasant swell that especially harmed smaller boats, forcing "Marigan" to withdraw after braking a halyard, and "Spartan" not to participate. The absence of these two boats placed "Viola" closer to her overall victory in the Gaff Rig class. It was a



Calima, 1970

Mediterráneo: Mónaco, Saint-Tropez, Antibes, Argentario y Cannes, ha conseguido su primera victoria en una regata del Circuito Mare Nostrum. Tras recoger el trofeo que acreditaba su triunfo en la categoría Época Cangreja, Fabien Despres, patrón del "Viola" declaraba "Aunque no es la primera vez que ganamos una regata, nos sentimos sumamente satisfechos por esta victoria, ya que es nuestra primera vez en Mahón, aunque puedo asegurar que no va a ser la última, pues nos ha parecido un puerto

PALMARÉS | WINNERS VELA CLÁSICA MENORCA - XVII COPA DEL REY

ÉPOCA CANGREJA | VINTAGE GAFF

NOMBRE | NAME	ARMADOR-PATRÓN | OWNER-SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	ESLORA | LOA	RESULTADOS | RESULTS
Viola	Belkin Kostia|Fabien Despres	YC Monaco	William Fife	1908	14,67	3º-1ª-1ª
So Fong	Montserrat Valle|Victor Unzueta	RCNPSM	Sparkman & Stephens	1937	25,25	4º-2º-4º
Marigan	Tim Lisenhoff	RCN Palma	Charles Livingston	1898	18,30	1º-DNF-3º
Spartan	NGH Restoration	Great Harbour	NG Herreshoff	1913	22,15	2º-DNC-2º
Gipsy	Fundación VCE | José Luis Vilar	RCM Santander	Colin Archer	1927	11,50	5º-4º-5º
Freda	Miguel Rico	RCN Palma	Murray Peterson	1935	12,70	6º-3º-DNC

ÉPOCA BERMUDIANA | BERMUDIAN CLASS

Fjord III	Scott Perry	YC Uruguayo	German Frers Jr.	1947	14,88	1º-1º-1º
Recluta	German Frers Jr.	YC Argentino	German Frers Snr.	2021	20,38	2º-2º-2º
Argyll	Griff Rhys Jones|Alex Bourdessoule	British Classic YC	Sparkman & Stephens	1948	17,48	4º-3º-4º
Meerblick Classic	Gaby Pohlman	RCN Palma	Johan Anker	1917	15,54	5º-4º-5º
Rowdy	Howard Dyer	RIYC	NG Herreshoff	1916	19,79	3º-RAF-3º
Seventy	Manuel Martinez | Dani Cuevas	CN Estrella	Schatej	1956	11,50	7º-5º-6º
Natica	Patrick de la Chesnais	CM Mahón	HG May	1928	9,44	DNF-6º-7º
Winnie Marie	Matthew Noel Meacham	CN Villacarlos	West Solen	2010	10,60	DNF-7º-8º
Mercury	Jordi Cabau	CM Mahón	Sam Crocker	1938	15,66	6º-DNF-DNC
Cami II	Pedro Mayor	RCN San Sebastián/AEBEC	Nicholson	1948	9,44	DNF-DNF-DNF

CLÁSICOS | CLASSICS

NOMBRE | NAME	ARMADOR-PATRÓN | OWNER-SKIPPER	CLUB	DISEÑADOR | DESIGNER	AÑO | YEAR	ESLORA | LOA	RESULTADOS | RESULTS
Argos	Barbara Trilling|Eduardo Méndez	New York YC	Homan & Pye	1964	12,64	2º-1º-1º
Galvana	Hnos Pella|Alex Pella	Marina Denia	Sparkman & Stephens	1976	16,72	7º-2º-3º
Rossina di Mare	José Singla|Amador Magraner	RCNPP	Sparkman & Stephens	1961	19,08	3º-3º-8º
Sea Fever	Enrique Curt	CN Skipper/AEBEC	Holman & Pye	1971	8,56	6º-7º-2º
Amazon	Olivier Pecoux	YC France/NYYC	Sparkman & Stephens	1972	22,45	8º-5º-5º
Yanira	Regata Experience | Valerie de Marotte	RCN Barcelona /AEBEC	Bjaarne Aas	1954	17,85	1º-6º-DNC
Folia	Fundación VCE | Petete Rubio	CN Puerto Sherry/AEBEC	Paul Böhling	1961	16,60	5º-10º-4º
Samarkand	ULF Bohne | Xarli Casanovas	RCN Barcelona	Sparkman & Stephens	1958	16,60	9º-4º-8º
Margarita.....	Antón de Llano | Ignacio de Llano	CV Puerto Andratx/AEBEC	C. Sangermani	1972	11,00	4º-9º-DNC
Altamar	Pedro Ramos | Iñigo Soroa	RCM Barcelona /AEBEC	JM Alonso Allende	1970	11,00	10º-8º-7º
Mary	John Webb		Laurent Giles	1972	9,23	11º-11º-9º

ESPÍRITU DE TRADICIÓN | SPIRIT OF TRADITION

Calima	Javier Pujol|Alejandro Guasch	CM Mahón	Sparkman & Stephens	1970	13,15	1º-2º-1º
Lohengrin	Paco Bacquelaine/Sergio García|Jordi del Tarré	Independiente	Holman & Pye	1974	10,34	2º-1º-3º
Legolas	Jens Ricke	RCN Palma	Sean McMillan	1996	14,15	3º-4º-2º
Happy Forever	Christian Oldendorff	Hamburg	Sean McMillan	2008	15,87	4º-3º-4º
Hounbonne II	Alain Charlot	CM Mahón	Michel Joubert	2006	9,48	5º-5º-5º
Row Row	Marcel Carreras	CM Mahón	Northwind	1987	14,25	6º-DNS-8º

harsh day of sailing, which also caused the withdraw of "Mercury" as one of her crew members was injured, fortunately with no serious consequences. Once the race was over, Bárbara Trilling, owner of "Argos", said: "It couldn't have gotten better, if we consider the strong wind and the beauty of the racecourse. It has been a hard regatta and we have done an excellent teamwork. The crew kept on hosting and lowering the sails in each leg, making changes even only 50 metres from the finish line".

The third and last day was much calmer, with a clear wind change to the North, which translated into a lower swell on the 12-mile racecourse. On this race day as well, the fleet had to round the Isla del Aire island, on this occasion downwind, then sail back to Mahón upwind, enter the port and sail to the finish line beam reaching, thus enjoining an exciting and competitive final leg in the harbour's waters. In the Gaff Rig category, "Viola" took the lead, this time against her great rivals that were all on attendance, securing her overall win. In the other classes there were no great surprises, with the three first places in the Bermuda Rig class going to "Fjord III", whose owner Scott Perry declared on arrival at the pier: "It is the first time we win in Mahón and the latter has been the best race of this year's edition. It has been an amazing day, with the wind blowing between 12 and 15 knots, reaching 17 knots and almost no swell. We are lucky as we have a well-coordinated crew, who knows how to enhance the boat's performance." Likewise, "Calima" won in the Spirit of Tradition category making a first, a second - after "Lohengrin" (1975) in the second race day - and another first. Her twelfth Copa del Rey is undoubtedly an excellent success for this Sparkman & Stephens of 1970 that this year celebrates her 20th anniversary from her victory in the legendary Fastnet Race, considered one of the most important offshore races in the world. One of her

magnífico, que cuenta con un excelente campo de regatas y con un muy buen viento".

Y hablando de viento, el Llebeig (SO) que sopló el primer día de regata jugó una mala pasada a buena parte de la flota, ya que comenzó soplando con una intensidad de 13 nudos que, algo más tarde, alcanzó los 16 nudos para finalmente caer de forma notable hasta el punto de obligar al Comité a acortar el recorrido, situando la línea de llegada fuera del puerto. Menos mal que los dos siguientes días, ya con régimen de viento del norte, se pudo volver a admirar el incomparable espectáculo de estas joyas del mar navegando, aún en regata y con todas sus velas al viento, por las aguas interiores del magnífico puerto de Mahón. Y es que el sábado, el segundo día de regata, sopló un más que fresco Gregal (NE) que se mantuvo entre los 16 y los 19 nudos durante todo el recorrido de 19 millas y que llegó a levantar algo de oleaje, que perjudicó a los barcos de menor eslora y causó la retirada del "Marigan" – por rotura de una driza - y la no participación del "Spartan", lo que encaminó al "Viola" a su triunfo final en la categoría Época Cangreja. Fue un día de navegación dura, que causó también el abandono del "Mercury" al resultar herido uno de sus tripulantes, afortunadamente sin graves consecuencias. Al finalizar la regata, Bárbara Trilling, armadora del "Argos" manifestaba: "Mejor, imposible, por el fuerte viento y la belleza del recorrido. Ha sido una regata dura, pero hemos hecho un gran trabajo en equipo. La tripulación no ha parado de izar y arriar velas en cada tramo, haciendo cambios incluso a tan solo 50 metros de la meta".

Algo más tranquila se presentó la tercera y última jornada, con un claro role del viento al norte lo que suponía, a su vez, menos

regular crew members, Piti Millet, said: "No one ever gets tired of winning, moreover this year it has been a truly fun regatta, with three fantastic racing days. Our crew members have an above 64-average-age and have been sailing together since 1975, although I didn't joint until 1977, but one thing is for sure: the boat is really good."

In the always lively award ceremony, Antonio Hernández, president of Club Marítimo de Mahón, expressed great satisfaction for this edition that, in the aftermath of the pandemic, looked quite difficult: "33 boats and almost 300 sailors on attendance is undoubtedly a high participation rate. We can be extremely proud of both the amount and especially of the quality of participating yachts. There is no doubt that the fleet is eager to sail and that our club still is an important benchmark in Mediterranean classic sailing".

Photographs ©Luis Fernández

www.velaclasicamenorca.com

oleaje en el recorrido de 12 millas elegido, que nuevamente fue ir a rodear la isla del Aire, en este caso con portantes, para regresar a Mahón de ceñida y entrar en puerto, hasta la línea de llegada, en un trepidante y competido través. En Época Cangreja, "Viola" se supo imponer – en esta ocasión con todos sus grandes rivales en liza – asegurándose así el triunfo final, sin que en las demás clases se produjera sorpresa alguna, con los tres primeros del "Fjord III" en Época Bermudiana, cuyo armador Scott Perry se pronunciaba así a su llegada a puerto: "Es la primera vez que ganamos en Mahón y esta última regata ha sido la mejor de esta edición. Ha sido un día espectacular, con viento de entre 12 y 15 nudos, llegando en ocasiones a 17 y con poca mar. Tenemos la gran suerte de formar una tripulación bien coordinada, que sabe sacarle el máximo rendimiento al barco". Por su parte el "Calima" se impuso en Espíritu de Tradición con un primero, un segundo – al verse superado por el Lohengrin (1975) en la regata del sábado- y otro primero. Buen regalo, el de su duodécima Copa del Rey, para este Sparkman & Stephens de 1970 que precisamente este año festeja el 20º aniversario de su victoria en la mítica Fastnet Race, considerada una de las regatas de altura más importantes del mundo. Uno de sus tripulantes habituales, Piti Millet, comentaba al confirmar su triunfo final que: "Nadie se cansa nunca de ganar, además este año ha sido una regata muy divertida, con tres días fantásticos. Nuestra tripulación tiene una media de edad superior a los 64 años y navega junta desde 1975, aunque yo no me incorporé a ella hasta el año 77, pero lo cierto es que el barco es verdaderamente muy bueno".

En la siempre animada velada de reparto de premios Antonio Hernández, presidente del Club Marítimo de Mahón, manifestaba con estas palabras su gran satisfacción por una edición que se presentaba complicada, por las secuelas de la pandemia: "33 barcos en liza, con casi 300 tripulantes es una gran participación y podemos estar muy contentos tanto por la cantidad como, principalmente, por la calidad de la misma. Ha quedado demostrado que la flota tiene ganas de navegar y que nuestro club sigue siendo un importante referente de la vela clásica en el Mediterráneo".

Fotos ©Luis Fernández

www.velaclasicamenorca.com



***Viola*, 1908**



VELA CLÁSICA MENORCA

XVIII COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA REPSOL

Mahón 24-28 AGO 2022

REPSOL

CLUB MARÍTIMO MAHÓN

CONSELL INSULAR DE MENORCA

GOVERN ILLES BALEARS

MENORCA islas baleares

AJUNTAMENT DE MAÓ - MAHÓN

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

FEDERACION BALEAR DE VELA

V CENTENARIO PRIMERA VUELTA AL MUNDO

AQUA

SA LLIGA CAFÉ — BISTRÓ

GIPSY GIN

Coca-Cola

MARINA PORT MAHON

GIN XORIGUER DESTILERÍAS XORIGUER · GIN MAHÓN

PEDRO'S BOAT

Mahón

Menorca on wheels

Ca L'Italia

XI Trofeo Clásico Mare Nostrum
Más allá del podium

Mayor presencia femenina, prestigiosos trofeos, saga familiar de excepción, espectadores del más alto nivel, profusión de centenarios, medallista olímpico y mucho más alrededor del Circuito Mare Nostrum, que aglutina a cuantos sienten pasión por los barcos clásicos y que, sobretodo, contribuye a difundir lo vital que resulta defender, a ultranza, la riqueza del patrimonio marítimo.

IIT'S NOT JUST ABOUT THE PODIUM

Greater female presence, prestigious trophies, exceptional family saga, top-level spectators, centenarian boats, Olympic medal winner, and much more occurs on the Mare Nostrum Circuit, which brings togher all who have a passion for classic boats and who, above all, contribute to promoting the importance of preserving, at all costs, the maritime heritage.

©LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM



EL MEDALLISTA OLÍMPICO JOAN CARDONA SOCIO DE HONOR DEL CLUB MARÍTIMO MAHÓN

Tras conseguir la medalla de bronce en la clase Finn, en los Juegos Olímpicos de Tokio, Joan Cardona ha recibido el nombramiento de Socio de Honor del Club Marítimo Mahón, entidad que quiere reconocer así los grandes valores de este gran regatista menorquín. El acto de entrega de dichos reconocimientos coincidió con la celebración de la Vela Clásica Menorca-Copa del Rey convirtiendo de este modo a todos los participantes de dicha regata en entusiastas espectadores de tan emotivo y merecido homenaje. "Joan Cardona se inició en la vela en aguas del puerto de Mahón, antes de integrarse en el equipo del Real Club Náutico de Palma, entidad hermana con la que estamos encantados y orgullosos de colaborar. Ambos sentimos como propia esta hazaña y nos reconocemos mutuamente el derecho a presumir de este deportista, que forma ya parte de la historia de la vela de nuestro país" manifestó el presidente del Club Marítimo D. Antonio Hernández, mientras que por su parte un emocionado Joan Cardona escribía, en el Libro de Honor del Club: "Es un auténtico honor para mí formar parte de este gran club".

OLYMPIC MEDALLIST JOAN CARDONA HONORARY MEMBER OF CLUB MARÍTIMO MAHÓN

After winning the bronze medal in the Finn class at the Tokyo Olympic Games, Joan Cardona was made a Honorary Member of Club Marítimo Mahón, as a way of celebrating the achievements of this great Menorcan yachtsman. The ceremony was held during the Vela Clásica Mallorca-Copa del Rey, thus turning the participants of the regatta into enthusiastic spectators of this emotional and well-deserved tribute. "Joan Cardona begun sailing in the waters of the port of Mahón and the joined the team of Real Club Náutico de Palma, sister entity with which we are happy and proud to collaborate. We both feel this great achievement as our own and we mutually acknowledge the right to boast about this great athlete, who is now part of the sailing history of our country" said the president of Club Marítimo D. Antonio Hernández, while a moved Joan Cardona wrote in the Club's Book of Honour: "It is a true honour to be part of this great club".

©LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM



FJORD III SE ADJUDICA EL TROFEO JUAN SEBASTIÁN ELCANO EN MAHÓN

Si bien en la Regata Illes Baleares Classics el Trofeo Juan Sebastián Elcano fue a parar a manos de la tripulación del "Marigan" (1898), en su calidad de participante más antiguo, la del "Fjord III" (1947) del Yacht Club Uruguayo, con su armador Scott Perry al frente, recibió este preciado trofeo, instituido por la Armada Española en conmemoración del Quinto Centenario de la primera vuelta al mundo, en la Copa del Rey de Mahón. Este barco, diseño de German Frers y participante habitual del Circuito Mare Nostrum, fue el que, con su victoria en cada una de las tres pruebas de la Semana Clásica Menorca-Copa del Rey en su categoría, Época Bermudiana, consiguió el mejor coeficiente para hacerse merecedor del mismo.

FJORD III WINS THE TROFEO JUAN SEBASTIÁN ELCANO IN MAHÓN

Although the crew aboard "Marigan" (1898) won the Trofeo Juan Sebastián Elcano in the Regata Illes Baleares Classics, as the oldest boat in the fleet, the crew aboard "Fjord III" (1947) of Yacht Club Uruguayo, with her owner Scott Perry at the helm, won the prestigious trophy, established by the Spanish Armada to commemorate the fifth centenary of the first circumnavigation of the globe, in the Copa del Rey in Mahón. A German Frers design and regular participant at the Circuito Mare Nostrum, "Forjd III" won the trophy thanks to her three outstanding wins, in the Bermuda Rig class, in the three races held during the Semana Clásica Menorca-Copa del Rey.

GIPSY Y FOLIA
PRIMEROS GALARDONADOS CON LA COPA DE ESPAÑA
FIRST WINNERS OF THE COPA DE ESPAÑA

Instituida por la Real Federación de Vela y otorgada por la Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos, la Copa de España de Veleros Clásicos contempla, para optar a ella, la participación en las regatas Vela Clásica Costa Brava del C.N. El Estartit; Puig Vela Clàssica Barcelona, del R.C.N.Barcelona; Semana Clásica de Puerto Sherry del C.N.Puerto Sherry; Vela Clásica Mallorca -Illes Balears Clàssics del Club de Mar Mallorca y Vela Clásica Menorca-Copa del Rey del C.Marítimo de Mahón. Tras el cómputo de las clasificaciones de cada una de ellas, los ganadores de la 1ª Copa de España de Veleros Clásicos han sido el "Gipsy" (1927), del Real Club Marítimo de Santander, en categoría Época, con José Luis Vilar a la rueda, y el "Folia" (1955), del Club Náutico de Puerto Sherry, en la categoría Clásicos, patroneado por Petete Rubio.

The Copa de España for Classic Sailing Yachts was established by the Real Federación de Vela and offered by the Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos. To win it, participating yachts mush take part in the following regattas: Vela Clásica Costa Brava of C.N. El Estartit; Puig Vela Clàssica Barcelona, of R.C.N.Barcelona; Semana Clásica de Puerto Sherry of C.N. Puerto Sherry; Vela Clásica Mallorca-Illes Balears Clàssics of Club de Mar Mallorca; and Vela Clásica Menorca-Copa del Rey of C.Marítimo de Mahón.The winners of the 1st Copa de España for Classic Sailing Yachts have been "Gipsy" (1927), of Real Club Marítimo de Santander, with José Luis Vilar at the helm, in the Vintage category, and "Folía" (1955), of Club Náutico de Puerto Sherry, in the Classics category, skippered by Petete Rudio.

©JOELLE DARRICAU



XARIFA
ESPECTADOR DE HONOR

La espectacular goleta "Xarifa" es uno de las cinco veleros de índole deportivo de mayor eslora (50 metros) y más antiguo (1927) que, junto a "Shenandoah", "Adela", "Invader" y "Creole", permanecen en activo. Diseñado por J. Samuel White & Co.Ltd fue construido en Cowes en 1927 siendo considerado, a su botadura, como el barco más lujoso y elegante del momento. Su primer armador fue el reconocido yachtsman estadounidense Franklin Morse Singer, uno de los muchos hijos del multimillonario rey de las máquinas de coser, Isaac Singer, "Xarifa", nombre de todos los barcos de este experto armador, es como se expresa en árabe la cualidad de nobleza y honestidad. Desde entonces el "Xarifa" ha pasado por muchas manos y ha acumulado numerosas e insólitas vivencias - que próximamente tendremos ocasión de relatar en detalle -, siendo incluso protagonista de alguna que otra película. Abanderado actualmente en Malta, navega habitualmente por el Mediterráneo, habiendo sido, este verano, un espectador de honor en la Vela Clásica Mallorca -Illes Balears Clàssics del Club de Mar Palma y en la Vela Clásica Menorca-Copa del Rey del C.Marítimo de Mahón, adonde llegó a su amarre al atardecer, protagonizando una maniobra de atraque impecablemente efectuada por su tripulación, en su mayoría española. Su presencia en aguas baleares es una muestra más del interés que estas regatas despiertan entre los amantes de la vela clásica y entre los armadores de estas joyas del mar.

© YOLANDA LLINÁS



XARIFA
GUEST OF HONOUR

Together with "Shenandoah", "Adela", "Invader" and "Creole", the impressive schooner "Xarifa" is one of the largest (50 metres) and oldest (1927) sport sailing yachts still sailing today. Designed by J. Samuel White & Co.Ltd, she was built in Cowes in 1927 and at the time was considered one of the most luxurious and elegant yachts ever launched. Her first owner was the renowned US yachtsman Franklin Morse Singer, one of the many sons of the multimillionaire king of sawing machines, Isaac Singer. "Xarifa", which in Arabic means noble and honest, is the name this expert owner gave all his boats. Since then, "Xarifa" has had many different owners and made numerous and unusual experiences, such as staring in a movie. Currently flying the Malta flag, she usually sails in the Mediterranean. This summer she was a guest of honour at Vela Clásica Mallorca-Illes Balears Clàssics, organized by Club de Mar Palma, and at Vela Clásica Menorca-Copa del Rey, organized by Club Marítimo de Mahón, where she arrived at dusk and allowed us to witness an impeccable mooring manoeuvre carried out by her experienced crew, the majority of whom are Spaniards. Her presence in Balearic waters is a clear indication of the great interest that these regattas arise in classic sailing enthusiasts and in the owners of these jewels of the sea.

CINCO CENTENARIOS EN ACCIÓN

"Marigan" (1898), "Viola" (1908), "Spartan" (1913), "Rowdy" (1916) y "Meerblick Classic" (1917) han sido los participantes más antiguos de esta edición, todos ellos centenarios.

El cútter aúrico de 15 metros "Marigan" (1898), diseñado por Charles Livingston y botado con el nombre de "Molita", efectuó sus primeras travesías en aguas escocesas y desde 2009 es propiedad de Tim Liesenhoff, teniendo su base en el Real Club Náutico de Palma (RCNP) y contando con un muy amplio palmarés. El cutter "Viola" (1908), del armador Belkin Kostia, es uno de los barcos que se ha incorporado este año a la flota, participando por primera vez en Mahón, en la Copa del Rey. Diseñado en 1908 por William Fife III ha pertenecido ya a 14 armadores, quienes han sabido cuidarlo y hacerle sobresalir en las más importantes regatas del Mediterráneo.

El último superviviente de la clase NY50 "Spartan" (1913), con sus 72 pies, ha sido uno de los barcos de mayor eslora presentes en Mahón. Diseñado por Nathanel G. Herreshoff, este NY50 fue restaurado por última vez en el año 2009. En cuanto al "Rowdy" (1916), se trata de una de las seis unidades de NY40 que aún navega, de una clase que llegó a contar con hasta 14 unidades y que fue apodada como "fighting forty" por su gran espíritu competitivo, dominando regatas tales como la Bermuda Race, entre 1924 y 1928, aparejados por aquel entonces en cangreja. Un año más, el palmarés del "Meerblick Classic" (1917)

©LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM



Rowdy, 1916

es digno de mención, por disponer de una tripulación sumamente coordinada y competente que, junto a su armadora Gabriele Pohlmann y a su patrón Otto Pohlmann, sabe sacarle el máximo partido al gran potencial de este magnífico diseño de Johan Anker. Su mayor éxito ha sido, este año, lograr la plata en la Belle Classe Regata del Principado de Mónaco.

FIVE CENTENARIANS IN ACTION

Centenarians "Marigan" (1898), "Viola" (1908), "Spartan" (1913), "Rowdy" (1916) and "Meerblick Classic" (1917) were the oldest participants in this year's edition of the Trofeo Clásico Mare Nostrum.

The 15-metre gaff rigged cutter "Marigan" (1898), designed by Charles Livingston and named "Molita" at the time of her launch, first started sailing in Scottish waters. Since 2009, she has been owned by Tim Liesenhoff. With her base port in Real Club Náutico de Palma (RCNP), she has won numerous titles. Cutter "Viola" (1908), owned by Belkin Kostia, is one of the new boats that have entered the fleet this year, participating for the first time in Mahón, in the Copa del Rey de Barcos de Época Repsol. Designed in 1908 by William Fife III, she has had 14 owners, who have taken great care of her and made her stand out on the most important regatta courses in the Mediterranean.

The last survivor of the NY50 class, 72-foot "Spartan" (1913), was one of the largest boats in Mahón. Designed by Nathanael G. Herreshoff, this NY50 was renovated in 2009. As for "Rowdy" (1916), she is one of the six units of NY40s still sailing today. The yacht in this class, which included 14 units, were nicknamed "fighting forty" for their strong competitive character and dominated races such as the Bermuda Race between 1924 and 1928, when they were gaff rigged. Once again, it is worth mentioning the numerous wins of "Meerblick Classic" (1917), which boasts a well-coordinated and experienced crew that, together with owner Gabrielle Pohlmann and skipper Otto Pohlmann, make the most of the great potential of this impressive design by Johan Anker. This year, her greatest success was winning the silver medal at the Principality of Monaco's Belle Classe Regata.

© LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM



Spartan, 1913

SPARKMAN & STEPHENS
El sello con mayor representación
The most represented designs



So Fong, 1927

©LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM

Si hay unas siglas que no precisan calificativos, esas son S&S- Sparkman & Stephens -, ya que en sí mismas son sinónimo de excelencia, tanto en diseño como en construcción. No hay que olvidar que Olin J. Stephens creó en 1929, junto a Drake Sparkman, el sello ya mítico de S&S que casi un siglo después sigue en activo, colmando los anhelos de los armadores más exigentes.

Olin J. Stephens fue un talento precoz de la ingeniería naval. Sparkman, consciente de ello, lo fichó cuando sólo contaba 19 años. Un año después participó en la construcción de su primer barco, un 52 pies concebido para la navegación oceánica, pero no fue hasta 1937 cuando su nombre alcanzó resonancia mundial, gracias al diseño del "Ranger", un majestuoso Clase J de 130 pies. Durante cuatro décadas, S&S fue el artífice de los planos de todos los ganadores de la America's Cup menos uno. Por lógica, ambos fundadores han fallecido, Drake en 1964 y Stephens en el 2008, aunque su espíritu sigue aún muy presente, tanto entre quienes siguen su labor en la actual S&S como en los campos de regata que componen el Circuito Mare Nostrum, dónde este año hemos podido ver compitiendo a ocho S&S: "So Fong" (1927), "Argyl"l (1948), "Samarkand" (1958), "Rossina di Mare" (1961), "Amazon" (1972), "January Sails" (1973), "Galvana" (1976), y "Calima" (1970) coincidiendo, sus respectivos armadores, en que sus barcos son "verdaderas joyas del patrimonio marítimo, barcos con alma", en palabras del navegante oceánico Alex Pella, vigente poseedor del récord de Vuelta al Mundo y armador, junto a sus hermanos, del "Galvana" (1976). Otro orgulloso armador es Javier Pujol, que este año celebraba en Mahón el 20 aniversario de la victoria del "Calima" (1970) en la Fastnet Race y lograba su 13ª victoria en la Copa del Rey de Mahón, en su 16ª edición. Ambos son barcos construidos por el muy recordado Astilleros Carabela de Nick Canyeres y muestran las líneas características de los S&S de la década de los 70. Al "Rossina di Mare" (1961) lo conoce su co-armador Amador Magrané como nadie, al haberse ocupado personalmente, y a lo largo de tres años, de su restauración manifestando, tal como relatábamos en el artículo que le dedicamos en nuestro número anterior, que "lo que está bien pensado y bien hecho perdura en el tiempo". Por su parte el "So Fong" (1937) ha sido el S&S más antiguo de los presentes en esta edición del Trofeo Mare Nostrum y su larga y azarosa historia ha inspirado a su actual armadora, Montserrat Valle, para crear un perfume exclusivo. En cuanto al "Argyll" (1948), yola propiedad del actor galés Griff Rhys Jones, fue construida por Simm's Brothers y guarda cierta similitud con el famoso "Bolero" que S&S diseñó ese mismo año. "Samarkand" (1958) de Ulf Bohne es otra goleta diseñada por Olin Stephens y construida por el muy reconocido astillero Abecking & Rasmusen. Su victoria en la Regata de las Bermudas de 1950 marcó el inicio de una larga y exitosa trayectoria, siendo un participante habitual de la regata Vela Clásica Menorca-Copa del Rey. De bandera francesa, el "Amazon" (1971) es un Camper & Nicholson de construcción y un Stephens de diseño, una buena combinación para este clásico perteneciente a Olivier Pecoux y que representa al Yacht Club de France. Finalmente, "January Sail" (1973) de Gabriel Catalá ha sido otro de los S&S presentes en esta edición del Trofeo Mare Nostrum, al participar en la regata Vela Clásica Mallorca del Club de Mar Palma, en la categoría RI Clásicos.

Synonymous with design and construction excellence, Sparkman & Stephens was created by Olin J. Stephens, together with Drake Sparkman, back in 1929. Almost a century later, S&S is still producing outstanding boats, satisfying the wants and needs of the most demanding owners. Olin J. Stephens was a precocious talent in naval engineering. Well aware of this, Sparkman hired him when he was only 19 years old. A year later he participated in the construction of his first boat, a 52-footer designed for ocean sailing. But it wasn't until 1937 that he became renowned worldwide, thanks to the design of "Ranger", a majestic J Class 130-footer. For four centuries, S&S designed the lines of all the winning boats of the America's Cup, except one. Today, both founders are dead - Drake died in 1964 and Stephens in 2008 - however their spirit is still alive among the people who work at S&S as well as on the race courses part of Circuito Mare Nostrum, where this year we were able to see eight S&S competing: "So Fong" (1927), "Argyl"l (1948), "Samarkand" (1958), "Rossina di Mare" (1961), "Amazon" (1972), "January Sails" (1973), "Galvana" (1976), and "Calima" (1970). Their respective owners all agree on the fact that their boats are "true jewels of the maritime heritage, boats with a soul", in the words of ocean sailor Alex Pella, current holder of the Around the World record and owner, together with his brothers, of "Galvana" (1976). Another proud owner is Javier Pujol, who this year celebrated in Mahón the 20th anniversary of the victory of "Calima" (1970) in the Fastnet Race and achieved the 13th win of the Copa del Rey de Mahón, which has reached its 16th edition. Both boats were built in Nick Canyeres's unforgettable Astilleros Carabela and boast the typical lines of an S&S of the 1970s. No one knows "Rossina di Mare" (1961) better that her co-owner Amador Margané, who personally carried out her renovation for three years and who believes that, as we have said in the article that we devoted to this amazing boat in our previous issue, "things that are well thought out and well-built last through time". On the other hand, "So Fong" (1937) is the oldest S&S on attendance at this year's edition of the Trofeo Mare Nostrum and her long and eventful life has inspired her current owner, Montserrat Valle, to create an exclusive perfume. "Argyll" (1948) is a Yola owned by Welsh actor Griff Rhys Jones. Built by Simm's Brothers, she shares some similarities with the famous "Bolero" that S&S designed that same year. "Samarkand" (1958) owned by Ulf Bohne is also a schooner designed by Olin Stephens and built by the renowned Abecking & Rasmusen shipyard. Regularly on attendance at the Vela Clásica Menorca-Copa del Rey, her victory in the 1950 Bermuda Regatta marked the beginning of a long and successful racing career. Flying the French flag, "Amazon" (1971) was built by Camper & Nicholsons and designed by Stephens, an excellent combination for this classic yacht that belongs to Olivier Pecous and represents the Yacht Club de France. Finally, "January Sail" (1973) owned by Gabriel Catalá is another S&S that competed in this year's edition of the Trofeo Mare Nostrum, as it participated in the Vela Clásica Mallorca of Club de Mar Palma, in the RI Classics category.

©LUIS FERNÁNDEZ / VELACLASICAMENORCA.COM



Samarkand, 1958

Seis armadoras en el Circuito Mare Nostrum

Parece ser que, finalmente, la mujer ha decidido dar un paso al frente y hacer notar su labor y su presencia en un mundo, como el de la vela clásica, hasta ahora predominantemente masculino. Así lo demuestra la presencia, con notables resultados, de seis armadoras en esta edición 2021 del Circuito Mare Nostrum.

Six committed yachtswomen in the Mare Nostrum Circuit

It seems that women have finally decided to step forward and make their presence and dedication noticed in classic sailing, until now mainly a man's world, as the great results obtained by six committed women in the 2021 Circuito Mare Nostrum clearly show.





A la hora de hablar de mujeres en el mar, no podemos dejar de hacer referencia a la figura femenina más destacada de la historia de la vela de altura de competición: Virgine Hériot (1890-1932), a quién dedicaremos en breve ese artículo cuya corta pero intensa vida tanto se merece. Tan solo quisiéramos adelantar que aún a pesar de fallecer a la temprana edad de 42 años, tuvo tiempo para completar siete vueltas al mundo y para armar una mítica saga de grandes veleros bajo el nombre de "Aile", cuyo palmarés deportivo resulta del todo excepcional, destacando la medalla de oro conseguida por el "Aile VI" en los Juegos Olímpicos de Ámsterdam. Entre sus múltiples reconocimientos a su trayectoria deportiva, Virgine Heriot recibió la Legión de Honor, otorgada por el gobierno francés, así como la medalla al Mérito Naval que le fue concedida, en 1930, por el rey de España, S.M. Alfonso XIII. Una gran carrera para una gran mujer, de aspecto frágil, fuerte carácter y marcada personalidad, para la que el mar y la vela lo eran todo.
Pero regresando a la actualidad, cabe destacar lo que decíamos al inicio sobre la creciente presencia de la figura femenina en las regatas del mediterráneo. De hecho, uno de los cuatro excepcionales NY40 que aún están en activo, el centenario "Rowdy" (1916) está armado por una gran aficionada al mar y a la vela, Donna Dyer, quién comenzó a navegar con su familia a los 8 años, a

When it comes to women at sea, we must not forget to mention the most outstanding female figure in the history of off-shore regatta sailing: Virgine Hériot (1890-1932), whose short but intense life deserves an entire editorial, which we will surely publish in a future issue. For now, we would like to mention that, although she died at the early age of 42, she had



Virgine Hériot (1890-1932), figura femenina destacada de la vela de competición.

Virgine Hériot (1890-1932), outstanding female figure in regatta sailing.

bordo de un Swan, cuando vivía en Venezuela. De ahí que hable un castellano perfecto, con el que relata que, al pasar de las cálidas aguas del Caribe a las del frío Atlántico que bañan las costas de Inglaterra, a dónde trasladó su domicilio, no abandonó su gran afición por la navegación, que la ha llevado a dar dos veces la Vuelta al Mundo junto a su marido, a bordo del Koo. Hace ocho años, el matrimonio decidió adquirir el "Rowdy", que tantas satisfacciones les está proporcionando por su belleza, elegancia y prestaciones. "No tengo un puesto fijo a bordo", declara Donna quién añade que, según su marido, "Rowdy" es como su bebé, al que cuida con el máximo mimo, confesando también que "Me encanta navegar, lo considero bueno para el alma y me siento fascinada por la competición y por el ambiente que se respira en el mundo de los barcos clásicos"

El alma vuelve a aparecer al hablar con Montserrat Valle, armadora de la goleta "So Fong" diseñada por Sparkman & Stephens y construida en Hong Kong en 1937. Y es que ella manifiesta que este barco "posee un alma que me atrapó". Y es que la base ya estaba allí, al haber comenzado a navegar de niña junto a su familia, al ritmo que marcaba la gran afición de sus hermanos por el mar y la vela. Sus primeras aguas fueron también las del Caribe, que más tarde trocó por las Mediterráneas. "Me apasiona vivir desde dentro la emoción de la competición y sentir el ambiente deportivo que reina entre la tripulación", comenta Montserrat, cuya extrema sensibilidad le ha llevado a condensar la historia del "So Fong", que en chino significa "niña bonita", en una esencia, en un perfume que para ella supone rememorar su primera navegación entre Hong Kong y Nueva York a bordo del "So Fong" y que ha sido creado por Viti Vinci de Palma.



Destacada participante en el Trofeo Mare Nostrum, la tripulación del "Argos" (1986) cuenta, a su vez, con una gran aficionada al frente, la neoyorquina Bárbara Trilling, quién adquirió este diseño de Holman & Pye, construido por los astilleros Carabela de Nick Canyeres, hace nueve años. Comenta, con gran satisfacción que "al inicio siempre quedábamos los penúltimos, mientras que ahora nunca bajamos del pódium" lo que resulta del todo cierto, a la vista de su notable palmarés, que viene a confirmar el nivel de experiencia y coordinación de su tripulación "Nadie grita, nadie se enfada y, con tan solo una mirada, todos sabemos lo que hay que hacer. Mi función es como la de una madre, que cuida de su familia y se ocupa de

enough time to circumnavigate the globe seven times and set up a legendary range of large sailing yachts named "Aile", boasting numerous wins, including the gold medal obtained by "Aile VI" in the Amsterdam Olympic Games. Among her many sport achievements, Virgine Heriot received the Legion of Honour awarded by the French government, as well as the medal to her Naval Merit granted by the King of Spain, H.M. Alfonso XIII, in 1930. A great career for a great woman. Of fragile appearance, strong character, and bold personality, the sea and sailing were Virgine Heriot's entire world.

Back to present day, the growing presence of women in Mediterranean regatta circuits deserves a special mention. In fact, one of the four exceptional NY40 still sailing today, the centenarian "Rowdy" (1916) has been set up by a great sea and sailing enthusiast, Donna Dyer, who started sailing with her family when she was 8 years old on board a Swan in Venezuela. As she tells us in her perfect Spanish, when she went from the warm Caribbean waters to the cold Atlantic ones of the coast of England, where she moved, she did not lose her enthusiasm for sailing, which has brought her to circumnavigating the globe with her husband twice, aboard their yacht Koo. Eight years ago, the couple decided to buy "Rowdy", which is providing them with great satisfactions, thanks to her beauty, elegance, and performance. "I don't' have a fixed role on board" says Donna who adds that, according to her husband, "Rowdy" is like her own little baby, as she takes care of her with great passion and dedication. She also tells us "I love sailing, I think it's good for the soul and I'm fascinated by competition and by the atmosphere that characterizes the world of classic yachts".

Reference to the "soul" is made also by Montserrat Valle, owner of the schooner "So Fong", designed by Sparkman &

que todo esté siempre a punto y en perfectas condiciones. A bordo, desde el motor a las velas, pasando por que la tripulación esté bien entrenada y vaya bien uniformada", señala Bárbara quién, a su vez, se muestra orgullosa de navegar bajo el gallardete del prestigioso Yacht Club de Nueva York.



La trayectoria de Gaby Pohlmann como armadora de un barco clásico comenzó hace cinco años, cuando su marido, Otto Pohlmann, encontró en Noruega un barco que respondía a sus requisitos, un diseño de Johan Anker con 104 años de historia, al que bautizaron como "MeerBlick Classic". "Estuvo dos años recorriendo puertos de todo el mundo, hasta que dió con él. Lo hicimos restaurar y el pasado año empezamos a regatear por las aguas baleares, ya que el barco tiene su base en el Real Club Náutico de Palma", explica Gaby quién añade que "Cuando te embarcas en un clásico, ya no puedes salir de este apasionante mundo. Me siento muy feliz de navegar junto a mi marido y de contar con una tripulación entusiasta y experta, con la que comparto grandes momentos". Entre ellos deben estar, sin duda, los vividos este verano en las diversas regatas mediterráneas en las que han participado. La buena preparación y compenetración de este centenario barco, les ha llevado a ganar la plata en La Belle Classe Regata del Principado de Mónaco, luciendo el gallardete del Real Club Náutico de Palma, aparte de tener el honor de ser uno de los barcos que compitieron por el codiciado "Trophée des Centenaires", convocado por el Club Náutico Gstaad, en el que quedaron en 6ª posición, de los 19 barcos clásicos participantes.



Hace apenas tres años, Valerie de Marotte adquirió el muy conocido "Yanira", sloop con aparejo marconi construido en 1945, según diseño de Bjarne Aas. "Me encantó el proyecto de Andrés León, co-armador del "Yanira", de ofrecer nuevas experiencias

Stephens and built in Hong Kong in 1937, as she says, "I was captivated by this yacht's soul". She also started to sail as a child with her family, following in the steps of her brothers who also loved the sea and sailing. She also first started to sail in the Caribbean, which she later changed for the Mediterranean. "I love to live the thrills of competition, experience the sporty atmosphere that reigns within the crew" says Montserrat, whose extreme sensitivity led her to condense the history of "So Fong", which in Chinese means "beautiful girl", in an essence, a perfume, created by Viti Vinci in Palma, meant to recall her first voyage from Hong Kong to New York aboard "So Fong".

Outstanding participant in the Trofeo Mare Nostrum, the crew of "Argos" (1986) also boasts a great sailing enthusiast at the forefront, New Yorker Bárbara Trilling, who, nine years ago, bought this Holman & Pye, built by Carabela shipyard of Nick Canyeres. With great satisfaction she tells us that "at the beginning we were always second to last, whilst now we always make podium" which is certainly true, considering her impressive record, which confirms the high level of experience and coordination of her crew. "Nobody yells, nobody gets mad, and, with a mere look, we all know what we have to do. My role is like that of a mother who takes care of her family and sees to that everything is always in place and in perfect conditions. From the engine to the sails to making sure that the crew is always well trained and properly dressed" says Bárbara who is also proud to race under the flag of the prestigious New York Yacht Club.

Gaby Pohlmann's path as a classic yacht owner begun four years ago when her husband, Otto Pohlmann found in Norway a boat that met their requirements, a 104-year-old Joahn Anker design, which she christened "MeerBlick Classic". "My husband spent two years visiting ports all over the world until he found her. We had her restored and last year we begun to race in the Balearic Islands, as the boat has her home port in the Real Club Náutico de Palma", says Gaby who adds "When you board a classic yacht, you can't get off this impressive world. I am really happy to be able to sail with my husband and rely on an enthusiast and expert crew, with which I share unforgettable moments". Like the ones experienced this summer in the different Mediterranean regattas. The excellent preparation of this hundred-year-old yacht and the crew's perfect synergy have allowed them to win the silver medal in La Belle Classe Regata of the Principality of Monaco, sporting the flag of the Real Club Náutico de Palma, in addition to having the privilege to compete in the highly sought-after Centenary Trophy, organized by the Gstaad Yachting Club in

a regatistas empedernidos o a aquellos que nunca han tenido la oportunidad de navegar a bordo de un clásico", comenta con entusiasmo Valerie, quién sigue haciéndonos partícipes de una sentida reflexión, "Todo es muy especial en un barco clásico, desde la belleza de sus líneas a su aroma a madera, a sus peculiares sonidos, a su majestuoso navegar. Me impresiona pensar que estos barcos seguirán sus respectivas singladuras e irán alargando sus ya largas historias, cuando nosotros ya nos hayamos ido". El "Yanira" cuenta con una tripulación fija de cinco profesionales, encargados de enseñar a navegar y regatear a todos cuantos deciden pasar a formar parte, aunque sea de forma temporal, de este emblemático barco.

"Coromoto" era el nombre del barco a motor de madera con el que Valle de la Riva se aficionó a navegar. "En él descubrí mi pasión por el mar, que no es poco para una cordobesa" rememora, recordando cuan intensa fue su emoción al descubrir el paraje aún virgen de las Islas Columbretes. Más tarde, junto a su marido Pedro Bores, uno de los socios propietarios de Puerto Sherry, afianzó su afición navegando a bordo del Dehler 36 familiar. Su contacto con el mundo de los clásicos se inició en el 2010, cuando ella y su esposo llegaron a un acuerdo, con la Fundación Hispania, para la puesta a punto y utilización del "Giraldilla" y del "Hispania", fijando la base de estos míticos barcos en Puerto Sherry. Esto les llevó, a su vez, a cerrar un trato con el muy exclusivo Yacht Club de Mónaco para organizar, en años alternativos, una regata en la que se comprometía a navegar la flota existente de los 15M.FI. entre ellos el "Hispania", naciendo así, en el 2012, la Semana Clásica de Puerto Sherry. El prematuro fallecimiento de Pedro Bores no desanimó a Valle en su proyecto de que Puerto Sherry, cuya flota estaba y sigue estando compuesta en un 70% por veleros, abriese de par en par sus puertas a los clásicos, potenciando, ya desde su posición de presidenta del Club Náutico Puerto Sherry, la Semana Clásica, impulsando junto a otros clubes el Trofeo Mare Nostrum, recuperando y armando - con la colaboración de reconocidos navegantes andaluces y santanderinos - diversos barcos y promoviendo todo tipo de importantes iniciativas, como la de crear la Fundación de Vela Clásica de España, de la que también es presidenta. "Me queda mucho que aprender y mucho que recorrer, pero me sobra entusiasmo para hacerlo".



Saint Tropez, making sixth place out of 19 participating classic yachts.

Just three years ago, Valerie de Marotte bought the well-known "Yanira", a Marconi rigged sloop built in 1945 following a Bjarne Aas design. "I really liked the project started by Andrés Leon, co-owner of "Yanira", that is to offer new experiences to veteran yachtsmen or to all those people who have never had the chance to sail on a classic yacht" says thrilled Valerie, who adds "Everything is extremely special aboard a classic yacht, from the beauty of its lines to the scent of the wood, its unique sounds, its majestic way of sailing. It is moving to think that these yachts will keep on sailing their respective voyages and keep on lengthening their already very long lives when we will no longer be here". "Yanira" has a fixed crew comprised of five professional sailors, whose role is to teach sailing and racing to all those people who decide to be part, even for a short period of time, of this historic yacht.

"Coromoto" was the name of the wooden motorboat aboard which Valle de la Riva developed her love for sailing. "Aboard this boat I discovered my passion for the sea, which is quite a bit considering my Cordoban origins" she tells us as she recalls the thrill she felt when she first discovered the virgin Columbretes islands. Later, together with her husband Pedro Bores, one of the owning partners of Puerto Sherry, she consolidated her passion for sailing aboard the family's Dehler 36. She entered the world of classic sailing in 2010 when, together with her husband, they reached an agreement with the Fundación Hispania to service and use "Giraldilla" and "Hispania", setting the home port of these legendary yachts in Puerto Sherry. This also allowed them to reach an agreement with the very exclusive Monaco Yacht Club to organize, every two years, a regatta in which the existing 15mR fleet could race, including "Hispania", and this is how the Semana Clásica de Puerto Sherry was born in 2012. The premature death of Pedro Bores did not discourage Valle from continuing to work on the project of opening Puerto Sherry, whose fleet was and still is comprised of mainly sailing boats (70%), to the world of classic yachts. As president of Puerto Sherry, she supports Semana Clásica, promoting together with the other clubs the Trofeo Mare Nostrum, recovering and servicing several boats with the collaboration of renowned yachtsmen from Andalucía and Santander, and promoting all sorts of important initiatives, as creating the Fundación de Vela Clásica de España, of which she is also the president. "I still have a lot to learn and have a long way to go, but I undoubtedly have plenty of enthusiasm to do it all".



***Sea Fever*, 1971**

SITGES CLASSIC DISFRUTE ASEGURADO

Si al indudable encanto de una población costera y marinera como Sitges le unimos un buen viento, un alto espíritu competitivo de las tripulaciones en el mar y un grato ambiente de camaradería en tierra, el grado de disfrute está ciertamente asegurado. Y esto es lo que la nueva regata Sitges Classic ofreció durante el fin de semana del 30, 31 de julio y 1 de agosto, agrupando a una flota repartida en tres clases: Promo Clásico, Promo Época y Clásico CIM, siendo el "Sea Fever", Husler 28 diseñado por Holman & Pye, construido en 1971 por Astilleros Carabela y patroneado por nuestro editor Enrique Curt, el vencedor de ésta última categoría, así como de la clasificación general. "Chapungu" de José Mª Paez y "Dreva" de Jean Charles Fossati fueron, respectivamente, los vencedores de las otras dos categorías.

La promotora de esta gran iniciativa, Sitges Classic S.L., que cuenta con el apoyo del Puerto de Aiguadolç, del Club de Mar y del Ayuntamiento de Sitges, está ya trabajando en la organización de la próxima edición, que tendrá lugar los días 1, 2 y 3 de julio 2022, con nuevos alicientes, como mercadillo náutico, punto de encuentro para las tripulaciones, eventos diversos en distintos puntos de la localidad de Sitges y con una bocana del Puerto de Aiguadolç más profunda, 3 metros, para poder acoger a barcos de mayor calado.

Fotos ©alderartstudios.com

mr@sitgesclassic.com



GUARANTEED FUN

If to the indisputable charm of a coastal fisherman village like Sitges we add good winds, crews' competitive spirit at sea and a friendly atmosphere of comradeship on land, a high level of enjoyment is certainly guaranteed. And this is what the new regatta Sitges Classic offered on July 30, 31 and August 1, gathering a fleet divided into three classes: Promo Classic, Promo Vintage and Classic CIM. "Sea Fever", Husler 28 designed by Holman & Pye, built in 1971 by Astilleros Carabela and with Enrique Curt, publisher of this magazine, at the helm, won first place in the latter category as well as in the overall ranking. "Chapungu" owned by José Mª Paez and "Dreva" owned by Jean Charles Fossati were the winners of the other two classes, respectively.

The promoter of this great event, Sitges Classic SL, which relays on the support of Puerto de Aiguadolç, Sitges Club de Mar and the City Council, is already working on the organization of the next edition that will be held on July 1, 2 and 3 of 2022. This second edition will have new allures, including a nautical market, a crews' meeting point, as well as the possibility to enjoy several events that will be held in different parts of the town of Sitges. Additionally, Puerto de Aiguadolç will boast a 3-metre draft port entrance to be able to welcome boats with deeper drafts.

Photos ©alderartstudios.com

mr@sitgesclassic.com

VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA

www.velaclassicacostabrava.com

Ya hay fecha prevista para la V edición de esta regata que, año tras año, se va afianzando como una de las citas importantes del calendario. En esta ocasión, serán los días 10, 11 y 12 de junio los que reúnan en el bello enclave de El Estartit, puerto y puerta de las islas Medas, a los barcos Clásicos, Época y Espíritu de Tradición atraídos, a su vez, por el hecho de ser ésta una de las pruebas puntuables para la Copa de España de Clásicos 2022.

The 5th edition of the Vela Clàssica Costa Brava, regatta that is consolidating itself on the classic yacht race calendar, will be held on June 10, 11 and 12, 2002. During the three-day event, Classic, Vintage and Spirit of Tradition boats will gather in the beautiful port of El Estartit, door to the Medas islands, also attracted by the fact that this regatta counts towards the 2022 Classic Yachts Copa de España.



FOLÍA

YAWL

Folía

YAWL

Eslora | LOA: 16,60 m · Manga | Beam: 4,08 m · Calado | Draft: 2,40 m · Desplazamiento | Displacement: 25,23 t · Eslora en flotación | Floating line: 11,98 m · Diseño | Design: Paul Böhling · Año | year: 1955 · Astillero | Shipyard: Schlichting

Alnwick Friedrich Harmstorf era un industrial alemán especializado en la construcción y explotación de barcos mercantes. Su actividad comenzó hacia 1937 y después de la Segunda Guerra Mundial tuvo un crecimiento exponencial, que le llevó a absorber varios acreditados astilleros. Uno de ellos fue el de la familia Schlichting que, entre las dos guerras, había construido varios yates famosos pero que no pudo superar ni la crisis postguerra ni el hecho de fallecer, justo en 1946, tanto el anciano fundador Johannes como su hijo y sucesor Rudolph. Ya bajo la propiedad de Alnwick Friedrich Harmstorf, el astillero Slichting se especializó en la construcción de buques mercantes de elevado tonelaje (para la época) y construyó solamente un yate de recreo más, para sí mismo y su familia, al que llamó "Jutta", en honor a su esposa. De diseñarlo se encargó Paul Böhling, un genial diseñador y constructor de barcos de acero y aluminio y que fue el primero en aplicar, en barcos de recreo, el proceso de unión de planchas por soldadura en lugar de remaches. El "Jutta", construido de doble forro de madera, según la tradición de Schlichting, resultó un barco muy elegante, con un estilo inspirado en los diseños de Olin Stephens: bonito arrufo, caseta nítida en una cubierta muy despejada. Un estilo que, en Alemania, tuvo mucho éxito y así fueron concebidos, por ejemplo, los "Rubin" II y III de Hans Otto Schuman, el "Samarkand" del Presidente de IBM, el "Germania" de Von Krupp y otros. Al igual que ellos, "Jutta" se ideó pensando en la fórmula KR, típicamente alemana, que combina cascos rápidos con interiores confortables, siendo por lo tanto un 11 metros KR. Lamentablemente, Alnwick Harmstorf era un hombre sumamente ocupado y durante la década de los sesenta "Jutta" pasó largos años en estado de semi abandono, en la exclusiva isla de Sylt en el Mar del Norte, hasta que encontró a otro apasionado propietario que se ocupó de restaurarlo, a mediados de los años setenta. Durante veinte años, el rebautizado como "Wilhelmine von Klouten" navegó por los mares del norte hasta que, en 1993, al jubilarse su propietario, emprendió un largo crucero que le trajo hasta el Mediterráneo dónde, a principios del nuevo siglo, cayó nuevamente en el abandono, esta vez en el puerto griego del Pireo donde, afortunadamente, fue descubierto por un armador español que lo adquirió y trasladó a Mallorca, donde volvió a ser restaurado y pasó a llamarse "Folía". Este verano, el "Folía" se ha hecho merecedor de la 1ª Copa de España en la categoría Clásicos, a manos de la recién creada Fundación Vela Clásica de España, cuya principal función es, precisamente, la de recuperar y activar barcos clásicos en riesgo de deterioro.

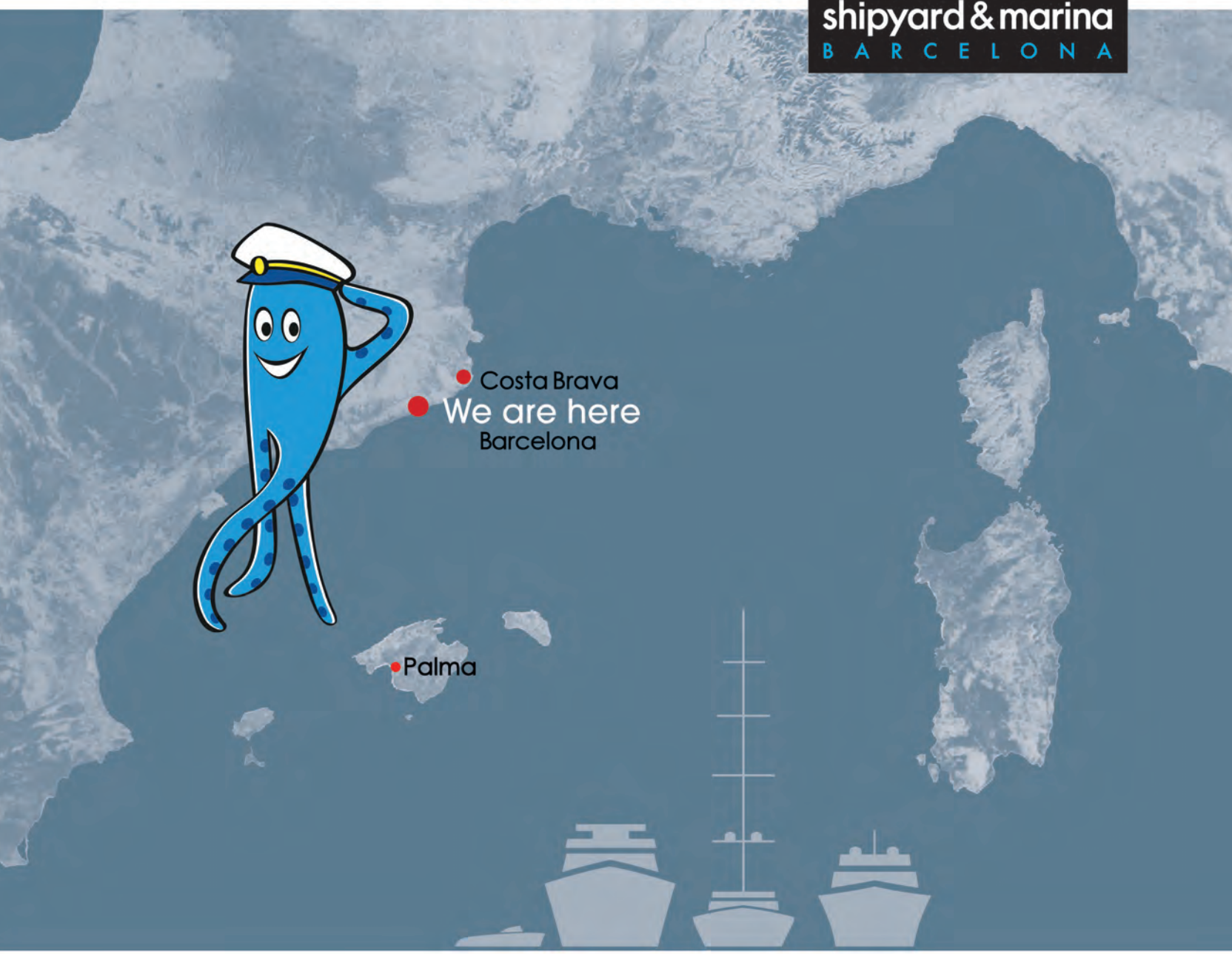
Texto: Leonardo García de Vincentiis
Foto: Club Náutico Puerto Sherry

Alnwick Friedrich Harmstorf was a German businessman who specialized in the construction and exploitation of merchant ships. His activity begun around 1937 and after World War II it experienced a significant growth that led him to acquire several prestigious shipyards. One of them was owned by the Schlichting family that, during the two wars, had built several iconic yachts but was not able to overcome the post war crisis nor the death, in 1946, of founder Joahnnes as well as of his son and successor Rudolph. Under the ownership of Alnwick Friedrich Harmstorf, Slichting shipyard specialized in the construction of high tonnage merchant ships and built only one recreational yacht for the owner and his family, which was named "Jutta", in honour of the owner's wife. Paul Böhling was in charge of the design. He was a brilliant steel and aluminium boat designer and builder who introduced for the first time in recreational yachting the process of joining plates by welding instead of by using rivets. "Jutta", built in double layers of wood, following Schlichting's tradition, proved to be a very elegant boat, a nod to Olin Stephens's designs: beautiful sheer, a deckhouse featuring clean lines, and an uncluttered deck. A very successful style in Germany that led to the construction of other units, including "Rubin" II and III owned by Hans Otto Schuman, "Samarkand" of the president of IBM, "Germania" of Von Krupp and many others. Just like them, "Jutta" was designed to meet the requirements of the typically German KR formula, which combines fast hulls with comfortable interiors, in fact, "Jutta" is an 11-metre KR. Unfortunately, Alnwick Harmstorf was a very busy man and during the 1960s "Jutta" was left in a state of neglect in the exclusive island of Sylt in the North Sea. Until the mid-1970s, when she was found by another passionate boat owner who renovated her. For over twenty years, the re-christened "Wilhelmine von Klouten" sailed in the north sea until, in 1993, when her owner retired, she undertook a long voyage that brought her to the Mediterranean where, at the beginning of the new century, she fell again into neglect, this time in the Greek port of Pireo where, luckily, she was found by a Spanish boat owner who bought her and brought her to Mallorca, where she was once again restored and named "Folía". This summer, "Folía", which now belongs to the Fundación Vela Clásica de España, whose main function is exactly to resotre classic yachts that are at risk of deterioration, won the 1st Copa de España in the Classics category.

Text by Leonardo García de Vincentiis
Photograph: Club Náutico Puerto Sherry

the perfect location

varador
shipyard & marina
BARCELONA



SINCE 1984

varador
shipyard & marina
BARCELONA

TENDERCLINIC+

Dic de Llevant s/n (Port) 08350 Arenys de Mar (Barcelona)
info@varador2ooo.com - www.varador2ooo.com
T + 34937957090 M +34674222413 M +34669682337

JOTUN
Restauraciones sostenibles

Con su amplia gama de productos sostenibles, Jotun ha colaborado, a lo largo de este año 2021, en tres ambiciosos proyectos de restauración de verdaderos tesoros del patrimonio marítimo.
Uno de ellos, el "Morwenna" se ha llevado a cabo por iniciativa de Adams Davis, regatista inglés participante en diversas regatas alrededor del mundo, aunque sus orígenes como pescador hacen de él un enamorado de la navegación tradicional. El "Morwana" es una réplica del famoso 45' Mischief que perteneció al explorador británico Bill Tillman y fue construido en 1909 por Thomas Baker en Cardiff.
Otra de las colaboraciones ha sido con Oastarte Sailing, proyecto de dos jóvenes guipuzcoanos, Amuatitz Lertxundi y Edgar de Pedro, iniciado en 2017 y encaminado a la recuperación de embarcaciones clásicas, ofreciendo luego la posibilidad de navegar en ellas. Gracias a esta iniciativa el velero clásico "Lucretia", diseño de G. de Vries Lentsch Jr construido en 1927 en teca, caoba y roble, está viviendo una segunda juventud pasando a ser, con sus 19,30 metros de eslora y sus más de 180 metros cuadrados de superficie vélica, uno de los barcos más antiguos y notables actualmente en activo en el Cantábrico. Un segundo barco, de



Sustainable refits

With its wide range of sustainable products, Jotun has collaborated in three ambitious restoration projects of true treasures of the maritime heritage.
One of them was the refit of "Morwenna", which was commissioned by Adams Davis, English yachtsman who has participated in several round de globe regattas, but whose fisherman origins make him an enthusiast of traditional sailing. "Morwana" is a replica of famous 45' "Mischief" that belonged to British explorer Bill Tillman and was built in 1909 by Thomas Baker in Cardiff.
Jotun also collaborated with Ostarte Sailing, the project of two youngsters from Guipuzcoa, in the North of Spain, Amuatitz Lertxundi and Edgar de Pedro. Established in 2017, the project's goal is to recover classic boats and give them the possibility to sail. Thanks to this initiative, classic sailing yacht "Lucretia", designed by G. de Vries Lentsch Jr and built in 1927 in teak, mahogany and oak, is enjoying her second wind and is currently the oldest and most outstanding boat sailing in the Cantabrian Sea. Another boat was also recovered thanks to this project. "Tanit", built in acacia and iroko wood in Tunis in 1961, was commissioned by French adventurer and writer Henry de Montfried. After long and extensive refit work with products provided by Jotun, she is now back at



Aran, 1903

pleados, especialmente del antifouling" coinciden ambos responsables de Ostarte Sailing.

Y una última acción ha sido con World Sailing Experience, compañía formada por Lluis Romero y Pau Tatania que ha llevado a cabo la restauración de la goleta "Aran", construida en Viken (Suecia) hace 118 años, con el objetivo de utilizarla como buque escuela y promover la navegación tradicional por aguas de la Costa Brava catalana, con el reto añadido de convertirla en un barco 100% sostenible. Y ahí entra de pleno Jotun, empresa pionera en pintura sostenible y que trabaja bajo la regulación de productos biocidas de la UE.

Algunos de los productos Jotun utilizados en estos proyectos de refit han sido: Vinyl Sealer, imprimación selladora monocomponente, pigmentada con aluminio para una mayor resistencia al agua e Easy Primer, imprimación alcídica de alta calidad y alto poder cubriente y, como antiincrustantes, NonStop II y Mare Nostrum de matriz blanda, ambos autopulimentables. En cuanto al Easy Gloss fue el utilizado para la obra muerta, siendo una imprimación alcídica especialmente recomendable para barcos de madera, al resultar más flexible que los productos a base de dos componentes.

www.jotun.com

nombre "Tanit" y construido con maderas de acacia e iroko en Túnez en el 1961, por encargo del aventurero y escritor francés Henry de Montfried, ha tenido también la suerte de pasar por sus manos para, tras someterse a un largo y profundo refit con productos suministrados por Jotun, volver al mar con su esplendor recuperado. "Viviendo en el Cantábrico, nuestros barcos pasan mucho tiempo amarrados en invierno. De ahí que nos sorprenda muy gratamente, al sacar los barcos del agua, constatar la magnífica reacción de todos los productos Jotun em-

sea. "Living in the Cantabrian Sea, our boats spend long periods of time moored in the docks in winter. Therefore, we are pleasantly surprised, when we get the boats out of the water and see the fantastic results provided by Jotun products, especially the antifouling" agree the founders of Ostarte Sailing.

The third refit project Jotun carried out was with World Sailing Experience, company established by Lluis Romero and Pau Tatania, and involved the restoration of schooner "Aran", built in Vikenn (Sweden) 118 years ago. The goal is to use her as a training vessel and promote traditional sailing in Costa Brava, Catalonia. Additionally, their goal is for the boat to be 100% sustainable. And this is when Jotun comes into action, pioneering company in sustainable paintings whose products comply with the EU's biocidal products regulation.

Here are some of Jotun's products used in these refit projects: Vinyl Sealer, one component sealer, aluminium pigmented for increased water resistance, and Easy Primer, high-quality alkyd primer with very good filling properties. As antifouling, NonStop II and Mare Nostrum were used, both are self-polishing and assure an active surface.

On the other hand, Easy Gloss was used for the freeboard, it is an alkyd primer especially recommended for wooden boats as it is more flexible than two-component products.

www.jotun.com

Morwenna, 1909



Fundación Vela Clásica de España



El éxito de los barcos que han representado a la Fundación Vela Clásica de España a lo largo del Circuito Mare Nostrum, "Folía" (1955) y "Gipsy" (1927), culminó con la proclamación de ambos como ganadores de la 1ª Copa de España en las categorías de barcos Clásicos y de Época respectivamente, recibiendo dicho preciado galardón de manos del presidente del Club Marítimo de Mahón, D. Antonio Hernández.

Posteriormente, ya entrado el otoño y de regreso a su puerto base, Puerto Sherry, "Gipsy" sufrió las consecuencias de una deflagración que se produjo cuando se estaban realizando labores de mantenimiento a bordo y que, afortunadamente, se saldó sin graves daños personales aunque con importantes destrozos en el barco. No obstante, el propósito de la Fundación es iniciar de inmediato los trabajos de recuperación de este barco, al que tan solo le faltan cinco años para festejar su centenario.

En otro orden de cosas y ya dentro la labor social de la Fundación, fue muy emotiva, didáctica y lúdica la jornada de Vela Clásica organizada a principios de verano en Puerto Sherry para que los niños de la Fundación Olivares, enfermos de cáncer, disfrutaran de una jornada de navegación tradicional a bordo del "Gipsy" y del "Giraldilla", en la que pudieron sentirse piratas por un día, con la libertad y emoción que tan solo proporciona navegar en mar abierto.

También y dentro del acuerdo de colaboración que FVCE ha desarrollado con AFANAS El Puerto y Bahía (asociación de familias con miembros que tienen discapacidades intelectuales integrada en Plena Inclusión), este pasado otoño han comenzado las salidas a navegar por la bahía de Cádiz de sus miembros. En este sentido, tanto Gipsy1927 como la propia Fundación, están desarrollando un programa de colaboración con la mencionada asociación para la inclusión en el mercado laboral de sus asociados.

www.fundacionvelaclasicadeespana.es

The success of the boats representing the Fundación Vela Clásica de España (FVCE - Spanish Classic Sailing Foundation) on the Mare Nostrum Circuit, "Folía" (1955) and "Gipsy" (1927), reached its zenith with the proclamation of both yachts as the winners of the 1st Copa de España in the Classics and Vintage category respectively, receiving the prestigious award from the president of the Club Marítimo de Mahón, D. Antonio Hernández.

However, in the autumn, when back at her home port Puerto Sherry, "Gipsy" was involved in an explosion that occurred while maintenance work was being carried out on board. Luckily, nobody was seriously injured, however the boat suffered extensive damage. The Foundation intends to start immediately the repair work of this boat that in just five years will turn 100-years-old.

As for the Foundation's social commitments, the Classic Sailing Day organized at the beginning of summer in Puerto Sherry was very emotional, educational, and entertaining. The event was meant to allow the children of the Fundación Olivares, all suffering from cancer, to enjoy a day out at sea on board "Gipsy" and "Giraldilla" where they were pirates for one day, enjoying the freedom and thrills that can only be felt when sailing in the open sea.

Additionally, thanks to the collaboration agreement signed with AFANAS El Puerto y Bahía (association of families with disabled members), this autumn, FVCE has started organising sea outings in the bay of Cadiz for the members of the association. Furthermore, Gipsy1927 and the Foundation have also developed a collaboration programme with the association to support its members' inclusion in the labour market.

www.fundacionvelaclasicadeespana.es

UN AÑO DE DESPEGUE

Este año 2021 hemos asistido al resurgimiento del circuito de regatas de los barcos clásicos. Hemos podido disputar el Circuito Mare Nostrum en los que ocho de los quince barcos que acabaron en las tres primeras plazas de cada categoría son socios de la AEBEC y hemos otorgado la primera edición de la Copa de España cuyos primeros ganadores fueron el Gypsy y el Folía, ambos miembros también de la AEBEC.

El pasado 7 de septiembre se ha publicado en el B.O.E. el nuevo Reglamento de Buques y Embarcaciones históricas que, como ya hemos dicho en varias ocasiones, lleva el sello de nuestra colaboración. Ahora ya está oficialmente en vigor y nos encontramos de lleno en la fase de individuación de los criterios necesarios para que un barco pueda acceder al nuevo registro previsto por ese reglamento. Queda trabajo por delante y queremos dejar constancia que la acogida de la DGMM a nuestras aportaciones está siendo muy alentadora.

El 9 de diciembre hemos celebrado las Asambleas de 2020, que no pudimos celebrar a causa de la pandemia, y la de 2021. En la segunda, a propuesta de la Junta, se aprobó otorgar la calidad de Socio de Honor a D. José Miguel Manaute por su labor en la redacción del Reglamento de Buques y Embarcaciones históricas y por su muy señalada simpatía hacia nuestras aportaciones.

A propuesta de un socio, la Asamblea aprobó inciar conversaciones con el Real Club de Yates de Malta (RMYC), con vistas a que participe en las regatas del Mediterráneo.

Por último, anotamos el éxito que está teniendo nuestra encuesta en internet sobre el CIM. Ya hemos obtenido un buen nivel de respuesta y animamos a todos los apasionados que aún no lo hayan hecho a pedir el enlace personal de acceso a la encuesta, a través de nuestra web **www.aebec.org**



©Laura G. Guerra

A BOOSTING YEAR

In 2021, we witnessed the comeback of the classic boat regatta circuit. We enjoyed the Mare Nostrum Circuit on which eight of the fifteen boats that made the first three places on the podium in each category were AEBEC members.

We also celebrated the first edition of the Copa de España, whose first winners were "Gypsy" and "Folía", both AEBEC members.

Last September 7, the BOE (Official Gazette of the Spanish State) published the new Regulation of Historic Vessels and Yachts that, as we have already said on various occasions, bears the imprint of our collaboration. It has now officially come into effect and we are currently in the phase of identifying the necessary criteria for a boat to be introduced in the new registry established by the new regulation. There is still work to be done and we would like to state, for the record, that the way the DGMM (General Directorate for Merchant Marine) is receiving our contributions is very encouraging.

On September 9, we celebrated the 2020 Assembly, which we were not able to hold due to the pandemic, and the 2021 Assembly. In the latter, on the Board's proposal, D. José Miguel Manaute was made honorary member of the association for the work he carried out in drafting the Regulation of Historic Vessels and Yachts and for his support to our contributions.

The Board approved a member's proposal to begin conversations with the Real Club de Yates de Malta (RMYC) to participate in the regattas in the Mediterranean.

Last but not least, we would like to mention the success that our survey on the CIM is having on the Internet. Participation is high and we would like to invite all those classic yacht enthusiasts who haven't done it yet to request their personal link to access the survey via our website **www.aebec.org**



Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista especializada

Edición en papel
8 € x ejemplar

Edición digital
GRATUITA

SOLICITA TU EDICIÓN

Papel: distribucion@curtediciones.com o llamando al +34 933 180 101

On line: www.curtediciones.com

Sea fever revista oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo

Diana

Barco clásico sueco

Año 1964





- Barco de madera en perfecto estado de navegación.
- Motor revisado Yanmar 35 CV.
- Situado en el puerto del Garraf (junto a Barcelona, 30 km).
- Electrónica, seguridad, nevera, cocina, baños y 4 literas (más dos en bañera central).

Eslora: 10,4 m
Manga: 3 m
Precio: 39.000 euros

Tel. **607 314 373**
jbarjau@hotmail.com
Propietario: Javier Barjau Eldracher

BARCOS SINGULARES

NUEVO



LA 28

Un clásico moderno de madera moldeada en frío y al vacío construido en Alemania con caoba Okumé y Khaya. Aparejo de carbono y dyform. Velocísimo y fácil de manejar.

Eslora 8,50 m | Manga 2,50 m | Calado 1,5 t | Velamen 37 m² | Precio 120.000 € + IVA

NUEVO



WIANNO SENIOR

Monotipo de fibra, con las mismas características del original de madera de 1914. En los Estados Unidos hay centenares y fue el barco preferido de John Kennedy. Está admitido como clase por el C.I.M.

Eslora 7,62 m | Manga 2,42 m | Calado 1,83 m | Desplazamiento 2,1 t. | Precio 76.000 € + IVA



ARTAKO

Velocísimo crucero-regata diseñado por S&S en 1963 y construido por MYABCA en Pollensa. Gran palmarés de regatas, excelentes condiciones de mantenimiento, muchas velas. Barco de gran relevancia histórica.

Eslora: 12,72 m | Manga: 3,43 m | Calado 2,00 m | Desplazamiento: 11,5 t

Precio 80.000 €



REGALADE

Shpountz 38/40. Interesante goleta cangreja oceánica, año 1999, diseño de Daniel Bombigher, construcción de madera moldeada. Fácil de maniobrar y centro de la atención en cualquier fondeo. Espíritu de Tradición. Interior amplio de espacio abierto. Ideal para trotamundos, en excelentes condiciones. Bandera francesa.

Eslora: 12,62 m | Manga: 4,08 m | Calado: 1,50/2,50 m | Desplazamiento: 12 t | Precio: 140.000 €



PAPAYA

Clásica goleta de viaje de diseño y construcción italianos. Veloz, simple de manejar, cómoda y elegantísima. Casco de fibra, cubierta de teca y cabina de madera. Precioso interior de teca. Quizás el diseño más famoso de Sciarrelli.

Eslora: 15 m | Manga: 4,00 m | Calado: 2,10 m | Desplazamiento: 11,5 t | Precio: 70.000 €



SA BARDISSA II

S&S34, Carabela 1973, madera moldeada. Es el antiguo Cariño de Jacinto y Nena Viladomíu. Barco rápido, ceñidor y muy bueno en tiempos duros: Campeón catalán de clásicos en 2018. Un gemelo ganó la Sidney-Hobart en 1970 y otro llegó segundo en 2015. Gran habitabilidad en sus reducidas dimensiones. Excelentes condiciones.

Eslora 10,34 m | Manga 2,90 m | Calado: 1,98 m | Desplazamiento 6,5 t Precio: 40.000 €

Móvil +34 699 77 28 78 - lgarcia@barcos-singulares.com

www.barcos-singulares.com

Infoser Nautic "Los Clasicos"

Just wooden/vintage/converted work boats, Since 1994 **Brokerage & Survey & Technical Assistance**

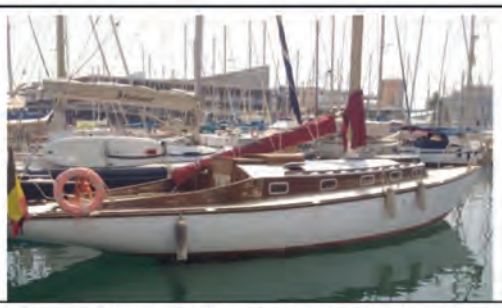
B R O K E R A G E www.infosernautic.com *Survey & Technical Assistance Since 1994.*



Camper & Nicholson Jolina 35
Precioso diseño construido por astillero Clare Lallow.
Año: 1958, eslora 10,69 m
Palo y botavara aluminio
Motor 27 Hp nuevo.
Listo para navegar.Barcelona
Precio: 29.000 euros Lista 6ª.



Sparkman&Stephens nº 1710-C23 (10,98 x 2,72m, Pre.Swan 36)







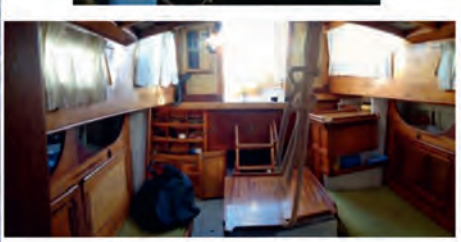
Construido magnificamente por Ateliers&Chantiers Ziegler-Frères, en 1965.Casco&Cubierta perfecto. Motor nuevo, faltan Acabar interiores. Base: Barcelona. **Precio: 11.000 e URGENTE**

Cuando ejerzo de Asesora en una rehabilitación, no me busquen en una oficina, si no a bordo, siguiendo el día a día, porque trato a cada barco con la misma ilusión que pone el Armador.
When I work as an Advisor in a boat restoration, don't look for me in an office, but on board, following the day to day, because I treat each ship with the same enthusiasm as the Owner.
Cuando hago una inspección, no tengo prisa, se deben revisar todos los rincones. No dude en solicitar un ejemplo de mis Surveys, podrá valorar el trabajo y su calidad.
When I do a boat survey, I'm not hurrying, every corner should be checked. Don't hesitate in asking for an example of my surveys, then you can see the work and its quality.

Cúter 40' forro de pino noruego con estructura en roble, acacia y pino del país, diseño y construcción Pau Ferrer (Baleares).
11,50 mts x 3,30 mts.
Desplaza 13 Tons.
Motor nuevo Sole 45 Hp con 300 h.
Estado: operativo aunque hay que ponerlo muy al día.
Forro en muy buen estado.
Muy buena habitabilidad.
Rápido en su navegación.
Precio: 13.900 euros







Clase MAÏCA, "Belisa" Chantiers De Rovere 1961





"Belisa" (11,38 x 2,87mts) necesita restauración en cubierta e interiores: casco caoba en perfecto estado. URGENTE: se escuchan ofertas. Base: ASTURIAS

Herreshoff II, 1974.
Eslora 8,81 mts
manga 2,44 mts
Motor Mini Solé Diesel de 26 Hp.. B & G , RESTAURADO
Precio:29.900 e.



CONTACTO: Mònica Xufré, Tel: +34 609.448.459 (Whats app & Telegram) barcosclasicos@infosernautic.com

Líderes de la prensa náutica en España

THE BEST Superyates & Marinas · SKIPPER · PESCA A BORDO · REGATA · embarcaciones neumáticas motos acuáticas · Sea fever BARCOS CLÁSICOS











Leaders
of the nautical
press
in Spain



CURT EDICIONES SA · Difusión Náutica

www.skippermar.com
www.curtediciones.com
www.difusionnautica.com





ASTILLEROS DE
MALLORCA

CLASSIC YACHT RESTORATIONS | REFIT & REPAIR | CONCEPTS | STRUCTURAL CHANGES | PERFORMANCE ENHANCEMENTS | COMPOSITES | RIG OVERHAULS