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

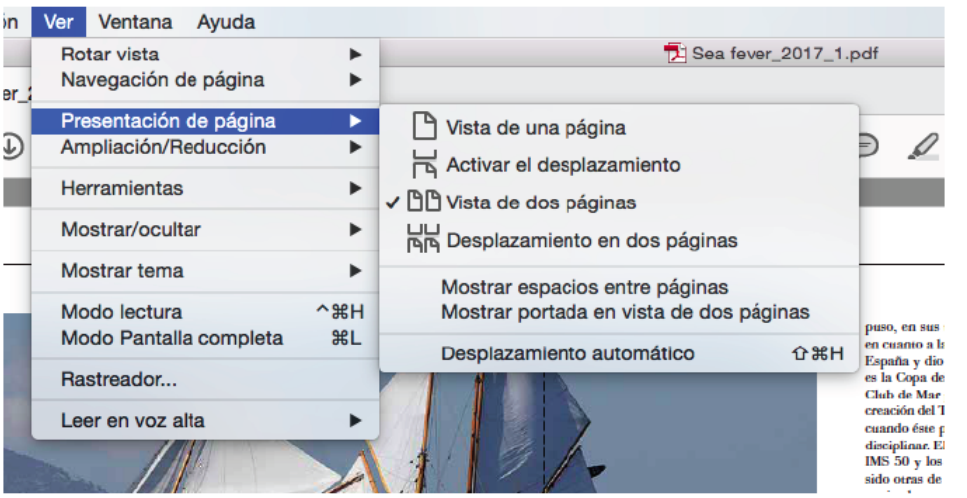
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 12 | 2022/2 | PVP 10€
Canarias y aeropuertos 10,20€

Sea fever

BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



KARMATÁN
Lobo con piel de cordero

TROFEO MARE NOSTRUM 2022
AL MÁS ALTO NIVEL

CINCO HERRESHOFF REUNIDOS EN MAHÓN

DESDE CUBIERTA: La opinión de los armadores



Solé Diesel

Más de 100 años ofreciéndote las mejores soluciones.

soledіesel.com | info@soledіesel.com



MIL GRACIAS

Me van a permitir que aproveche estas líneas para agradecer el premio que me acaba de ser otorgado: el Timón de Comunicación de Gaceta Náutica. La directora de dicha publicación, Elena Pipó, me halaga al decir de mí: "Ella abrió el camino que hemos seguido otras mujeres en el mundo de la náutica", para continuar manifestando que " aunque siempre hemos trabajado en competencia, la considero una maestra y una amiga". Y este hecho, el de recibir el galardón de manos de alguien que, al igual que yo, ejerce su trabajo con pasión, es lo que me llena de gran satisfacción. Eso y compartir podium con otros premiados: Pedro Vaquer – armador del Nadir ganador de la última edición de la Copa del Rey y Campeón del Mundo de la muy competitiva clase Swan 42 -; Toni Moreno- as del piragüismo perteneciente al Club Náutic Port de Pollença -; Comisión Naval de Regatas – cuya labor ha sido clave en el desarrollo de la vela de crucero en España y cuyo merecido timón recogió el almirante Jaime Rodriguez Toubes -; Miquel Felix Chicón - por su trayectoria como Jefe de Salvamento Marítimo de Palma hasta su reciente jubilación – y Ecco Wave Power – por el innovador sistema generador de energía aprovechando el oleaje del mar, que está en vías de instalación en Port Adriano – todos ellos con muchos más méritos que los míos, que no son otros que haber tenido la posibilidad de volcar, en mi día a día laboral, mi gran amor por el mar y la navegación.



Yolanda Llinás
Directora | **Editor**

A HEARTFELT THANK YOU

Please allow me to take advantage of this opportunity to say thank you for the prize I was recently awarded: the Timón de Comunicación de Gaceta Náutica. Elena Pipó, Director of said publication, also had some flattering words for me: "She paved the way for many women in the nautical world" and added "even if we have always worked in competition with each other, I consider her a teacher and a friend". And I must say that receiving this prize from someone who, just like me, does her job with passion, is a great satisfaction. As is sharing the podium with other winners: Pedro Vaquer – owner of Nadir, winner of the latest edition of the Copa del Rey and World Champion in the competitive Swan 42 class; Toni Moreno - canoeing champion from Club Náutic Port de Pollença; Comisión Naval de Regatas – whose contribution to the development of sailing in Spain has been crucial and whose deserved prize was received by Admiral Jaime Rodriguez Toubes; Miquel Felix Chicón - for his career as Head of Sea Rescue in Palma until he recently retired; and Ecco Wave Power – for the innovative energy generating system powered by the movement of the sea, currently being installed in Port Adriano – all awarded for much more deserving merits than mine, which consists in having had the opportunity to enjoy my great passion for sailing and the sea while doing my job.









Fotógrafo | Photographer
04 Oscar Torveo

Noticias | News
06 Badalona: Vibra con la vela tradicional | Vibrates at the rhythm of traditional sailing
08 Götherborg: El velero más grande del mundo | The largest sailboat · Solé Diesel: Reconocimiento a los armadores de barcos clásicos | Acknowledgement to classic boat owners
10 Club Marítimo de Mahón: Recupera sus amarres | Gets back its berths
12 Solé Diesel: Hélice plegable | Folding propeller · Sasga Yachts: Adiós a un referente de la náutica | Farewell to an emblematic figure in yachting

Circuito Mare Nostrum 2022
14 Trofeo Mare Nostrum: Al más alto nivel | At the highest level
19 Desde Cubierta | From Deck
26 Al margen del Circuito | In addition to the Circuito
30 Herreshoff: Cinco ejemplares en el Circuito | Five designs at the Circuito

Historia | History
38 Snipe: Un barco legendario | A legendary yacht

Legado | Legacy
48 Karmatán II: Un lobo con piel de cordero | A wolf in sheep's clothing



Fundaciones | Foundations
60 Fundación Vela Clásica de España: Atarazana en Puerto Sherry | Boatyard in Puerto Sherry

Asociaciones | Associations
61 AEBEC: Últimas noticias | Latest News

Agenda
64 La vela clásica en el panorama internacional | Classic Sailing on the international scene





Portada | Cover: Rob Roy (1956)
Vela Clásica Costa Barva - Club Nàutic Estartit 2022
©Torveo

Directora | **Editor**: Yolanda Llinás
yllinas@gmail.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**: DL 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



Oscar Torveo

A los 14 años me regalaron un curso de vela en el club náutico de mi ciudad, Barcelona. Ese fue el punto de partida de una pasión por el mar que crece día a día, navegando y capturando cada instante. Con los conocimientos de capitán de yate, instructor de vela y graduado en medios audiovisuales, creé hace 9 años Torveo Foto, especializada en eventos náuticos. Desde entonces acudo como fotógrafo a regatas nacionales e internacionales como la Barcelona Winter Series, Godó Vela, Vela clásica Costa Brava…

La tecnología forma parte de mi ADN, los drones son una herramienta más para disfrutar con mi trabajo y la carcasa subacuática me ayuda a realizar encuadres diferentes. La vela clásica me seduce especialmente porque me acerca a la esencia y el alma de los navegantes que han sabido transmitirnos su pasión. El agua, la sal y la madera combinan perfectamente en las fotografías. Por eso, me gusta fotografiar la regata vela Clásica Costa Brava, Puig o la Copa del Rey Vela Clásica de Mahón. En esta última se tomó la fotografía adjunta.





When I turned 14, as a gift I was given a sailing course at the yachting club in my city, Barcelona. This is when my ever-increasing passion for the sea started, sailing and capturing every moment. With my knowledge as yacht captain, sailing instructor, and degree in audio-visual media, 9 years ago I started Torveo Foto, a company that specialises in nautical events. Since then, I have participated as photographer in national and international regattas such as Barcelona Winter Series, Godó Vela, Vela Clásica Costa Brava, just to mention a few.

Technology is part of my DNA, drones are an extra tool that helps me enjoy my work and the underwater camera case allows me capture even more different angles. I find classic boat sailing particularly attractive because it brings me close to the essence and the souls of the sailors who have been capable of passing on to us their passion. Water, salt, and wood come together perfectly in photographs. This is why I like taking photographs in the Clásica Costa Brava, Puig, and Copa del Rey Vela Clásica de Mahón regattas. This photo was taken during the latter.

www.torveo.es


Quetx Ciutat Badalona (AaqCB)

BADALONA
CON LA VELA TRADICIONAL

Los próximos días 6 y 7 de mayo de 2023, Marina Badalona celebrará la VI edición del Encuentro de Veleros Tradicionales.

Esta Fiesta del Mar, que se celebra en la ciudad catalana desde 2014, es ya todo un referente en el sector y tiene como objetivo salvaguardar y poner de manifiesto la importancia del patrimonio marítimo del país y dar a conocer los valores y conocimiento del arte de la vela tradicional. Esta gran celebración marinera, con la que la ciudad catalana y su puerto quieren consolidar el reconocimiento a las entidades y particulares que apuestan y fomentan la vela clásica, se amplía este año para lograr que este encuentro sea la gran fiesta de la costa central donde la ciudadanía pueda disfrutar de este rico patrimonio, que es bien de interés cultural inmaterial. En esta edición, los responsables del puerto de Badalona, conjuntamente con el Ayuntamiento de Badalona y con la colaboración de la Associació Amics del Quetx Ciutat Badalona (AaqCB), han querido ir más allá y añadir nuevos espacios y nuevas actividades al evento. Además de la muestra de los emblemáticos veleros que acuden a la cita, la comida de hermandad y la mítica navegación en formación por el litoral de Badalona, este próximo año se potenciará la visita a las embarcaciones con explicaciones técnicas, históricas y de curiosidades de cada una de ellas, en las que la tripulación explicará el proceso de mantenimiento y recuperación que requieren. Los visitantes podrán, a su vez, disfrutar de los bautizos de mar, con salidas a navegar en estas embarcaciones para experimentar de primera mano la navegación a vela. Marina Badalona organizará también una serie de acciones paralelas que complementan esta gran fiesta, adecuando un amplio espacio en el Muelle de Capitanía donde se desarrollarán distintas actividades, tales como una muestra de cocina marinera, un mercadillo de artesanía naval, así como conferencias relacionadas con distintos temas náuticos y actuaciones musicales variadas. Algunas de las embarcaciones más emblemáticas de Catalunya ya han confirmado su asistencia a las que el Ayuntamiento de Badalona, Marina Badalona y la AaqCB, con su *quetx Ciutat Badalona* como anfitrión del evento, esperan vengan a añadirse otras muchas, tanto nacionales como internacionales, con el claro objetivo de hacer de esta fiesta del mar no sólo uno de los eventos más importantes y concurridos de la magníficas fiestas patronales de Badalona, sino uno de los encuentros marítimos más destacados del país y consolidar con ello la recuperación de la tradición marinera que siempre tuvo la antigua Baetulo.

TRADITIONAL SAILING

On May 6 and 7, 2023, Marina Badalona will host the 6th edition of the Encuentro de Veleros Tradicionales.

Held in the Catalan city of Badalona since 2014, this Fiesta del Mar (event completely devoted to traditional sailing) has become a benchmark in the sector. Its main goal is to safeguard and highlight the importance of the country's maritime heritage, whilst raising awareness of the values and knowledge of the art of traditional sailing.

This year's edition of this great maritime event, with which the city of Badalona and its port want to support and recognize the entities and individuals committed to promoting traditional sailing, aims at becoming the great festival of the central part of the Catalan coast, where people will be able to enjoy the beauty of the rich maritime heritage, which is of intangible cultural interest. In this edition, the managers of the Port of Badalona, together with the City of Badalona, and with the collaboration of the Association of Friends of the Quetx Ciutat Badalona (AaqCB), decided to go even further, introducing new areas and activities. In fact, in addition to the typical exhibition of the emblematic sailboats that attend the event, the convivial meal, and the legendary navigation in formation along the coast of Badalona, in this year's edition, visits to the boats will be enhanced with technical, historical, and interesting explanations, in which the crew will talk about the maintenance and works that these sea jewels require. In turn, visitors will be able to enjoy a sea baptism on board one of the traditional boats, thus experiencing sailing first hand. Marina Badalona will also organize a series of initiatives that will complement this great maritime event. A large area by the Harbour's Office Building will be devoted to hosting different activities, such as a seafood cuisine show, a naval handicraft market, conferences on different boating subjects, and diverse musical performances.

Some of the most emblematic Catalan boats have already confirmed their attendance. The City Council of Badalona, Marina Badalona, and the AaqCB, with its *quetx Ciutat Badalona* as host of the event, hope to welcome many other national and international boats with the clear objective of making this festival of the sea not only one of the most important and attended events during Badalona's patron saint festivities, but one of the most outstanding maritime events in the country, contributing to the recovery of the maritime tradition that has always characterized the Roman city of Baetulo.

www.marinabadalona.cat

VI TROBADA DE VELERS TRADICIONALS

AL PORT DE BADALONA
6 I 7 DE MAIG DE 2023



Organitzen:

marina badalona

Quetx Ciutat Badalona

Port de Badalona

Ajuntament de Badalona

Col·laboren:

Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial

mmb Museu Marítim de Barcelona

Port de Badalona.
Edifici de Capitania
08912 BADALONA
Tel. 93 320 75 00
port@marinabadalona.cat
www.marinabadalona.cat



ESCALA EN BARCELONA DEL VELERO MÁS GRANDE DEL MUNDO

El *Götheborg of Sweden*, réplica de madera de un velero de la Compañía Sueca de las Indias Orientales del siglo XVIII, arribó a Barcelona el pasado mes de octubre, anunciando su entrada en puerto mediente el disparo de una sonora salva de artillería. En ruta hacía Asia, ésta ha sido la 13ª escala de esta expedición que quiere rememorar las largas travesías del barco original, que se hundió en aguas próximas a Gotemburgo en el año 1745. Esta espectacular réplica, que tardó 10 años en ser construida y que navega desde 2003, inició este largo recorrido hacia Asia el 8 de junio de 2022, habiendo hecho ya escala en Helsingborg, Helsinki, Estocolmo, Copenhagen, Oslo, Londres, Bremenhaven, Lisboa, Málaga, Niza, Mónaco, la Valeta y Barcelona - su última parada de este año - con la previsión de poner final a su periplo en Shangai, en septiembre de 2023. Entre aprendices de marineria, marineros de cubierta, marineros profesionales e invitados especiales, la tripulación en cada tramo de navegación oscila entre 70 y 80 personas. **www.gotheborg.se**.

STOPOVER IN BARCELONA OF THE LARGEST SAILBOAT IN THE WORLD

The *Götheborg of Sweden*, a wooden replica of an eighteenth-century Swedish East India Company sailboat, arrived in Barcelona last October, announcing its entry into port by firing a loud artillery salvage. On its way to Asia, Barcelona is the 13th stop on an expedition intended to commemorate the long voyages of the original ship, which sank in waters near Gothenburg in 1745. Launched in 2003, it took 10 years to build this spectacular replica. It began its long journey to Asia on June 8, 2022, having already stopped in Helsingborg, Helsinki, Stockholm, Copenhagen, Oslo, London, Bremerhaven, Lisbon, Malaga, Nice, Monaco, Valletta and Barcelona - its last stop this year. Arrival in Shanghai is expected in September 2023. Between sailing apprentices, deck sailors, professional sailors, and special guests, the crew in each leg ranges between 70 and 80 people.

SOLÉ DIESEL

RECONOCIMIENTO DE ESTA EMPRESA CENTENARIA A TRES ARMADORES DE BARCOS CLÁSICOS

El mismo día en el que se inauguraba el Salón Náutico de Barcelona, 12 de octubre 2022, la empresa española Solé Diesel celebró en su stand un emotivo acto de reconocimiento a tres armadores cuyos barcos equipan motores de esta reconocida marca. Tal como manifestó su Director General, D. Enric Solé, "el objetivo de este acto es hacer publico el reconocimiento, por parte de todos cuantos formamos parte del equipo de la centenaria empresa Solé Diesel, a tres armadores: Leonardo García de Vincentiis, Petete Rubio y Enrique Curt, cuyos respectivos barcos *Nerissa*, *Gipsy* y *Sea Fever*, equipan motores de nuestra marca. Un Mini 62 el primero, un Mini 44 el segundo y un Mini 18 el tercero, habiendo tenido los tres una más que notable participación en las regatas de barcos clásicos y de época de este año". Por su parte, cada uno de los armadores tuvo palabras de agradecimiento para Solé Diesel, no tan solo por los obsequios recibidos sino por la seguridad que les brindan sus respectivos motores, coincidiendo en resaltar de ellos su fiabilidad, su durabilidad, su facilidad de mantenimiento y la amplitud de su red de servicios. **www.solediesel.com**



THREE CLASSIC BOAT OWNERS RECEIVE AN ACKNOWLEDGEMENT FROM THIS CENTURY-OLD COMPANY

On October 12, 2022, the opening day of Barcelona International Boat Show, Spanish company Solé Diesel publicly acknowledged at its stand three yacht owners whose boats are equipped with engines of the renowned brand. As stated by its General Manager, Mr. Enric Solé, "the objective of the event was to make public the acknowledgment of the whole team at century-old Solé Diesel to three boatowners: Leonardo García de Vincentiis, Petete Rubio, and Enrique Curt, whose respective boats, *Nerissa*, *Gipsy*, and *Sea Fever*, are all equipped with engines of our brand: a Mini 62, a Mini 44 and a Mini 18 respectively. It is worth mentioning that the participation of these three yachts in this year's classic and vintage boat racing circuit was truly remarkable". On their part, the three boatowners had words of gratitude for Solé Diesel, not only for its prizing but also for the peace of mind its engines provide them. They all emphasized the engines' reliability, durability, and ease of maintenance, in addition to highlighting the company's wide service network.


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°



CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

RECUPERA SUS AMARRES | GETS BACK ITS BERTHS

Tras perder su concesión hace 14 años, tras una muy polémica licitación en el año 2010 - que la propia Justicia acabó por considerar amañada - el Club Marítimo de Mahón acaba de recuperar los 165 amarres del Moll de LLevant, de entre 8 y 15 metros de eslora, situados frente a su emblemática sede social. Un recurso de última hora, presentado por los anteriores gestores, Trapsa Yates, retrasó la firma de la transmisión de poderes, que finalmente se pudo llevar a cabo el 10 de noviembre. Según comentarios de Antonio Hernández, presidente de este centenario club: "Nos sentimos satisfechos de qué por fin podamos hacernos cargo de la gestión de estos amarres, aunque lamentamos que sea tan solo por dos años prorrogables a tres, lo que dificulta amortizar la fuerte inversión que tenemos que hacer para actualizar las instalaciones. Además, la decisión de la Autoridad Portuaria de dividir la concesión en dos nos ha hecho perder la gestión de los amarres de gran eslora, que pasan a manos de Tanit Ibiza. Así y todo, nuestra postura es muy positiva, considerando que entramos en una nueva era y que lo hacemos a tiempo y en condiciones para atender los grandes compromisos que hemos establecido para el 2023, como una nueva edición de la Copa del Rey de Barcos de Época, la habitual gran regata Menorca San Joan, una importante cita de los TP52 y, por primera vez en Mahón, la altamente competitiva flota internacional de los Swan 50, reunida en nuestro bellísimo puerto.

Having lost its contract after 14 years following a controversial bid in 2010 - which Authorities ended up considering rigged - Club Marítimo de Mahón has now got back its 165 berths, between 8 and 15 metres long, on the Moll de Levante wharf, opposite its emblematic headquarters. A last minute appeal submitted by the previous contract holders, Trapsa Yates, delayed the takeover that eventually was finalised on 10 November. Antonio Hernández, president of this hundred-year-old club, said: "We are satisfied that we can now finally manage these berths, even if we are sorry that it's just for two years, extendible to three, which makes it difficult to recoup the investments we need to make to bring the facilities up to date. Additionally, the decision of the Port Authorities to divide the management contract in two means that we don't have the longer berths, which will be managed by Tanit Ibiza. However, we are very positive, considering that we are in a new era and that we are on track and in the conditions to meet the significant commitments we set ourselves for 2023, such as a new edition of the Copa del Rey of vintage boats, the usual appointment with the great Menorca San Joan regatta, an important event for the TP52, and for the first time in Mahón, the highly competitive international fleet of Swan 50, all together in our beautiful port.

www.clubmaritimomahon.com

XIII TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM 2023

Circuito Español de Vela Clásica / Copa de España

Vela Clàssica Costa Brava 1 - 4 junio
Puig Vela Clásica Barcelona 12 - 15 julio
Semana Clásica Puerto Sherry próxima cita 2024
Illes Balears Classics 17 - 20 agosto
Copa del Rey de Barcos de Época 29 agosto- 2 septiembre

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 · CLUB NÀUTIC ESTARTIT El Port de les Illes Medes · V CENTENARIO P VUELTA AL MUNDO



VARIPROP BY SPW HÉLICE PLEGABLE

Solé Ibéria, marca dependiente de la centenaria firma Solé S.A., ha sido nombrada distribuidora para España de las hélices de fabricación alemana SPW, sinónimo de eficacia, durabilidad y fiabilidad. Diseñadas para prestar el máximo rendimiento, sus gamas de hélices Varifold (plegables) y Variprop (orientables) resultan imprescindibles a bordo de cualquier velero. Concretamente, las hélices orientables Variprop, que adoptan automáticamente la posición de navegación, incorporan en el diseño de sus palas el perfil simétrico de alta tecnología Gawn, con el que se consigue un funcionamiento suave y una mayor eficiencia energética, ya que disminuye un 10% el consumo medio de combustible. El bronce NiBrAl de alta resistencia con el que están fabricadas, es un material sumamente resistente y duradero por lo que, con un mantenimiento adecuado, una Variprop es una hélice para toda la vida, incluso para una vida tan larga como la de los barcos clásicos y de época.

www.soleiberia.com

FOLDING PROPELLER

Solé Ibéria, a brand of the century old firm Solé S.A., has been appointed distributor for Spain of SPW propellers, synonymous with efficiency, durability, and reliability. Designed for maximum performance, this German brand's Varifold (foldable) and Variprop (adjustable) propeller ranges are a must-have on board any sailboat. Specifically, automatically adjustable propellers Variprop feature the symmetric high-tech Gawn blade profiles, which provide smoother, energy-efficient running, reducing the average fuel consumption by up to 10%. The high-strength NiBrAl bronze with which they are made is an extremely resistant and durable material so, with proper maintenance, a Variprop propeller is for life, even for a life as long as that of classic and vintage boats.



ADIÓS A UN DESTACADO REFERENTE DE LA NÁUTICA ESPAÑOLA

El pasado jueves 17 de noviembre falleció D. Juan Sastre Bernat, fundador de Menorquín Yachts y un referente en la náutica de nuestro país.

A finales de los años setenta, Juan Sastre creó su primera gama de cruceros inspirados en el tradicional llaüt de la isla de Menorca. Años más tarde nacería Menorquín Yachts, una propuesta arriesgada que se hacía hueco en un mercado ya consolidado. Gracias a su éxito, el Astillero inició su expansión en el sector náutico, llegando a competir con grandes marcas en el mercado mundial. Juan Sastre no solo fundó Menorquín Yachts, sino que también fue un visionario que supo elevar a una embarcación de líneas tradicionales típicamente mediterránea, como el llaüt, a la categoría de elegante, confortable y fiable yate de crucero. Este nuevo enfoque de la tradicional embarcación, junto con su sacrificio, dedicación y genialidad empresarial, ha hecho que sus embarcaciones sean reconocidas en los mercados internacionales, a día de hoy con el sello de Sasga Yachts.

FAREWELL TO AN EMBLEMATIC FIGURE IN THE SPANISH YACHTING INDUSTRY

On Thursday, November 17, Juan Sastre Bernat, founder of Menorquín Yachts and icon of the Spanish yachting industry, passed away.

In the late seventies, Juan Sastre created his first range of cruise boats inspired by the traditional llaüt boats of the island of Menorca. A few years later, he founded Menorquín Yachts, an audacious enterprise that was able to find its position in an already consolidated market. Thanks to its success, the shipyard began to expand in the yachting sector, competing with renowned brands in the international market. Not only did Juan Sastre establish Menorquín Yachts, but he was also a true visionary, able to turn a typically traditional Mediterranean boat, such as the llaüt, into an elegant, comfortable, and reliable cruiser. The new approach to the traditional design, combined with sacrifice, dedication, and entrepreneurial genius, has now made these boats renowned worldwide, today under the Sasga Yachts brand.


PARTNER
EUROPARC
Turisme Sostenible en Espais Protegits
VI VELA CLÀSSICA
COSTA BRAVA
l'Estartit 1, 2, 3 i 4 de juny de 2023
Copa d'Espanya de Clàssics 2023
Trofeo Mare Nostrum
Època, Clàssics i Esperit de Tradició
Vela
Federació
Catalana
Real Federación
Española de Vela
Fotografia: Oscar Torveo
mediolanum
BANCO
CLUB NÀUTIC ESTARTIT
El Port de les Illes Medes
1927
GIPSY
GIN
www.velaclassicacostabrava.com
Fotografia: Oscar Torveo

Circuito Mare Nostrum 2022

Al más alto nivel

Un total de 67 barcos – 4 Big Boats, 6 Época Cangreja, 18 Época Bermudiana, 25 Clásicos y 14 Espíritu de Tradición – han pasado este año por el Circuito Mare Nostrum que, como recordaremos, estaba formado por cinco regatas: Vela Classica Costa Brava - C.N. Estartit; Puig Vela Clásica – R.C.N. Barcelona; Semana Clásica - C.N. Puerto Sherry; Illes Balears Clàssics – Club de Mar Mallorca y Copa del Rey de Barcos de Época – Club Marítimo de Mahón.

©NICO MARTÍNEZ / CLUB DE MAR



Giraldilla (1963)

De los 67 barcos tan sólo 8 veleros – 5 en Clásicos, 1 en Época Cangreja y 2 en Época Bermudiana – han sido los que han cumplido con el requisito de participar en al menos tres de las cinco regatas que componen el circuito Mare Nostrum, pudiendo así optar al Trofeo del mismo nombre. La clase más disputada fue la de Clásicos en la que, a pesar de que el *Nerissa* (1962) participó en cuatro de las cinco pruebas, tuvo que ceder el primer puesto al *Giraldilla* (1963) de Valle de la Riva, que logró mantenerse en el grupo de cabeza, tanto en su participación en la Semana Clásica de Puerto Sherry (5º clasificado), como en la Illes Balears del Club de Mar Mallorca (2º clasificado) y en la Copa del Rey del Club Marítimo de Mahón (3º clasificado), anotándose un total 8,35 puntos frente a los 10,54 sumados por el *Nerisa* de Leonardo Garcia de Vicentiis, presidente de la AEBEC. Y por allí andaba el *Sea Fever* (1970), el menor de la flota que, con sus 8,56 metros de eslora y una veterana y experta tripulación a bordo, encabezada por su armador Enrique Curt, pudo, con 10,83 puntos finales, ocupar el tercer peldaño del podium. *Kahurangi* (1926), sloop bermudiano de 18,90 m. de eslora diseño de Arthur C. Robb perteneciente a Pepe de Miquel y *Mary* (1972) del armador John Webb, otro sloop bermudiano pero de menor eslora, 9,23 m. diseñado por Laurent Giles, completan el listado de barcos de la categoría Clásicos que puntuaron para el Trofeo Mare Nostrum 2022.

©TORVEO



Sea Fever (1970)

At the highest level

A total of 67 sailing yachts – 4 Big Boats, 6 Gaff Rig, 18 Bermudian Rig, 25 Classics, and 14 Spirit of Tradition – have participated in one or more of the five races that comprise the Circuito Mare Nostrum: Vela Classica Costa Brava - C.N. Estartit; Puig Vela Classica – R.C.N. Barcelona; Semana Clásica - C.N. Puerto Sherry; Illes Balears Classics – Club de Mar Mallorca; and Copa del Rey de Barcos de Época – Club Marítimo de Mahón.

Of the 67 boats, only 8 – 5 in Classics, 1 in Gaff and 2 in Bermudian Rig – have met the requirement to participate in at least three of the five regattas that make up the Circuito Mare Nostrum, thus being eligible for the Trophy of the same name. The most disputed class was the Classics one. Despite *Nerissa* (1962) competed in four of the five races, first place went to *Giraldilla* (1963) of Valle de la Riva, which managed to remain in the leading group in Semana Clásica of Puerto Sherry (5th place), in the Illes Balears of Club de Mar Mallorca (2nd place), and in the Copa del Rey of Club Marítimo of Mahón (3rd place), scoring a total of 8.35 points compared to 10.54 scored by *Nerissa* of Leonardo Garcia de Vicentiis, president of AEBEC. The third place on the podium was for 8.56-metre *Sea Fever* (1970), with a veteran and experienced crew, led by owner Enrique Curt, it scored 10.83 points. Kahurangi (1926), 18.90-metre Bermudian sloop designed by Arthur C. Robb and owned by Pepe de Miquel, and Mary (1972), also a Bermudian sloop, but of shorter length, 9.23-metre, owned by John Webb and designed by Laurent Giles, complete the list of boats in the Classics category that scored for the Mare Nostrum 2022 Trophy.

Unfortunately, of the six boats of the Gaff Rig class that this year have participated in one or more of the races of the Circuito Mare Nostrum, only one of them has met the requirement needed to aim for the Mare Nostrum Trophy. Attending the races organized by Puerto Sherry, Club de Mar, and Club Marítimo de Mahón, thus sailing quite a few miles from her base port in Puerto Sherry and back, we are talking about the almost centenary *Gipsy* (1927), a 11.50-metre Colin Archer design. Managed by the very active Spanish Classic Sailing Foundation, in recent

©NICO MARTÍNEZ / CLUB DE MAR



Kahurangi (1926)

CIRCUITO MARE NOSTRUM

PARTICIPACIÓN POR NÚMERO DE REGATAS | ATTENDEES AT EACH RACE

TOTAL PARTICIPANTES | TOTAL ENTRIES	PARTICIPANTES POR NÚMERO DE REGATAS | ENTRIES PER RACE			
BIG BOATS	EN 4 REGATAS	EN 3 REGATAS	EN 2 REGATAS	EN 1 REGATA
4	0	0	0	4
CLÁSICOS | CLASSICS	EN 4 REGATAS	EN 3 REGATAS	EN 2 REGATAS	EN 1 REGATA
25	Nerisa 2º	Giraldilla 1º	5	15
		Sea Fever 3º		
		Kahuragi 4º		
		Mary 5º		
EPOCA CANGREJA | GAFF RIG	EN 4 REGATAS	EN 3 REGATAS	EN 2 REGATAS	En 1 REGATA
6	0	GIPSY	2	3
EPOCA BERMUDIANA | BERMUDIAN RIG	EN 4 REGATAS	EN 3 REGATAS	EN 2 REGATAS	EN 1 REGATA
18	0	Fjord 1º	3	13
		Argyll 2º		
ESPÍRITU TRADICIÓN | SPIRIT OF TRADITION	EN 4 REGATAS	EN 3 REGATAS	En 2 REGATAS	EN 1 REGATA
14	0	0	0	14

DE LOS 67 BARCOS PARTICIPANTES EN EL CIRCUITO 2022, TAN SOLO 8 CUMPLIERON CON LOS REQUISITOS PRECISOS PARA OPTAR AL XII TROFEO MARE NOSTRUM.

OF THE 67 BOATS, ONLY 8 MET WITH THE REQUIREMENT TO BE ELIGIBLE FOR THE 12TH TROFEO MARE NOSTRUM

©NICO MARTÍNEZ



Argyll (1946)

years, it has become a regular in this Circuit.

Something similar happened in the Bermudian Rig category, in which only two of the 18 yachts competed for the Mare Nostrum Trophy: *Fjord* (1947) (Sherry, Palma, Mahón) and *Argyll* (1946) (Barcelona, Palma, Mahón), which sailed together in the races held off the coast of Palma and Mahón. The duel reached its peak in the first leg of the Copa del Rey of Mahón, in which the two yachts closely fought till the end. Finally, *Fjord* took first and *Argyll* second place. Unfortunately, their luck changed in the following legs and they made 4th and 9th place respectively in the overall ranking.

We must remember that, when it comes to figuring out which boat wins the Mare Nostrum Trophy in each category, in addition to considering the requirement of having participated in at least three of the five races that comprise the Circuito Mare Nostrum, the final score depends on the points obtained by each boat in each race to which a handicap is applied according to the number of participants in the given race.

www.trofeomarenostrum.com

Lamentablemente, de los seis barcos de la clase Época Cangreja que este año han pasado por el Circuito Mare Nostrum, tan sólo uno de ellos ha cumplido con el requisito de participación exigido para optar al Trofeo Mare Nostrum y lo hizo estando presente en Puerto Sherry, Club de Mar y Club Marítimo de Mahón, navegando no pocas millas tanto de ida, desde su puerto base Puerto Sherry, como de regreso al mismo. Nos referimos al casi centenario *Gipsy* (1927), un Colin Archer de 11,50 metros de eslora gestionado por la muy activa Fundación Española de Vela Clásica y que en estos últimos años se ha convertido en un habitual de este Circuito.

Algo similar ocurrió en la categoría Época Bermudiana, en la que de 18 barcos tan solo dos han acabado enfrentados entre sí de cara al Trofeo Mare Nostrum: *Fjord* (1947) (Sherry, Palma, Mahón) *Argyll* (1946) (Barcelona, Palma, Mahón) coincidiendo por lo tanto en aguas baleares (Palma y Mahón) manteniéndose un duelo entre ambos que tuvo su máxima emoción en la primera prueba de la Copa del Rey de Mahón – la que destacó por su espectacular y reñida salida desde el interior del puerto – en la que, tras una continuada lucha bordo a bordo, el *Fjord* se anotó un primero y el *Argyll* un segundo. Lástima que posteriormente la suerte no les fuera tan propicia a ninguno de los dos, finalizando esta regata con un 4º y un 9º puesto, respectivamente.

Cabe recordar que, a la hora de calcular los resultados finales de cara a la concesión del Trofeo Mare Nostrum, además de tener en cuenta el requisito de haber participado en un mínimo de tres regatas, la puntuación final – por clases - se calcula partiendo de los puntos obtenidos por el barco en cada una de ellas, aunque aplicando luego un coeficiente según el número de participantes presentes en cada una de las regatas, dentro de la categoría que le corresponda.

www.trofeomarenostrum.com



Gipsy (1927)

©NICO MARTÍNEZ / CLUB DE MAR

LA CLASE MÁS DISPUTADA FUE LA DE CLÁSICOS, CON CINCO BARCOS PUNTUANDO PARA EL TROFEO MARE NOSTRUM.

THE MOST DISPUTED CLASS WAS THE CLASSICS ONE, WITH FIVE BOATS ELIGIBLE FOR THE TROFEO MARE NOSTRUM.

TROFEO MARE NOSTRUM

CLASIFICADOS POR CLASES | RANKING BY CLASS

CLÁSICOS | CLASSICS

	POSICIÓN | RANKING	ESTARTIT	BARCELONA	SHERRY	PALMA	MAHON
TOTAL INSCRITOS | TOTAL ENTRIES		6	9	2	10	14
GIRALDILLA	1º			5º	2º	3º
NERISSA	2º	2º	4º		5º	13º
SEA FEVER	3º	3º	2º			6º
KAHURANGI	4º		3º		4º	8º
MARY	5º				10º	14º

ÉPOCA BERMUDIANA | BERMUDIAN RIG

TOTAL INSCRITOS | TOTAL ENTRIES		1	6	1	5	12
FJORD	1º		14	1º	1º	4º
ARGYLL	2º		1º		3º	9º

ÉPOCA CANGREJA | GAFF RIG

GIPSY	1º	–		13º	5º	5º

Desde cubierta

Una agenda muy completa

©NICO MARTINEZ



©NICO MARTINEZ



El barco *Nerissa*, con sus armadores Leonardo García de Vincentiis y su esposa Cecilia Mendicino y con su tripulación de base, ha participado este verano en cuatro de las cinco regatas puntuables para el Trofeo Mare Nostrum y además en la Sitges Vela Clásica y en la Regata Cormorán del Club Náutic de Pollença. Tan sólo la Semana Clásica de Puerto Sherry no pudo incluirse en su largo periplo.

Sí estuvo ahí el Giraldilla. Patroneado por Petete Rubido, se trata de otro de los barcos que más millas ha recorrido este verano, participando en cinco regatas, tres de ellas incluidas en el Circuito Mare Nostrum, siendo la cuarta la ya mencionada Cormorán de Pollença y la quinta el Desafío II Palos. Hemos creído que nadie mejor que estos armadores, Leonardo, Cecilia y Petete, podrían darnos su visión global, desde la cubierta del *Nerissa* y del *Giraldilla* respectivamente, de lo que ha dado de sí un calendario tan atractivo y activo para los barcos clásicos y de época, como el de este pasado verano.

FROM DECK
A hectic racing calendar

This summer, sailing yacht *Nerissa*, with owners Leonardo Garcia de Vincentiis and Cecilia Mendicino and their loyal crew on board, participated in four of the five regattas that count towards the Trofeo Mare Nostrum. It also attended the Classic Sailing Sitges race and the Regata Cormorán of Club Náutic de Pollença. It only missed Semana Clásica of Puerto Sherry that, on the other hand, was attended by *Giraldilla*, which has traveled many miles this summer to compete in as many classic yacht races as possible. Skippered by Petete Rubido, it participated in five races: three of the Circuito Mare Nostrum; the aforementioned Regata Cormorán, held in the bay of Pollença; and the Desafío II Palos, held off the coast of Cadiz. We think that no one better than these boatowners, Leonardo, Cecilia, and Petete, can give us an overall vision, from the decks of *Nerissa* and *Giraldilla* respectively, of the attractive and active racing calendar that the classic and vintage boat fleet has enjoyed this summer in Spain.

Vela Clásica Costa Brava – Club Nàutic Estartit

©TORVEO



Nerissa (1962)

"Navegar por la Costa Brava, con las islas Medas como telón de fondo, es siempre un privilegio. Y regatear en esas aguas azules contra competidores de la talla del *Sea Fever* y del *Emeraude*, lo es aún más. Creo que nunca olvidaremos los tramos de la última prueba en los que, con Cecilia al timón, permanecimos en cabeza pudiendo, a pesar de vernos superados en real, anotarnos un primero en compensado. El tiempo fue clemente con la flota, con 12/15 nudos de buen viento y la boya frente a las Medas nos permitió presumir de la belleza de nuestros históricos barcos ante el sinfín de embarcaciones modernas de todo tipo allí fondeadas. Acogida muy cálida y familiar por parte del Club Náutic Estartit". *Leonardo*

©TORVEO



"Sailing in Costa Brava, with the Medas Islands as a backdrop, is always a privilege, and racing, in those blue waters, against competitors like *Sea Fever* and *Emeraude* is even more so. I think we will never forget the legs of the last race in which, with Cecilia at the helm, we stayed in the lead the whole time and, despite being overtaken in elapsed, we scored a first in corrected time. The weather was mild, with 12/15 knots of good wind. Thanks to the buoy opposite the Medes Islands, we were able to show off the beauty of our historic fleet before the endless number of modern yachts anchored there. A very warm and welcoming atmosphere at Club Náutic Estartit". *Leonardo*

CLASIFICACIÓN | RANKING VELA CLÁSICA COSTA BRAVA

Clásicos | Classics (7): 1º Emeraude (1976) / 2º Nerissa (1965) / 3º Sea Fever (1971). **Espíritu de Tradición | Spirit of Tradition** (4): 1º U-0 Lourdes / 2º SAS / 3º Pandia www.velaclassicacostabrava.com

Puig Vela Clásica – Real Club Náutico de Barcelona

La gran cita de nuestro vecino, al ser el Club Marítimo de Barcelona nuestro puerto base. Organización impecable en mar y en tierra, con un ambiente ya más profesional que familiar, lo que se dejaba sentir en el campo de regatas con recorridos en los que controlar hasta cinco boyas de paso. Nuestro cuarto puesto resultó ser nuestra mejor marca en todas las ediciones en las que hemos participado, aunque lo más notable es el segundo puesto logrado por el *Sea Fever* de Enrique Curt, que se anotó un primero en la segunda regata, al detectar a tiempo las corrientes favorables del bordo tierra, superando con ello a cuantos habíamos optado por el de mar. La ausencia de viento hizo que la tercera prueba no se pudiera celebrar. La presencia de Grant Dalton en el reparto de premios nos hizo recordar que nos encontrábamos en el centro neurálgico de lo que será, en breve, la sede de la Copa América". *Cecilia*



©NICO MARTINEZ / PUIG VELA CLÁSICA

"This is our neighbour's great event, as Club Marítimo de Barcelona, located next to RCNB, is our base port. Flawless organization, both at sea and on land, the event was characterized by a professional atmosphere, with racecourses set with up to five marks. We made fourth place, the best result we have ever obtained in this race. Worth a special mention is second place achieved by *Sea Fever* of Enrique Curt, who made first place in the second race, as he and his crew were able to detect in time the favourable currents in the area closer to land, surpassing all those boats that, like ours, had opted for the course further out at sea. Due to lack of wind, the third race was cancelled. Grant Dalton's presence at the awards ceremony reminded us that we were in the heart of what will shortly turn into the headquarters of the America's Cup." *Cecilia*

©ALBERT MOLLÓN



Tripulación del Sea Fever con Grant Dalton, organizador de la Copa América. | Sea Fever's crew with Grant Dalton, America's Cup organizer.

CLASIFICACIÓN | RANKING PUIG VELA CLÁSICA

Época Cangreja | Gaff Vintage | Bermuda Vintage (1): Grayling (1900) - **Época Bermudiana** (6): Argyll (1948) / Almarán New York (1936) / Dione (1912) - **Clásicos | Classics** (9): Emeraude (1976) / Sea Fever (1970) / Kahurangi (1952). **Big Boats** (2): Halloween (1926).
www.puigvelaclassica.com

Semana Clásica – Club Náutico Puerto Sherry



© JAIME DE PABLOS

"Puerto Sherry's remote location makes the displacement of the Mediterranean fleet to its facilities quite hard, however, there are always boats that take on the challenge, for instance, sailing yacht *Fjord III*, who not only made the long voyage but also deservedly won the race. The truth is that the Bay of Cadiz is a marvel to sail and offers excellent courses for classic racing. The introduction of the Mini Classics category has been a successful initiative that encouraged local participation. Including boats of shorter lengths - at this year's edition there were boats just 4 or 5 metres in length - is an effective way of promoting sailing. This type of boatowner cannot be burdened with a complex and rigid rating system, so the organization has opted for using the flexible and simple JCH rating system. Another thing worth mentioning about Semana Clásica of Puerto Sherry, is the lively atmosphere on land, with numerous sailing enthusiasts following the race whilst enjoying the view of these historic sea jewels under sail. However, the truly outstanding feature of this race is the area's commonly westerly wind". *Petete*



"Puerto Sherry se enfrenta a la dificultad de su alejamiento, que complica el desplazamiento de la flota mediterránea, aunque siempre hay quién se anima, como el *Fjord III* que este año, además, se ha hecho con el triunfo, de forma más que merecida. Lo cierto es que la Bahía de Cádiz es una maravilla para navegar y brinda excelentes recorridos para las regatas de clásicos. Una acertada iniciativa, que anima la participación local, ha sido la de instituir la categoría Mini Clásicos que admite a barcos de muy poca eslora (los hay hasta de 4 o 5 metros), siendo una forma de crear afición. A este tipo de armador no se le puede agobiar con un sistema de rating complejo y rígido, por lo que se ha optado por la mayor flexibilidad y simplicidad del JCH. Otra característica propia de la Semana Clásica de Puerto Sherry es el seguimiento que de ella se hace en toda la zona y la afluencia de público que se acerca a disfrutar de estos históricos y bellos barcos, aunque lo primordial de esta regata es su habitual viento de poniente". *Petete*

CLASIFICACIÓN | RANKING SEMANA CLÁSICA

JCH General (18): Fjord III (1947) / Seventy (1956) / Buzz Lightyear (1978). **Mini** (3): Laro, Norse Boat 17.5 www.puertosherry.com



©NICO MARTINEZ

Illes Balears Classics – Club de Mar Mallorca



©NICO MARTINEZ

"Tórrido calor en tierra, refrescante Embat en mar y un esfuerzo titánico realizado por el Club de Mar Mallorca, en pleno proceso de obras de renovación total de sus instalaciones, para atender debidamente a los participantes. El hecho de poder estar toda la flota junta, barco junto a barco, fue un lujazo y potenció el ambiente de camaradería que antes y después de la regata se trasladaba al Village instalado al final del propio pantalán. Doblar la isla del Sec, acercarse a Cabo Regana, pasar una y otra vez frente a la hermosísima catedral de Palma y bajo el castillo de Bellver es siempre un placer, aunque siempre haya que estar atentos al ir y venir de los ferries... Nosotros vivimos un momento harto delicado en una de las salidas, pues aún hay quien, al parecer, no distingue babor de estribor". *Cecilia*

"Ha sido verdaderamente encomiable el esfuerzo hecho por todo el equipo del Club de Mar Mallorca, empezando por Manolo Nadal y siguiendo por el gerente José Luis Arrom y el propio presidente F. Borja De La Rosa para paliar los inconvenientes de las obras que se están llevando a cabo en sus instalaciones, con un resultado verdaderamente milagroso. El ambiente que se creó en el Village y en los pantalanes fue único y nuestro segundo puesto, con tan dura competencia, nos llenó de satisfacción." *Petete*

"Torrid heat on land, refreshing Embat wind at sea, and a titanic effort made by the Club de Mar Mallorca that, despite its facilities are currently being remodelled to provide a better service to participants, was finally able to moor the whole fleet on the same dock. The great atmosphere of camaraderie was enhanced by the fact that the Village was located right at the end of the dock, where owners and crews came together before and after the race. Tacking the island of Sec, passing by Regana Cape, and sailing by the beautiful Palma Cathedral and Bellver Castle is always a true pleasure, although you must be careful and watch out for the ferries that are constantly arriving or leaving the city of Palma. We experienced a very delicate moment during one of the starts, as there seems to be still people who can't tell port from starboard." *Cecilia*

"The effort made by the Club de Mar de Mallorca team has been simply exemplary. Commodore Manolo Nadal, manager José Luis Arrom, and president F. Borja De La Rosa were fully devoted to lessening the inconveniences related to the works that are currently being carried out at the marina's facilities, with truly marvellous results. At the Village and the dock, the atmosphere was truly unique, and the fact that we made second place, sailing against such competitive yachts, filled us with satisfaction." *Petete*

CLASIFICACIÓN | RANKING ILLES BALEARS CLASSICS

Clásicos | Classics (10): Argos (1964) / Giraldilla (1962) / Stella Polare (1965). **Época | Vingate** (7): Fjord III (1947) / Sonata (1937) / Argyll (1948). **RI Clásicos | IR Clasics** (3): January Sails (1973) www.velaclasicamallorca.com

Copa del Rey de Barcos de Época
Club Marítimo de Mahón



©NICO MARTINEZ

"Según nuestra opinión, la regata más bonita del Mediterráneo, este año con el aliciente añadido de largar a la flota, en la primera prueba, desde el interior del puerto. Emoción a tope y eso que nosotros y algún que otro más optamos por el canal norte como vía de salida, huyendo del grueso de la gran flota. De todos modos, para nosotros fue un baño de humildad, pues quedamos 13º de una flota de 14 barcos, aunque hay que reconocer el alto nivel competitivo de la mayoría de ellos". *Leonardo*

"Mahón juega en otra liga, es un verdadero cheque en blanco. Un puerto único, una sede social con una terraza inigualable, una organización impecable en el mar y una gran animación en tierra, con los barcos a la vista de los paseantes y con bares y restaurantes a elegir, al alcance de todos los participantes. No es de extrañar que atraiga a las flotas italiana y francesa. No creo haber disfrutado nunca tanto como en la salida desde el interior del puerto. Una iniciativa a repetir, como también lo es el tercer puesto alcanzado por el *Giraldilla*, frente a tan dura y numerosa competencia". *Petete*

"We truly believe this to be the most beautiful race in the Mediterranean, enhanced this year by the fact that the start of the first race was inside the port. Despite we decided, like a few other boats, to take the northern canal as a way out of the port, to avoid most of the large fleet, the experience was thrilling. However, for us, it was a humbling experience, as we ended in 13th place in a fleet of 14 boats. But we must recognise the highly competitive level of most of the fleet." *Leonardo*

"Mahón is in a different league, simply outstanding. A unique port, a social area with an amazing terrace, an impeccable organization at sea, and great entertainment on land, with the boats moored in sight of the passers-by and with numerous bars and restaurants to choose from. No wonder it attracts both the Italian and French fleets. I don't think I've ever enjoyed anything as much as starting inside the port. An initiative that must be repeated, as well as the third place achieved by *Giraldilla*, considering the highly competitive level of the fleet." *Petete*

CLASIFICACIÓN | RANKING COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA

Época Cangreja | Gaff Vintage (6): Spartan (1913) / Scud (1903) / Chinook (1916). **Época Bermudiana | Bermuda Vintage** (12): Varuna 1939 / Rowdy (1916) / Comet. **Clásicos | Classics** (14): Argos (1964) / Encounter (1974) / Giraldilla (1963) - **Espíritu de Tradición Spirit of Tradition** (10): Calima (1970) / Legolas (1996) / Matrero (1970). **Big Boats** (4): Viveka (1929) / Sumurun (1914) / Halloween (1926) / Mariette (1915). www.velaclasicamenorca.com


escuela
DE NAVEGACIÓN
RCNB
Vive la vela.
Disfruta del mar.
Descubre en nuestra web nuestros Cursos de Navegación 2022:
Titulaciones, Crucero, Vela Ligera, Campus Mar...
WWW.ESCUELARCNB.COM
RCNB
Real Club Náutico de Barcelona

Sitges Clàssic: Puerto de Aiguadolç



©EDGAR GONZÁLEZ @E.GO.SHOTS & @LIQUID.EYEDENTITY

“Precioso marco, en tierra y mar. Ambiente simpático y familiar. Magnífica acogida en el puerto de Aiguadolç, con la presencia de un animado Village, y excelente velada y cena en el espectacular Vivero Beach Club, con terraza colgada sobre el mar. Y en el mar mucha emoción y competitividad, con algún que otro disgusto, como el que nos llevamos nosotros cuando se anuló una de las pruebas, por falta de viento, cuando nosotros estábamos a punto de cruzar la línea de llegada con bastante ventaja sobre el resto de la flota, encalmada sin remedio. Así y todo, el balance final fue el de dejarnos un grato recuerdo y el deseo de repetir.” *Cecilia*

©EDGAR GONZÁLEZ @E.GO.SHOTS & @LIQUID.EYEDENTITY



"A beautiful setting, both on land and at sea. A welcoming, family atmosphere at the port of Aiguadolç, where the organisers also set up a lively Village. In the evening, we were delighted with an excellent dinner at the spectacular Vivero Beach Club, with a mesmerizing terrace overlooking the sea. At sea, we experienced great excitement and competitiveness, although we were a bit sorry when, due to lack of wind, one of the races was cancelled just when we were about to cross the finish line with quite an advantage over the rest of the fleet. Nevertheless, the final balance was more than positive, with pleasant memories and the desire to come back." *Cecilia*

CLASIFICACIÓN | RANKING SITGES CLÁSSIC

CIM Época | Vintage: Islander (1037) / Molly Q (Cangreja) / Tagomago. **CIM Clásicos | Classics**: Sea Fever - Nerissa - Baltar.
Espíritu de Tradición | Spirit of Tradition: Jan Hemp / Andrea / Signet of Mourne



Rossina di Mare

Regata Cormorán – Reial Club Nàutic Port de Pollença

©RCNPP

"Opino que tiene un potencial brutal pues la zona es magnífica para la navegación, con recorridos increíbles, como el de las dos Bahías (Pollença y Alcudia doblando Cabo Pinar) y el que transcurre frente a la playa de Formentor. Y eso que este año el viento brilló por su ausencia, aunque hubo quién supo aprovechar la suave brisa para, como el *Giraldilla*, encontrar un hueco por el que colarse y seguir navegando, dejando atrás al resto de la flota. En otros momentos, sin embargo, arreció brindando unos buenos 20 nudos. Por desgracia, nosotros no llegamos a tiempo para participar en la primera prueba, por lo que nos lo jugamos todo en solo una, en la que quedamos terceros. Magnífica acogida por parte del Real Club Náutico Puerto de Pollença y excelente y refrescante su piscina." *Leonardo*

"Una regata "fresca" en un entorno incomparable y en la que miman a fondo a todas las tripulaciones, ya sean las de los barcos clásicos como la de los modernos, al tratarse de una regata "mixta" que reúne a una cincuentena de barcos. Los recorridos costeros preciosos, a cual más atractivo. Nosotros ya estuvimos el año anterior y quedamos atrapados por la belleza del lugar y la simpatía de su gente." *Petete*

CLASIFICACIÓN | RANKING REGATA CORMORÁN

CIM (10): Giraldilla / Meerblick Classic / Rossina di Mare www.rcnpp.club

"I think this race has great potential, the area is ideal for sailing, providing incredible courses, such as the one that took the fleet from the Bay of Pollença to Alcudia and back, tacking Cabo Pinar, and the other one that included sailing in front of the Beach of Formentor. Despite the lack of wind, some boats were able to take advantage of the soft breeze, like *Giraldilla*, who found a window and kept on sailing, leaving the rest of the fleet behind. However, at other times, the wind got quite strong, reaching peaks of 20 knots. Unfortunately, we did not arrive in time to participate in the first race, so we played all our cards in just one race, in which we made third. Real Club Náutico Puerto de Pollença's warm reception and the refreshing pool were simply exceptional." *Leonardo*

"A great race in an unparalleled setting, where organizers take excellent care of both classic yacht crews and modern ones, as it is a "mixed" race that brings together about fifty boats. Likewise, the coastal courses provide the most beautiful views ever. We also participated in last year's edition, and we were really struck by the beauty of the place and the kindness of its people." *Petete*

Desafío II Palos – Puerto Sherry/Punta Umbría



"Aprovechando el jueves festivo del Corpus, la familia Galnares organiza anualmente este desafío entre Punta Umbría y Puerto Sherry que comenzó hace más de 25 años en una Feria de Abril. La participación es por invitación y acostumbran a participar unos cinco barcos, con la salvedad que todos ellos deben tener dos palos. Considero este evento como uno de los mejores para la vela clásica, que discurre por el mar - ida y vuelta de Puerto Sherry a Punta Umbría - y una regata navegación intermedia por la Ría." *Petete*

"Taking advantage of the Corpus Christi holiday, the Galnares family annually organizes this sailing challenge between Punta Umbria and Puerto Sherry. Born more than 25 years ago, at the April Fair, participation is by invitation and, usually, about five boats take part, with the condition that they must all have two masts. I consider this to be one of the best classic yacht sailing events. It includes a long race from Puerto Sherry to Punta Umbria and back, with an intermediate race along the estuary." *Petete*

CLASIFICACIÓN POR INVITACIÓN | RANKING BY INVITATION

Centinela (1972) / Giraldilla (1963) / Gipsy (1927) / Disparate (1968)

PROPÓSITOS PARA EL | PROPOSITIONS FOR 2023

Leonardo y Cecilia - *Nerissa*

- No acobardarnos a la hora de izar el spi cuando hace falta izarlo. | Do not be afraid of hoisting the spinnaker if necessary.
- Afianzar la tripulación de base y pedirle a los Reyes Magos un juego de velas nuevas. | Strengthen the base crew and ask the Three Wise Man for a new set of sails.
- Repetir participación en cuantas más regatas mejor. | Participate in the highest number of races.

Petete - *Giraldilla*

- Completar, sin regatear esfuerzos, las labores de la restauración estructural del Giraldilla que hemos emprendido. | Spare no effort and complete Giraldilla's structural restoration works.
- Procurar no perdernos ni una regata. | Try not to miss a race.
- Volver a por todas, con *Giraldilla*, Gipsy y la novedad del Livia, un Herreshoff donado a la Fundación Vela Clásica de España por Emilio Espinosa y que estamos restaurando en nuestra Atarazana de Puerto Sherry | Give it all on the racecourses with *Giraldilla*, Gipsy, and Livia, a Herreshoff that was recently donated to the Spanish Classic Sailing Foundation by Emilio Espinosa and that we are restoring in our Atarazana at Puerto Sherry.



Y lo mejor está en el interior...

Reservas en:
lassuitesdepuertosherry.com

Puerto Sherry, Avda. de la Libertad s/n
11500 El Puerto de Santa María, (Cádiz)
T. (+34) 956 86 25 00
reservas@lassuitesdepuertosherry.com

LAS SUITES
PUERTO SHERRY

© NICO MARTINEZ / CLUB MARITIMO MAHON

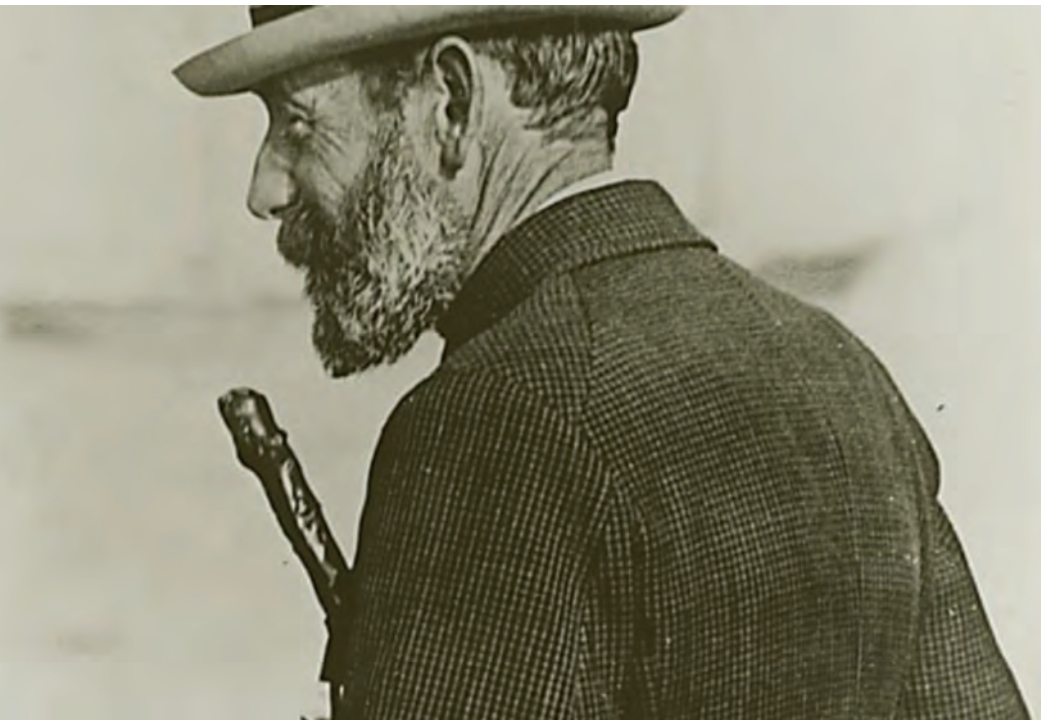


El Mago de Bristol

Cinco Herreshoff en el Circuito Mare Nostrum

Nathael Greene Herreshoff, también conocido como el Mago de Bristol, es uno de los grandes genios del diseño naval de todos los tiempos. Defendió con éxito, hasta en seis ocasiones, la Copa América, además de construir catamaranes en 1877 y de inventar el estilo "cross-cut", que aún hoy perdura en las velas modernas. Cinco de sus 'creaciones' han estado presentes en el Circuito Mare Nostrum, al competir en la Copa del Rey Repsol de Barcos de Época.





Nathael Greene Herreshoff (Bristol, Rhode Island, 1848-1938) también conocido como el Mago de Bristol, es uno de los grandes genios del diseño naval, famoso por las seis exitosas defensas que sus diseños hicieron en la Copa América. | Nathael Greene Herreshoff, (Bristol, Rhode Island, 1848-1938), also known as the Wizard of Bristol, is one of naval design's greatest geniuses, famous for the six times his designs successfully defended the America's Cup.

El nombre de Nathael Greene Herreshoff (Bristol, Rhode Island, 1848-1938) se asocia generalmente a las seis exitosas defensas que sus diseños hicieron en la Copa América, entre 1893 y 1920. Aquellas victorias cimentaron su leyenda y le valieron el apodo de "El Mago de Bristol".

Pero la magia de Nathael, así llamado en honor a Nathael Greene, mano derecha de George Washington en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, no se limitó a dibujar barcos invencibles para la Copa América puesto que también inventó, por ejemplo, el "cross-cut" (la disposición de los paños de la velas a 90 grados de la baluma, tecnología que hoy conserva su plena vigencia) y construyó un buen número de magníficos yates a vela y de regatas para empresarios y hombres adinerados de su tiempo, entre ellos el editor William Randolph Hearst (el Ciudadano Kane de Orson Welles) o el banquero John Pierpont Morgan. Su despacho y su astillero, ubicados en su ciudad natal, se convirtieron en la meca de las grandes fortunas de los Estados Unidos y, como consecuencia de ello, en un excelente negocio.

FIVE "HERRESHOFFS" in the Circuito Mare Nostrum

Nathael Greene Herreshoff, also known as the Wizard of Bristol, is one of naval design's greatest geniuses of all times. He successfully retained the America's Cup in six occasions and also built catamarans in 1877 and invented the "cross-cut" style, which is still applied in modern sailing. Five of his creations have appeared in the Circuito Mare Nostrum competing in the Copa del Rey Repsol classic boat regatta.

The name Nathael Greene Herreshoff (Bristol, Rhode Island, 1848-1938) is generally associated with the six times his designs successfully defended the America's Cup between 1893 and 1920. Those victories consolidated his legacy and earned him the name "The Wizard of Bristol".

Nathael, named after Nathael Greene, George Washington's right hand during the US Independence War, didn't just express his magic by designing invincible boats for the America's Cup, he also invented the "cross-cut" (the disposition of the sails at 90 degrees of the leech, a technique that is still used today) and built a number of amazing sailing yachts for businessmen and wealthy customers of his time, including publisher William Randolph Hearst (Citizen Kane by Orson Welles) and investment banker John Pierpont Morgan. His office and his boatyard, located in the city in which he was born, became a Mecca for the wealthy of the United States and, as a consequence, a great business.

His indisputable talent as a yachtsman was somewhat eclipsed by his genius in designing and building boats. In fact, his biographies leave out any reference to his achievements at sea, focusing exclusively on the important boat design innovations he introduced, from building a 31-foot catamaran in 1876 to the revolutionary "Gloriana", which put an end to the strait sterns of the time, without forgetting the five defenders of the America's Cup ("*Vigilant*" – 1893; "*Defender*" – 1895; "*Columbia*" - 1899 and 1901; "*Reliance*" - 1903; and "*Resolute*" – 1920) or

EL LEGADO DE HERRESHOFF PERMANECE VIVO A TRAVES DE SU OBRA, Y SU NOMBRE CONSERVA INTACTO EL GRAN PRESTIGIO ALCANZADO A FINALES DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX.

HERRESHOFF'S LEGACY LIVES ON THROUGH HIS WORK AND HIS NAME STILL ENJOYS THE PRESTIGE IT HAD AT THE END OF 19TH CENTURY AND THE BEGINNING OF THE 20TH.

Su innegable talento como navegante, se vio eclipsado por su condición de genio del diseño y de la construcción de barcos. De hecho, la reseña biográfica elude referirse al regatista, ciñéndose de forma exclusiva a las importantes innovaciones que introdujo en el diseño naval, desde la construcción de un catamarán de 31 pies en 1876 al revolucionario *Gloriana* de enormes lanzamientos, que acabó con las rodas rectas de la época, pasando por los cinco defensores de la Copa América ("*Vigilant*" – 1893; "*Defender*" – 1895; "*Columbia*" - 1899 y 1901; "*Reliance*" - 1903; y "Resolute" – 1920) y por el monotipo Herreshoff 12½ (muy popular en su día) o el torpedero US Navy Lightning, el más rápido de su época.

El legado de Herreshoff permanece vivo a través de su obra y su nombre conserva intacto el prestigio y la atracción que le llevaron a codearse con la alta sociedad americana de la última década del siglo XIX y las tres primeras del XX. Cinco de sus espectaculares diseños, todos ellos centenarios, han estado este año presentes en el Circuito Mare Nostrum, al participar en la XVIII Copa del Rey Repsol de Barcos de Época, organizada por el Club Marítimo de Mahón. Algunos de ellos ya sabían lo atractivo que resulta navegar por aguas menorquinas, mientras que otros se estrenaban en esta magnífica regata, que este año tuvo el aliciente añadido de una salida desde el interior del bellísimo puerto de Mahón.

Entre los inéditos en Mahón destaca el "*Scud*" (1903), del armador Patrizio Bertelli (co-propietario junto a su esposa de la marca Prada), que contaba en su tripulación con el pentamedallista olímpico brasileño Torben Grael, una de las grandes leyendas de la vela de todos los tiempos. El barco tiene una eslora de 17,5 metros y compite en la clase Época Cangreja, donde se citan los más antiguos de la flota. Pertenece a la clase *Bar Harbor 31*, de la que se construyeron 13 unidades, aunque sólo dos han llegado a nuestros días. En su momento fueron considerados barcos "pequeños" mientras que hoy en

the one design Herreshoff 12½ (very popular at the time), or even the US Navy torpedo boat, Lightning, the fastest at the time.

Today, Herreshoff's legacy lives on through his work and his name still has the same prestige and weight that it had in American society in the last decade of the 19th century and the first three of the 20th century. Five of his spectacular designs, all over 100 years old, this year competed in the Circuito Mare Nostrum, having taken part in the 18th Copa del Rey Repsol classic boat regatta organised by Club Marítimo de Mahón. Some of them already knew how great it is to sail in Menorca's waters, others made their début in this



Herreshoff es el artífice de grandes innovaciones, como la construcción de un catamarán de 31 pies en 1876. | Herreshoff is the mind behind great innovations, such as the construction of a 31-foot catamaran in 1876.

© NICO MARTINEZ / CLUB MARITIMO MAHON



Chinook (1916).

magnificent regatta, which this year had the added excitement of having the finishing line inside the beautiful port of Mahón.

"Scud" (1903), owned by Patrizio Bertelli (co-owner of the brand Prada with his wife) stood out among those who made their début in Mahón. Its crew included the Brazilian five-time Olympic medallist Torben Grael, one of the greatest sailing legends of all times. The boat is 17.5 metres long and competes in the Vintage Gaff Rig class, which includes the oldest vessels of the fleet. It is part of the Bar Harbor 31 class, of which only 13 units were built and only two are still around today. At their time they were considered small vessels, but today seeing them sail with all sails hoisted makes quite an impression. Bertelli won the Copa del Rey classic boat regatta in 2017 with "*Linnet*", a NY30 designed by Herreshoff. At that time, he announced his return and said that "The important thing is winning, it doesn't matter if it's a classic regatta or the America's Cup".

"*Spartan*" (1913), 22 metres long, is the longest Vintage Gaff Rig boat. It was part of a series of new sailing boats built in Herreshoff's

día impresiona verlos navegar con todo el trapo izado. Bertelli ganó la Copa del Rey de Barcos de Época en 2017 a bordo del "*Linnet*", un NY30 de Herreshoff. En aquel momento ya anunció su regreso manifestando, a su vez que "Lo importante es ganar, da igual si es en un clásico o en un Copa América".

El "*Spartan*" (1913) es, con sus 22 metros de eslora, el barco de mayor eslora de la clase Época Cangreja. Formó parte de una serie de nueve veleros que salieron del astillero de Herreshoff en Bristol entre 1913 y 1915 y, curiosamente, no dispone de bauprés, algo verdaderamente inusual en su época. Convertido en un yawl en 1945 y reformado en los años 60 y 70, el "*Spartan*" se utilizó como barco de charter en el Caribe. En 1989 se inició una primera fase de reconstrucción, pero los trabajos se vieron interrumpidos debido a diversas vicisitudes. Tras un

tiempo de abandono, el "*Spartan*" fue trasladado al Museo Herreshoff en 1993, donde permaneció hasta su última restauración, en 2009. Consta como armador la empresa Nathael Greene *Herreshoff* Restoration.

"*Chinook*" (1916) sabe también lo que es ganar la Copa del Rey. Diseñado por Herreshof y construido por Oliver G. Jennings en el New York Yacht Club, este imponente cutter conserva su aparejo de cangreja, lo que le convierte en rival directo del "*Scud*". Originalmente se llamó "*Pauline*" y antes de ser "*Chinook*" fue conocido también como "*Banshee*". Con sus 19'8 metros de eslora y su manga de 4'4 metros, es uno de los veleros más veloces de su categoría, gracias a los 230 metros cuadrados de superficie vélica que es capaz de desplegar. Su armador es Paolo

boatyard in Bristol between 1913 and 1915, and curiously it does not have a bowsprit, something very unusual for that time. Converted into a yawl in 1945 and refurbished in the 60s and 70s, "*Spartan*" was used as a charter boat in the Caribbean. A first reconstruction project started in 1989, but work was interrupted due to a number of issues. After a period of abandonment, in 1993, "Spartan" was transferred to the Herreshoff Museum, were it remained until its last refurbishment, in 2009. Today it is owned by the company Nathael Greene Herreshoff Restoration.

Also "*Chinook*" (1916) knows what it means to win the Copa del Rey. Designed by Herreshoff and built by Oliver G. Jennings at the New York Yacht Club, this imposing cutter retains its gaff rig, which makes it "*Scud*"*'s* direct rival. Originally named "*Pauline*", before becoming "*Chinook*" it was also known as "*Banshee*". With a length of 19.8 meters and a beam of 4.4 metres, this is one of the fastest sailing boats in its category, thanks to the 230 square metres of sail area it is able to hoist. The owner, Paolo Zannoni, has been the Managing Director of Prada since 2021.

"*Rowdy*" (1916), owned by Dona Dyer, together with "*Chinook*", is one of Herreshoff's four NY40 still sailing today. The initial fleet reached 14 units, of which no less than 11 were launched the same year as "*Rowdy*" and were the pioneers of this successful class and outstanding members of the New York Yacht Club. These sailing boats were nicknamed the Fighting Forties and dominated in the famous Bermuda Race between 1924 and 1928. As "*Rowdy*"'s original gaff rigging was replaced with a Bermuda rigging (triangular sail), it does not compete against its sister.

© NICO MARTINEZ / CLUB MARITIMO MAHON



***Rowdy* (1916).**

ROWDY Y *CHINOOK*, AMBOS DE 1916, SON DOS DE LOS CUATRO NY40' DE HERRSHOFF - APODADOS "CUARENTA COMBATIENTES" - QUE AÚN SIGUEN NAVEGANDO.

ROWDY AND *CHINOOK*, BOTH BUILT IN 1916, ARE TWO OF THE FOUR NY40' BY HERRESHOFF - NICKNAMED "FIGHTING FORTIES" - STILL SAILING TODAY.

Of the five Herreshoffs present at the Copa del Rey Repsol classic boat regatta, "*Mariette*" (1915) was no doubt the most admired. Her return to the Menorca regatta, which it has been attending since 2014, coincided with the return in Mahón of the Big Boats category, in which the giants of the sea compete. This impressive boat, rigged like a schooner, can hoist 1,030 meters of sail area on its 39 meters of length. It was the first yacht built by Herreshoff and is one of the designs that best represents a name, a hallmark, a brand that has triumphantly passed the test of time thanks to the genius of its creator.

Zannoni, consejero delegado de Prada desde mayo de 2021.
Por su parte, "*Rowdy*" (1916) de la armadora Dona Dyer es, junto al "*Chinook*", uno de los cuatro NY40's de Herreshoff que aún navegan. La flota inicial llegó a tener hasta 14 ejemplares, de los que nada menos que 11 salieron del astillero el mismo año que el "*Rowdy*", siendo los impulsores de esta exitosa clase destacados miembros del New York Yacht Club. Estos veleros fueron apodados los Cuarenta Combatientes y dominaron la famosa regata Bermuda Race entre 1924 y 1928. El aparejo de cangreja original del "*Rowdy*" ha sido sustituido por uno bermudiano (vela triangular) por lo que ya no se enfrenta directamente a su hermano.

De entre los cinco Herreshoff presentes en la Copa del Rey Repsol de Barcos de Época, "*Mariette* (1915)" fue el que sin duda acaparó más miradas. Su regreso a la regata menorquina, de la que había permanecido ausente desde 2014, coincidió con el retorno a Mahón de la clase Big Boats, en la que compiten los gigantes de la flota. Este impresionante barco, aparejado como goleta áurica, puede desplegar 1.030 metros cuadrados de superficie vélica en sus 39 metros de eslora. Fue el primer gran yate construido por Herreshoff y es uno de los buques insignias de un nombre, de un sello, de una marca que perdura en el tiempo, gracias a la genialidad de su creador.

© NICO MARTINEZ / CLUB MARITIMO MAHON





www.velaclasicamallorca.com



© ARCHIVO LUIS TOURÓN

Snipes en Clearwater, Florida, USA.

Historia del *Snipe*

Un barco legendario

El Snipe es un pequeño monotipo de regatas para dos tripulantes con aparejo *sloop* bermudiano y de origen norteamericano, que ha conseguido a lo largo de sus noventa y un años de historia una extraordinaria popularidad en todo el mundo.

Por Luis Touron Figueroa

EL NACIMIENTO DE UNA NUEVA CLASE

En el mes de marzo de 1931, la *Florida West Coast Racing Association*, muy activa en el desarrollo de la motonáutica, celebraba en Sarasota (EE.UU), una asamblea en la que surgió la idea de promocionar la vela y las regatas a lo largo de las costas de Florida. Se trataba de crear una nueva clase de balandro que en principio debería cumplir con tres requisitos básicos: eslora inferior a 16 pies, superficie vélica no mayor de cien pies cuadrados y que se pudiese remolcar con facilidad. A esta nueva clase se la denominó inicialmente *Trailer Class*. Además, en este nuevo proyecto, una construcción sencilla y económica y unas buenas condiciones marineras se daban por supuesto.

Al poco tiempo, la editorial de la revista *Rudder* puso a la venta al coste de 1,50 dólares, un completo bloc con los planos y detalles suficientes para poder acometer su construcción, sin grandes problemas, incluso de forma amateur. *How To Build 'Snipe'* era el título de su carátula en la que se puede apreciar el primer logotipo de la vela con una rueda de radios, símbolo inicial de la *Trailer Class*, que enseguida se cambiaría por la becacina actual, siguiendo la tradición de su diseñador, William F. Crosby, que siempre ponía nombres de aves acuáticas a sus diseños. Observamos también un pequeñísimo foque, debido a la limitación inicial de los 100 pies cuadrados totales impuestos para la nueva clase. Este foque resul-

THE HISTORY OF THE SNIPE
A legendary yacht

The Snipe is a small American Bermudian sloop-rigged racing monotype boat, which has achieved extraordinary popularity all over the world throughout its ninety-one years of history.

By Luis Tourón Figueroa

THE BIRTH OF A NEW CLASS

In March 1931, the Florida West Coast Racing Association, very active in the development of motor boating, held a meeting in Sarasota (USA) that triggered the idea of promoting sailing and racing along the coast of Florida. The idea was to create a new class of sloop that would have to meet three basic requirements: it had to have a sail surface of no more than one hundred square feet, be less than 16 feet in length, and be easily towed. This new class was initially called the Trailer Class and it was taken for granted that it also had to be extremely seaworthy and simple and economical to build. Soon, the Rudder magazine's publishing house put for sale, at $1.50, a complete booklet with plans and enough details to allow even an amateur to undertake its construction without major problems. How To Build 'Snipe' was the title of the booklet's cover, featuring the first logo of the Trailer Class, a sail with a wheel of spokes. This logo would soon be replaced by the current one, featuring a snipe, in line with the tradition of the boat's designer, William F. Crosby, who always named his designs after water birds. On the cover of the booklet, we can also appreciate that the jib is very small, this is due to the initial 100-square-foot sail area limitation. However, such a small jib was not enough, so Crosby, after several tests, improved it substantially, slightly enhancing its surface by lowering the clew and increasing the overlap. Currently, the total main and jib sail area is 128 square feet (11.9 square meters), whilst the use of a spinnaker has never been allowed. The hull has remained practically the same throughout the history of the class, introducing only minor modifications linked to the adjustment of the tolerances. The most important modification was in the early 1970s and included a weight reduction from 425 to 381 pounds (172.8 kilograms). The first Snipe, *Adelaide*, was built in Pass Christian, Mississippi, by a 14-year-old boy, Jimmy Brown, who only occasionally relied on his father's help to carry out the project. It was launched on August 2, 1931, and was assigned sail number 1. Today it is kept at the Antique Boat Museum in Clayton, New York.

The success of the new Snipe was so extraordinary that 150 units had already been built by the end of May of the following year. It was obvious that the time had come to create an organization to regulate the new class. Thus, in November 1932, SCIRA (Snipe Class International Racing Association) was born. In charge of creating a registration system, through the international numbering of the boats and organizing the class in zones and fleets, SCIRA published the first book of rules.

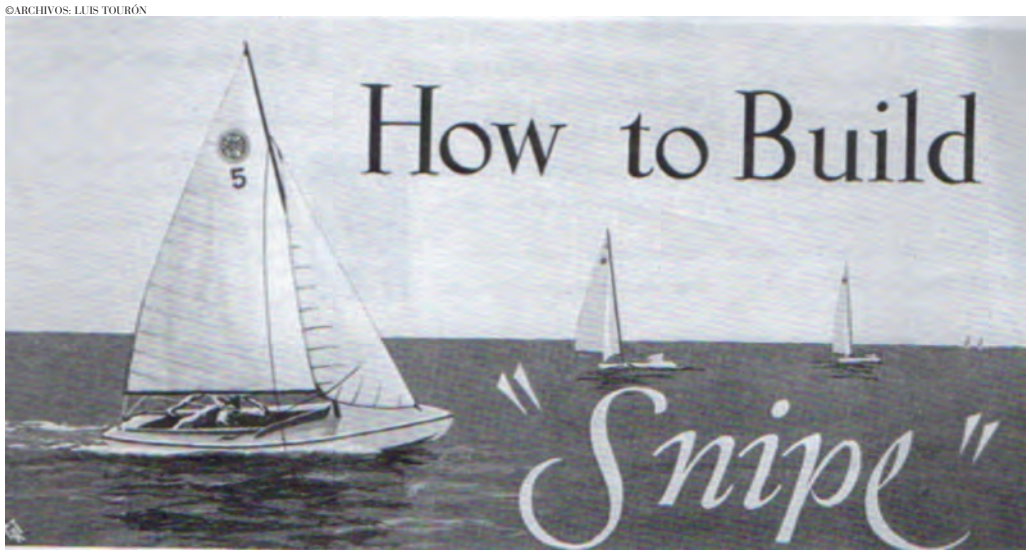
The first Commodore of the Association was Dr. Hub E. Isaacks from Dallas, Texas, who became captain of fleet number 1. Crosby was appointed executive director, a posi-

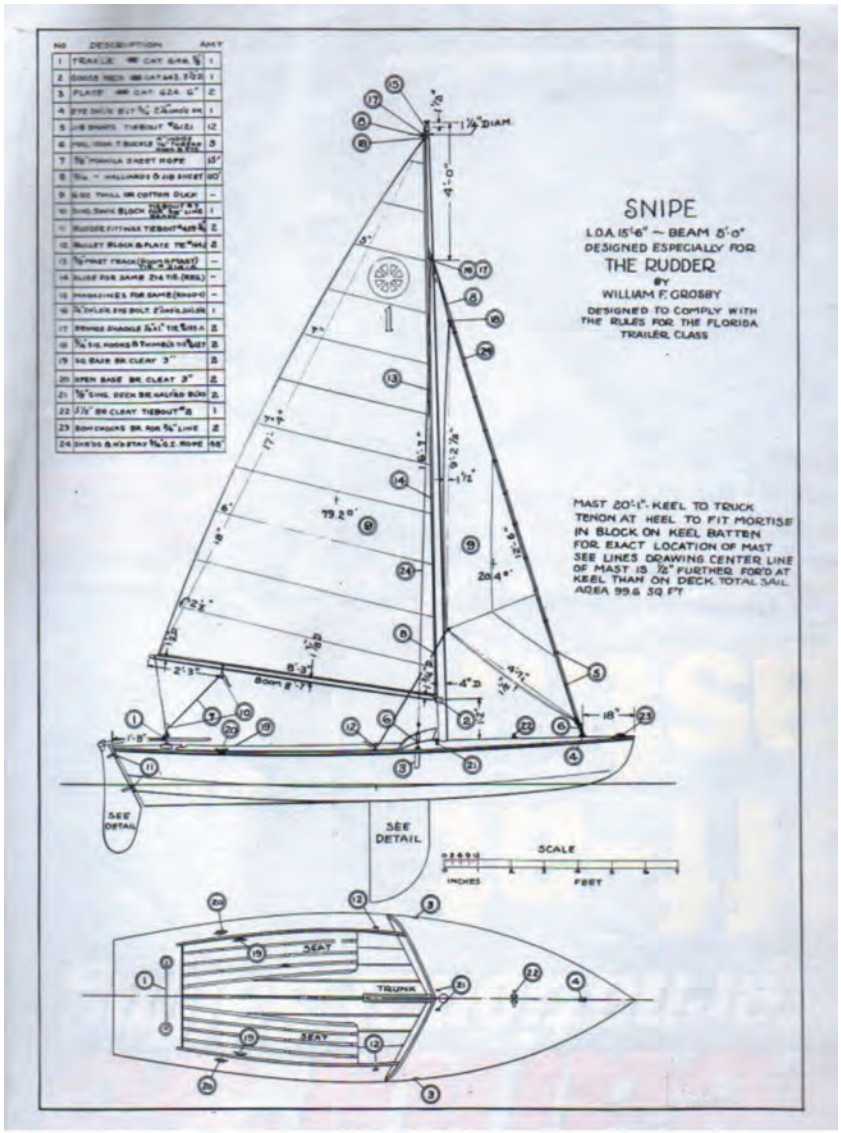
tó insuficiente, por lo que Crosby, después de varias pruebas, se encargó de mejorarlo sustancialmente, incrementando ligeramente su superficie con el puño de escota más bajo y algo de recubrimiento. Actualmente, la superficie vélica total permitida de mayor y foque, es de 128 pies cuadrados (11,9 metros cuadrados), no habiéndose nunca permitido el uso de *spinaker*. El casco se ha mantenido prácticamente igual durante toda la historia de la clase introduciendo tan solo modificaciones de menor cuantía por haberse ajustado las tolerancias. La más importante a principios del los años 70 fue la reducción de peso, que pasó de 425 a 381 libras (172,8 kilogramos)

El primer Snipe de la historia, el *Adelaide*, fue construido en Pass Christian, Mississippi, por un joven de 14 años, Jimmy Brown, quién contó con la ayuda puntual de su padre. Fue botado el 2 de agosto de 1931 y se le asignó el número 1 de vela. Hoy se conserva en el *Antique Boat Museum de Clayton* en Nueva York.

El éxito del nuevo Snipe fue tan extraordinario que a finales de mayo del año siguiente ya se habían construido 150 unidades, haciéndose imprescindible crear una organización que regulase la nueva clase. Nace así en el mes de noviembre de 1932, la *SCIRA*, *Snipe Class International Racing Association*, que se en-

©ARCHIVOS: LUIS TOURÓN





©ARCHIVOS: LUIS TOURÓN

Planos originales del Snipe diseñado por William F.Crosby, publicados en The Rudder. | Snipe's original layouts designed by William F. Crosby, published in the magazine The Rudder.

cargó de crear un sistema de registro mediante la numeración internacional de los barcos y una organización por zonas y flotas, publicando el primer libro de reglas.

El primer comodoro de la Asociación fue el doctor Hub E. Isaacks, de Dallas (Texas), capitán a su vez de la flota número 1. Crosby fue nombrado director ejecutivo, cargo que mantuvo hasta su fallecimiento en 1953.

Al final de ese año, 1932, ya se habían registrado 250 barcos y se concedió la primera autorización de flota a Dallas que aún conserva el número 1. La primera flota autorizada fuera de los Estados Unidos, en marzo de 1933, fue la del *Royal Cinque Ports Yacht Club* de Dover en Inglaterra a la que la SCIRA asignó el número 8.

Al año siguiente, el *New Rochelle Yacht Club*, magnífico club situado en Long Island Sound, muy cerca de Nueva York, fundado en 1885, fue el encargado de organizar el primer Campeonato Mundial de la Clase, aunque su verdadera internacionalización no fue una realidad hasta 1946, año en el que el *Chautauqua Lake Yacht Club*, que contaba con una de las flotas de Snipe más importantes de los EE.UU (la 121 de la SCIRA) celebró el mundial de la clase, contando con la participación de regatistas de Canadá, Brasil, Portugal y Suiza, resultando vencedor el norteamericano Bob Davis del *Balboa Yacht Club* de California.

El primer campeonato del mundo fuera de los EE.UU. se celebró en Ginebra en 1947 con la asistencia de trece países, resultando ganador el legendario Ted Wells.

Adelaide, el primer Snipe de la Historia. Agosto de 1931.
Adelaide, the first Snipe in history. (August 1931).

©ARCHIVO SCIRA



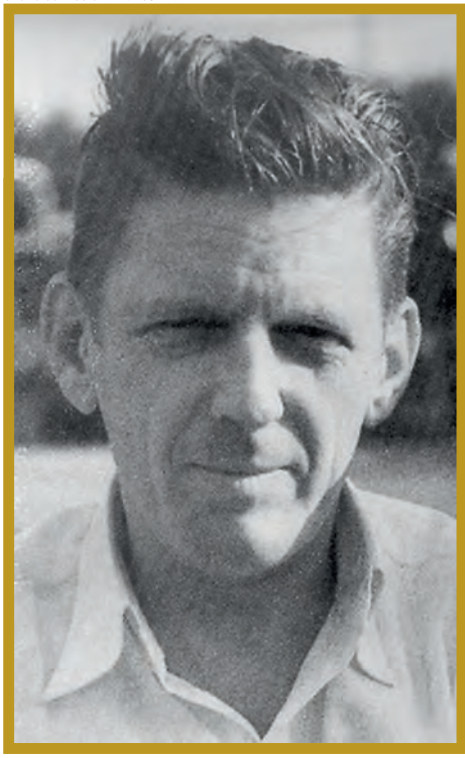
tion he held until his death in 1953. By the end of that same year, 1932, 250 boats had already been registered and the Dallas fleet was granted authorization and assigned fleet number 1, which it retains to this day. Designated as fleet number 8, the Royal Five Ports Yacht Club fleet of Dover in England was the first fleet authorized by SCIRA outside of the United States in March 1933.

The following year, the New Rochelle Yacht Club - a magnificent club located in Long Island Sound, very close to New York, founded in 1885 - was in charge of organizing the first World Class Championship. However, the class's true internationalization didn't come until 1946, when the Chautauqua Lake Yacht Club, which had one of the most important Snipe fleets in the US (number 121), celebrated another world-class championship attended by sailors from Canada, Brazil, Portugal, and Switzerland. The winner of the championship was American Bob Davis of the Balboa Yacht Club of California.

The first world championship outside the US was held in Geneva in 1947 with thirteen countries in attendance. Legendary Ted Wells was the winner.

The great success of the Snipe class throughout its history, which in 1936 was the class with the highest number of units in the world, should be analysed thoroughly.

©FOTO COLECCIÓN PARTICULAR



El diseñador de la clase, William F. Crosby, que participaba en regatas con la grímpola de su club, el New Rochelle Yacht Club, tuvo dos Snipes, el *Snipe*, construido en 1932 por Minnefords Yacht Yard, en Nueva York, con el número 3 de vela y el *Also*, construido en 1940 por Dunphy Boat Corporation en Wisconsin, al que se le asignó el numero 4000.

The designer of the class, William F. Crosby, who competed in sailing races under the flag of his club, New Rochelle Yacht Club, owned two Snipes, the *Snipe*, built in 1932 by Minnefords Yacht Yard, in New York, with sail number 3, and *Also*, built-in 1940 by Dunphy Boat Corporation in Wisconsin, which was assigned number 4000.

El gran éxito del Snipe a lo largo de su historia, que ya en 1936 era la clase con mayor número de unidades del mundo, habría que analizarlo concienzudamente, pero es evidente que el mantenimiento del espíritu de la clase con escasísimas variaciones en sus características y la magnífica organización internacional llevada a cabo por la SCIRA, han sido determinantes. El Snipe no es un barco especialmente rápido, por lo que las regatas son básicamente tácticas, algo que le confiere una cualidad extraordinaria para entrenamiento de tripulaciones jóvenes sin olvidarse de otros, que sin ser tan jóvenes, algunos con 80 años, siguen navegando con el mismo entusiasmo de siempre. Es una clase que nunca ha sido olímpica, pero no resulta casual que tres de los cuatro regatistas con mayor número de medallas olímpicas de la historia: Torben Grael y Robert Scheidt con cinco y Paul Elvstrøm con cuatro (entre otros muchos), se formaran en esta extraordinaria clase.

©ARCHIVOS SCIRA



En 1947, Martin Dupan, de la Sociedad Náutica de Ginebra, organizó el mundial de Snipe en el Lago Leman, con la asistencia de trece países, resultando ganador el norteamericano Ted Wells - ingeniero aeronáutico y piloto, cofundador de la compañía Beechcraft y diseñador del famoso modelo *Beechcraft, 17 Staggerwing*- a quién vemos a la izquierda de la imagen junto a su tripulante Art Lippit, ambos del Wichita Yacht Club (USA) Era la primera vez que el mundial se celebraba fuera de los EE.UU.

In 1947, Martin Dupan, of the Yachting Society of Geneva, organized the Snipe World Championship on Lake Leman. The event was attended by thirteen countries, and the winner was America's Ted Wells - aeronautical engineer, pilot, co-founder of the Beechcraft company, and designer of the famous Beechcraft model, 17 Staggerwing - pictured on the left together with his crewman Art Lippit, both from Wichita Yacht Club (USA). It was the first time that the World Championship was held outside the United States.

RÁPIDO DESARROLLO DE LA CLASE EN ESPAÑA

Tratar de resumir en un artículo la larga historia de noventa y un años de esta maravillosa clase me parece una tarea harto difícil y requeriría una gran capacidad de síntesis de la que probablemente carezco. No obstante, creo que este pequeño resumen puede servir de preámbulo para abordar la tarea de realizar un gran libro que pueda recoger una amplia y completa historia de la clase.

1932: Antonio Ruiz construye en San Miguel de Tabagón, comarca gallega del Rosal, el primer Snipe de España: el Toñete.

1934: José María Massó encarga un Snipe a los astilleros Lagos, establecidos en Vigo desde 1915. Convertido ya en un astillero de referencia, Lagos - instalado por aquel entonces en la finca de Ganoi, construye en tan solo 21 días y con un coste de 794,09 ptas., el Celmar para Estanislao Durán y a continuación, el Sur para José María Massó con un coste de 534,52 ptas sin arboladura ni velas y el Lika para Gaspar de Haz.

1935: Gran éxito de participación en las regatas de Snipe celebradas durante el verano en el Real Club Náutico de Vigo

1939: Tras el forzado paréntesis de la Guerra Civil, Antonio Ruiz como comodoro del Real Club Náutico de Vigo, en la visita que el general Moscardó, presidente de la Delegación Nacional de Deportes, realiza a Galicia con motivo de la tradicional ofrenda al Apóstol, le propone que se establezcan unas clases que permitan estandarizar la práctica de la vela en todo el país.

1940: En una reunión celebrada en Madrid, presidida por D. Pedro Nieto Antúnez, el Real Club Náutico de Vigo propone oficialmente el Snipe y el Star como clases nacionales, quedando ambas reconocidas como tales por la Federación Española de Clubs Náuticos. Se designa a Antonio Ruíz Martínez como primer secretario general de la clase Snipe en España.

EL SNIPE EN ESPAÑA

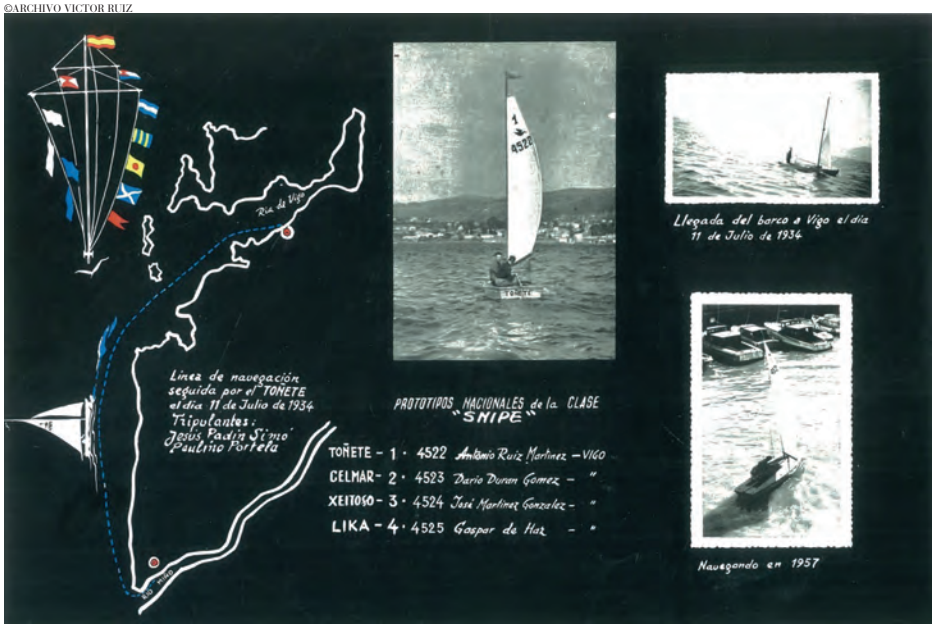
En una pequeña parroquia gallega de la comarca del Rosal llamada San Miguel de Tabagón, muy próxima a la desembocadura del río Miño, pasaba los veranos en la casa solariega de su familia materna, Antonio Ruiz Martínez, protagonista de esta pequeña historia. Tras varios años navegando a remo y a vela por aguas del estuario del Miño, había conseguido un cierto dominio de la vela, aunque siempre en aquellas embarcaciones de río típicas de la zona, de fondos planos y sin orza, con las que era prácticamente imposible navegar de bolina. Pensó que tenía que conseguir otro tipo de embarcación con orza retráctil y poco calado, que tuviera esa capacidad de ceñida tan añorada.

Antonio que vivía en Vigo, tras finalizar la carrera de medicina en la Universidad de Santiago de Compostela, se estableció en su ciudad, ejerciendo como medico durante mas de cincuenta años. Fue en la biblioteca del Real Club Náutico de Vigo, del que era socio desde su refundación en 1926, donde casualmente descubrió la revista *Rudder* del mes de julio de 1931, en la que se publicaban los planos del recién creado Snipe, viendo en él la solución a sus expectativas y, sin perder tiempo, se puso en contacto con los hermanos Padín, viejos amigos que se habían establecido en Nueva York, encargándoles que le consiguieran el folleto editado por Crosby: *How to Build Snipe*. Ya con los planos en su poder, en julio de 1932 comenzó la construcción en un taller próximo a su casa del Rosal, del que iba a ser el primer Snipe español. A finales del mes de septiembre, con el casco listo, se confeccionaron unas velas con el mejor tejido de algodón que se pudo conseguir y se botó el nuevo barco con el nombre del hijo de Antonio nacido ese mismo año: *Toñete*. Durante su primer verano, estuvo navegando por el Miño probando el nuevo barco, para al año siguiente acometer la pequeña aventura de llevarlo navegando hasta el Real Club Náutico de Vigo, en una travesía de 28 millas por mar abierto que se realizó de forma totalmente satisfactoria. El patrón fue su amigo de infancia Jesús Padín con Paulino Portela como tripulante, bajo la supervisión de Antonio, quien siguió la singladura desde su coche con cierta preocupación. Su llegada a Vigo causó verdadera sensación en el Club, tanto entre los mayores, como en el sector más joven, que supieron ver en aquella pequeña maravilla la posibilidad de iniciarse en la vela, algo que hasta entonces no resultaba nada fácil. En Galicia nos quedaban en aquellos años los 6.50 Franceses, algún viejo Sonderklasse y la reciente flota de Anduriñas creada por el Real Club Náutico de La Coruña.

Navegación del *Toñete* desde la desembocadura del Miño hasta el Real Club Náutico de Vigo el 11 de julio de1934.

Toñete's voyage from the mouth of the Miño river to Real Club Náutico de Vigo on July 11, 1934.

©ARCHIVO VICTOR RUIZ



©ARCHIVO VICTOR RUIZ



Antonio Ruiz en las inmediaciones del Real Club Náutico de Vigo enseñando a navegar a un joven socio del club. Vigo, 1951. | Antonio Ruiz, in front of Real Club Náutico de Vigo, teaching a young member of the club. Vigo 1951.

However, there is no doubt, that such success is mainly due to the fact that the spirit of the class has remained unchanged over the years, with very few variations to the boat's characteristics, and thanks to the great job SCIRA carried out internationally. The Snipe is not a particularly fast boat, so during racing, it's mainly a matter of tactics, which makes it ideal for training young crews. But let's not forget that many others, who are not so young, some even at the age of 80, continue to eagerly sail it. It has never been an Olympic class, but it is no coincidence that three of the four sailors who have won the highest number of Olympic medals in history, that is Torben Grael and Robert Scheidt with five and Paul Elvstrøm with four (among many others), were trained in this extraordinary class.

THE SNIPE CLASS IN SPAIN

In a small Galician parish in the region of Rosal called San Miguel de Tabagón, very close to the mouth of the Miño river, Antonio Ruiz Martínez, the main character of this short story, spent his summers at his mother's family home. After several years of rowing and sailing in the waters of the Miño estuary, he had gained a certain mastery of sailing, although only aboard the area's typical river boats, which featured flat bottoms and no keel, characteristics that made it practically impossible to sail upwind. He decided that he had to get another type of boat with a retractable keel and little draught, and capable of sailing upwind.

Antonio, who lived in Vigo, after obtaining his medical degree at the University of Santiago de Compostela, settled in the city and worked as a doctor for more than fifty years. It was in the library of the Royal Yacht Club of Vigo, of which he was a member since its foundation in 1926, where he casually came across the Rudder magazine, dated July 1931, in which the layouts of the newly created Snipe were published. He saw the fulfilment of all his expectations in this new project. He immediately contacted the Padín brothers, old friends of his who had settled in New York, asking them to get him the booklet edited by Crosby: How to Build Snipe. Once he received the layouts, he began to build his snipe in a workshop near his home. It was July 1932 and the first Spanish Snipe was about to be born. At the end of September, with the hull ready and with sails made using the best cotton fabric that could be found, the

La flota del Real Club Náutico de Vigo, la número uno nacional, es la primera de España en ser reconocida por la SCIRA que le asignó el número 136 internacional. Aquellos primeros regatistas gallegos de la década de los cuarenta, verdaderos pioneros de la clase, ganadores de tantas regatas y frecuentemente olvidados, sembraron la semilla de unos frutos que se fueron recogiendo pocos años después. Entre ellos habría que destacar a José María Massó, Luis Tourón, José Ramón Curbera o Rubén Alonso entre otros.

1941: Se van construyendo gran cantidad de barcos y creando nuevas flotas de Snipe en España, como las de Bilbao, Santander, Barcelona, Málaga y Santiago de la Ribera.

1942: En este año ya había 579 Snipes en España agrupados en 42 flotas, siendo, después de EE.UU., el segundo país del mundo con mayor número de barcos. Ese mismo año se celebra en el Real Club Náutico de Vigo el primer Campeonato de España, resultando ganadores con su barco Garrocha, los hermanos José María y Juan Manuel Alonso Allende, del Real Sporting Club de Bilbao.

© ARCHIVO VICTOR RUIZ



Anuncio del Primer Campeonato de España. | Ad of the First Spanish Championship.

1957: Juan Manuel Alonso Allende y su proel Gabriel Laiseca, ganan con su barco Guadalimar, construido por Astilleros Udondo, el Campeonato del Mundo de Snipe celebrado en Cascaes. Primer gran triunfo internacional de España en esta clase.
En estos primeros años del Snipe en España, además de los ya mencionados Astilleros Lagos, se van consolidando nuevos y buenos constructores de Snipes, como Pedro Cardona en Palma de Mallorca, José Arráez en los Alcázares, Juan Mayor en Almería, José Rovira en Barcelona, Abascal en Santander o Astilleros Udondo en Bilbao, entre otros.
1973-1975: Aunque la lista de grandes regatistas españoles de la clase es interminable, y necesitaría un capítulo aparte para no olvidarme de ninguno, creo que sí debo hacer un especial reconocimiento a mi buen amigo Félix Gancedo por haber sido el mejor snipista de todos los tiempos. Su palmarés es muy difícil de superar, ya que obtuvo dos mundiales (Málaga, 1973, y Punta del Este en Uruguay, 1975), un mundial máster en 1990 en Santiago de la Ribera, cuatro campeonatos de Europa y quince campeonatos de España.
2022: El reciente mundial de 2022 de este pasado verano en Cascaes, con el triunfo de nuestros grandes regatistas Alfredo González y Cristian Sánchez, devolvió el preciado trofeo a España después de haberlo ganado por última vez hace cuarenta y siete años. Actualmente hay 107 flotas reconocidas en España, con 28 activas, siendo el tercer país del mundo en número de barcos, por detrás de EE.UU y de Japón.

RAPID PROGRESS OF THE CLASS IN SPAIN

Trying to summarize in an article the ninety-one-year-old history of this wonderful class is a very difficult task and would require a great capacity for synthesis that I probably lack. However, I believe that this small summary can serve as a preamble to tackle the task of writing a comprehensive book on the history of the class.



Félix Gancedo y Rafael Parga, ganadores del campeonato del Mundo de Snipe celebrado en Málaga en 1973. Félix corrió todas las regatas del campeonato con una pierna rota y, cómo se aprecia en la imagen, escayolada. | Félix Gancedo and Rafael Parga, winners of the Snipe World Championship held in Malaga in 1973. Felix competed in all the races of the championship with a broken plastered leg, as can be seen in the image.

new boat was launched and christened after Antonio's son, Toñete, who was born that same year. He spent the following summer sailing in the Miño, getting to know his new boat to embark on a small adventure the following year. He had decided that he was going to sail *Toñete* to the Real Club Náutico de Vigo, a 28-mile off-shore crossing that was carried out successfully. The skipper onboard was his childhood friend Jesús Padín with Paulino Portela as crew. Antonio supervised the voyage, with some concern, from land as he followed them by car. The boat's arrival in Vigo caused a real sensation at the Club, among the elderly as well as among the youth, who saw in that little wonder the chance to start sailing, which until then was not easy. At the time, in Galicia, we had the French 6.50, some old Sonderklasse, and the Anduriñas fleet, recently created by the Real Club Náutico de La Coruña. Although el *Toñete*, which remained active for quite a few years, participated in very few races, its owner kept on using it to train much of the Club's youth. In 1976, after it was exhibited at the Barcelona Boat Show, Antonio Ruiz decided to give El Toñete to the Maritime Museum of Barcelona, where it is still on show today.

WITH GREAT SUPPORT FROM THE SPANISH NAVY

I must acknowledge and thank an institution without which the Snipe in particular, and sailing in general, would not have had been so successful: the Spanish Navy. The number of Snipes acquired by the Navy was incredible and the logistical support it provided to all the fleets

© ARCHIVO CNR DE FERROL



Primera sede de la CNR (Comisión Naval de Regatas) de Ferrol en 1950.
First headquarters of the CNR (Regatta Naval Commission) of Ferrol in 1950.

along the Spanish coast, in the difficult post-war years, is priceless. The CNR (Regatta Naval Commissions), created by the Navy in different areas along the Spanish coast, were the true liaison between the Navy and the FECN (Spanish Yachting Clubs Federation) and the rest of the Spanish yachting clubs. The first was founded in Ferrol in 1950.

The Navy School of Marin, established on July 16, 1943, supported sailing and the Snipe class from its inception. For instance, the following year, it held regattas that brought together more than 150 boats of all existing classes. Its first director, captain Pedro Nieto Antunez, who had much to do with the recognition of the Snipe class in Spain, was the promoter of these races that were held by the Navy School of Marin for many years.

El *Toñete*, que se mantuvo activo bastantes años, participó en muy pocas regatas, aunque no por ello su armador dejó de instruir a muchos jóvenes del club. En el año 1976, tras su exposición en el Salón Náutico de Barcelona, Antonio Ruiz decidió cederlo al Museo Marítimo de Barcelona donde sigue expuesto.

GRAN APOYO DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Forzosamente debo de hacer un reconocimiento muy especial a una institución sin la cual el Snipe en particular y la vela en general no hubieran tenido el desarrollo logrado: la Armada Española. La cantidad de Snipes que adquirió la Armada y el apoyo logístico que prestó a todas las flotas del litoral español en aquellos años tan difíciles de la posguerra, son impagables. Las CNR (Comisiones Navales de Regatas) creadas por la Armada en distintas zonas del litoral español, fueron el verdadero vínculo de esta con la FECN (Federación Española de Clubs Náuticos) y todos los clubs náuticos españoles. La primera de ellas fue fundada en Ferrol en 1950.

La Escuela Naval Militar de Marín, inaugurada el 16 de julio de 1943, apoyó a la vela y al Snipe desde sus inicios, celebrando unas regatas al año siguiente en las que reunieron a más de 150 barcos de todas las clases existentes. Su primer director, el capitán de navío Pedro Nieto Antúnez, que tanto tuvo que ver con el reconocimiento del Snipe como clase nacional, fue el impulsor e iniciador de estas regatas que se celebraron durante muchos años en la Escuela naval Militar de Marín.

1932: In San Miguel de Tabagón, in the Galician region of Rosal, Antonio Ruiz builds the first Spanish Snipe: *Toñete*.

1934: José María Massó commissions a Snipe to Asitlleros Lagos, established in Vigo in 1915. Already a shipyard of reference, Lagos - located on the Ganoi estate at the time - builds: *Celmar* for Estanislao Durán, in just 21 days, for 794.09 pesetas; *Sur* for José María Massó, for 534.52 pesetas, with no mast and no sails; and *Lika* for Gaspar de Haz.

1935: Snipe races held at Real Club Náutico de Vigo, during the summer of 1935, were characterized by a high participation rate.

1939: After the forced parenthesis of the Civil War, Antonio Ruiz, as Commodore of the Real Club Náutico de Vigo, proposes the establishment of classes, to standardize sailing in Spain, during the visit made by General Moscardó, president of the Sports National Delegation, to Galicia on the occasion of the local traditional offering to the Apostle.

1940: In a meeting held in Madrid, chaired by Mr. Pedro Nieto Antúnez, Real Club Náutico de Vigo officially proposes the Snipe and the Star as national classes, both being recognized as such by the Spanish Yachting Clubs Federation. Antonio Ruiz Martínez is appointed as the first general secretary of the Snipe class in Spain. The fleet of Real Club Náutico de Vigo, number 1 in Spain, is the first Spanish fleet to be recognized by SCIRA, which assigns it international number 136. The first Galician sailors of the 1940s, true pioneers of the class, winners of many regattas and often forgotten, sowed the seeds of the fruits harvested a few years later. Among them, we must mention José María Massó, Luis Tourón, José Ramón Curbera, and Rubén Alonso, among others.

1941: A large number of boats are being built and new Snipe fleets are being created in Spain, such as the fleets of Bilbao, Santander, Barcelona, Malaga, and Santiago de la Ribera.

1942: At the time, there were 579 Snipes in Spain grouped into 42 fleets. After the US, it was the second country in the world with the highest number of boats. That same year, the first Spanish Championship was held at Real Club Náutico de Vigo. Brothers José María and Juan Manuel Alonso Allende, of Real Sporting Club de Bilbao, won with their boat *Garrocha*.

1957: Juan Manuel Alonso Allende and bowman Gabriel Laiseca won the Snipe World Championship held in Cascais, competing on their boat *Guadalimar*, built by Astilleros Udondo. Spain's first major international triumph in this class. In these early years, in addition to the aforementioned Astilleros Lagos, new and good Snipe builders are established, such as Pedro Cardona in Palma de Mallorca, José Arráez in the Alcázares, Juan Mayor in Almería, José Rovira in Barcelona, Abascal in Santander, and Astilleros Udondo in Bilbao, among others.

1973-1975: Although the list of great Spanish sailors in the class is endless, and I would need a separate chapter not to forget anyone, my good friend Felix Gancedo deserves a mention for having been the best snipist of all time. His record is very difficult to beat, as he won two world championships (Málaga, 1973, and Punta del Este in Uruguay, 1975), a master world cup in Santiago de la Ribera in 1990, four European championships, and fifteen Spanish championships.

2022: At last summer's recent World Cup in Cascais, thanks to the triumph of our great sailors Alfredo González and Cristian Sánchez, the precious trophy returned to Spain after forty-seven years. There are currently 107 recognized fleets in Spain, 28 of which are active. Spain is the third country in the world for number of boats, after the US and Japan.



©ARCHIVO TOMÁS MASSÓ

En 1934, un socio del Real Club Náutico de Vigo, José María Massó, construyó en su factoría de Bueu una embarcación inspirada en los planos del Snipe, aunque no llegó a homologarla. Coincidiendo con el nombre que puso a su barco, estampó en su vela y en su amura la silueta de un *Arao*, ave marina entonces muy común en Galicia.

In 1934, a member of Real Club Náutico de Vigo, José María Massó, built a boat at his factory in Bueu inspired by the layouts of the Snipe, although he never homologated it. He christened the boat *Arao*, after a sea bird commonly found in Galicia at the time, and also printed its silhouette on the sail and on the hull.

©ARCHIVO VICTOR RUIZ



En 1976, después de exponerlo ese año en el Salón Náutico de Barcelona, Antonio Ruiz donó el *Toñete* al Museo de Atarazanas de Barcelona donde se encuentra desde entonces, como prototipo nacional de la clase.

In 1976, after it was exhibited at the Barcelona Boat Show, Antonio Ruiz decided to give Toñete to the Maritime Museum of Barcelona, where it is still on show today as the Spanish prototype of the class.



Vela Clásica Menorca

XIX COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA

29 AGO 2023

AL

02 SEP 2023

Club Marítimo Mahon

REPSOL

CLUB MARITIMO MAHÓN

MENORCA islas baleares

CONSELL INSULAR DE MENORCA

AJUNTAMENT DE MAÓ - MAHÓN

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

KARMATÁN II

Un lobo con piel de cordero

El nombre de John Gale Alden ha quedado en la historia de la náutica fuertemente vinculado a las goletas que diseñó en su época de mayor éxito, en la década de los años veinte del pasado siglo. Aquellos barcos lo ganaron todo, quedando siempre entre los primeros en todas las regatas, ya fuesen de altura o de club.



Goletas exitosas, como las diez primeras Malabar patroneadas por el propio John Gale Alden, tales como la *"Sachem"*, que ganó en numerosas ocasiones a la velocísima y casi invencible *"Niña"* de Starling Burgess; *"La Goleta"*, primera en cruzar la llegada y segunda en tiempo compensado de tan sólo dos barcos que acabaron la terrible Fastnet de 1927... y muchas otras más que coparon las primeras plazas de todo tipo de regatas. Sin embargo, la llegada de Olin Stephens y de sus revolucionarios *"Dorade"* y *"Stormy Weather"*, al principio de los años treinta, desplazó inesperadamente a las goletas de Alden de la victoria en los campos de regata. Durante esa década, Alden y su equipo se concentraron más bien en el diseño de goletas de crucero, no abandonando fácilmente el aparejo de velas cangrejas y, de vez en cuando, siguiron cosechando alguna bonita victoria en las regatas más famosas del momento pero, al estallar la segunda Guerra Mundial, el despacho de Alden se volcó en la producción de lanchas torpederas y de desembarco y otro material de guerra. Las necesidades del conflicto le dieron un gran empuje económico a la empresa, pero el sector militar nunca le inspiró ningún entusiasmo a Alden y todo ello, junto a una edad

A wolf in sheep's clothing!

In the history of boating, the name of John Gale Alden has been closely associated with the schooners he designed at the peak of his career, in the 1920s. They won it all, reaching podiums in all races, whether inshore or offshore.

Among these successful schooners, which won first place in all sorts of races, the first ten Malabar skippered by John Gale Alden himself are worth a special mention, including "Sachem" - which beat on numerous occasions the very fast and almost invincible "*Niña*" designed by Starling Burgess; and "*La Goleta*" - one of the two boats able to finish the terrible Fastnet of 1927, making first in real time and second in elapsed. However, the arrival of Olin Stephens and his revolutionary *"Dorade"* and *"Stormy Weather"*, in the early 1930s, unexpectedly took Alden's schooners' place on the podiums of the different sailing races. During that decade, Alden and his team concentrated their efforts on designing recreational schooners, mainly fitted with gaff rigs, which, only from time to time obtained a victory in the most popular races of the time. However, at the outbreak of World War II, Alden's studio turned to the production of torpedo boats, landing crafts, and other war materials. Meeting the needs of the war conflict gave a great economic boost to the company, but the military sector never really inspired Alden. Additionally, as he was getting older, he started to gradually get less and less involved in the studio's everyday work. Once the war was over and the company slowly went back to designing recreational yachts, John Alden's influence on the studio's yacht designs decreased significantly. Until 1955, when his partners undertook a new path without relying on the tutelage of the great John Gale.



John Gale Alden (1884-1962) Arquitecto náutico. | Naval Architect.

ALDEN'S SUCCESS IN SPAIN

In 1955, design n. 907 was the second-to-last to leave Alden's design studio before his retirement. It was a ketch with an auxiliary engine and fixed keel, according to the studio's terminology. This design was extremely successful as it gave life to up to six different units. First came "*Abigail*", built at Seth Persson's shipyard in Connecticut, then came "*Horizon*" and "*Karmatán II*" (design 907-C). The latter was the first to be built outside of the United States, specifically in Spain by Viudes shipyard, in 1959.

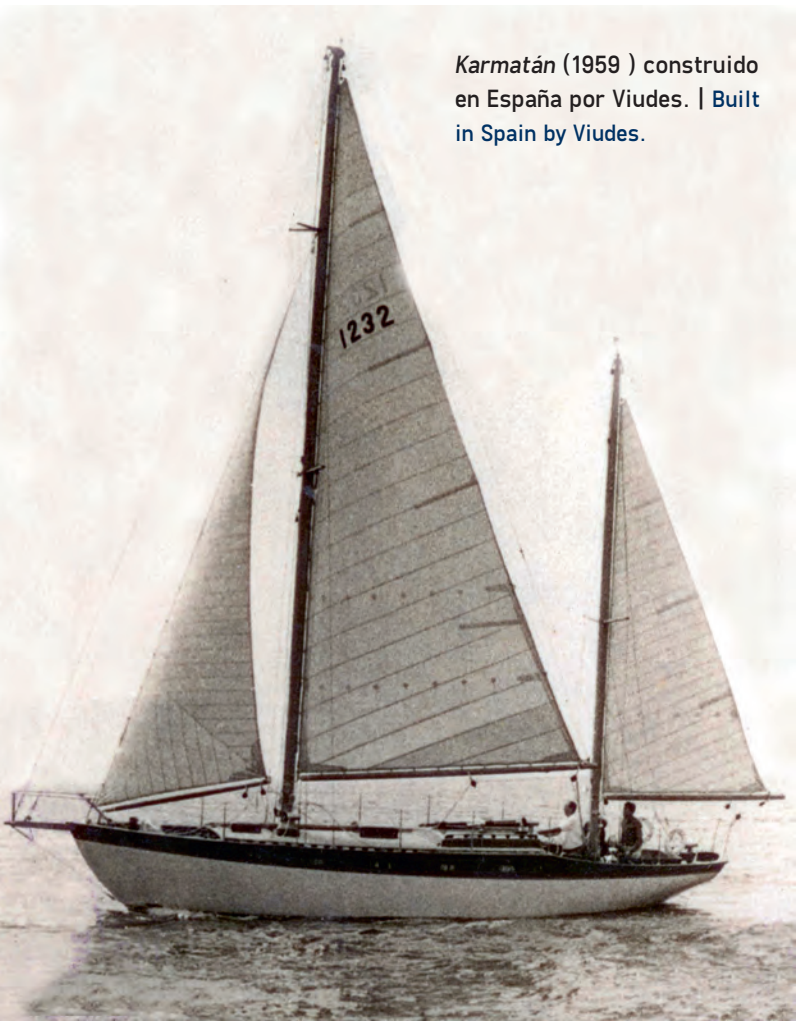
To place this second-to-last design by Alden in its historical context, we must remember that light displacement boats began to be in vogue at the beginning of the 1950s. The introduction of this technique and its relative breakthrough style is usually traced back to Jack Laurent Giles's designs, which were inspired by John Illingworth's models: "*Maid of Malham*" built in 1938; "*Myth of Malham*" in 1947 - which won the Fasnet in that same year and in 1949; and "*Gulvain*" in 1949, with its flush deck and reverse sheer. The philosophy behind these yachts was to simplify the construction process to reduce displacement by drastically reducing overhangs and relying on masthead rig rather than fractional rig.

However, these innovations were not taken into account in Alden's studio when design 907 was conceived as, despite John Alden's progressive distancing allowed greater freedom to his partners, the studio's traditional spirit still inspired all those who worked in it and Alden always believed in moderation and more or less conventional designs. However, when Enrique Martorell Roca went to Alden's studio looking for a design to build a habitable recreational boat that would also offer some fun on the racecourses, he liked that rather orthodox design, which he believed to be quite reliable, even if not modern. Reason why, to be in line with the light displacement boats in vogue at the time, he asked to practically remove the deckhouse. As a consequence, a new and unique design was created: design 907-C. Boasting a flush deck and a ketch rig, with a divided sail plan to facilitate handling, Alden's design turned into a "fashionable" boat for its time. To obtain a comfortable height inside, a flush deck without deckhouse requires higher bulwarks, which in addition translates into a stronger construction suitable for offshore sailing. In design n. 907, these concepts were further enhanced by the stem that seemly continued into the keel, thus completely ignoring all the advances made to re-

UN EXITOSO ALDEN EN ESPAÑA

Precisamente el diseño n. 907 fue el penúltimo que salió del gabinete de Alden antes de su retirada, aquel mismo año de 1955. Se trataba de un ketch con motor auxiliar y quilla fija, según la terminología de despacho. Este diseño tuvo mucho éxito y se construyeron de él hasta seis unidades diferentes, basadas en sus líneas. La primera se llamó "*Abigail*" y se construyó en el astillero de Seth Persson en Connecticut. La segunda fue la "*Horizon*" y la tercera (diseño 907-C) la "*Karmatán II*", primera en ser construida fuera de los Estados Unidos, concretamente en España por Viudes, en el año 1959.

Para situar este penúltimo diseño de Alden en su circunstancia histórica, tenemos que recordar que al principio de la década de los cincuenta se fue imponiendo la moda de los barcos de desplazamiento ligero. El origen de esta técnica y su relativo estilo rompedor se suelen remontar a los diseños de Jack Laurent Giles inspirados por John Illingworth: el "*Maid of Malham*" de 1938 y, muy especialmente el "*Myth of Malham*" de 1947, que ganó la Fasnet de ese año y en 1949 y al "*Gulvain*" de 1949, con su cubierta corrida y en quebranto. La filosofía de estos barcos se centraba en la simplificación de la construcción, para disminuir el desplazamiento, en la radical reducción de los lanzamientos y en los aparejos de tope, en lugar de fraccionados.



Karmatán (1959) construido en España por Viudes. | Built in Spain by Viudes.



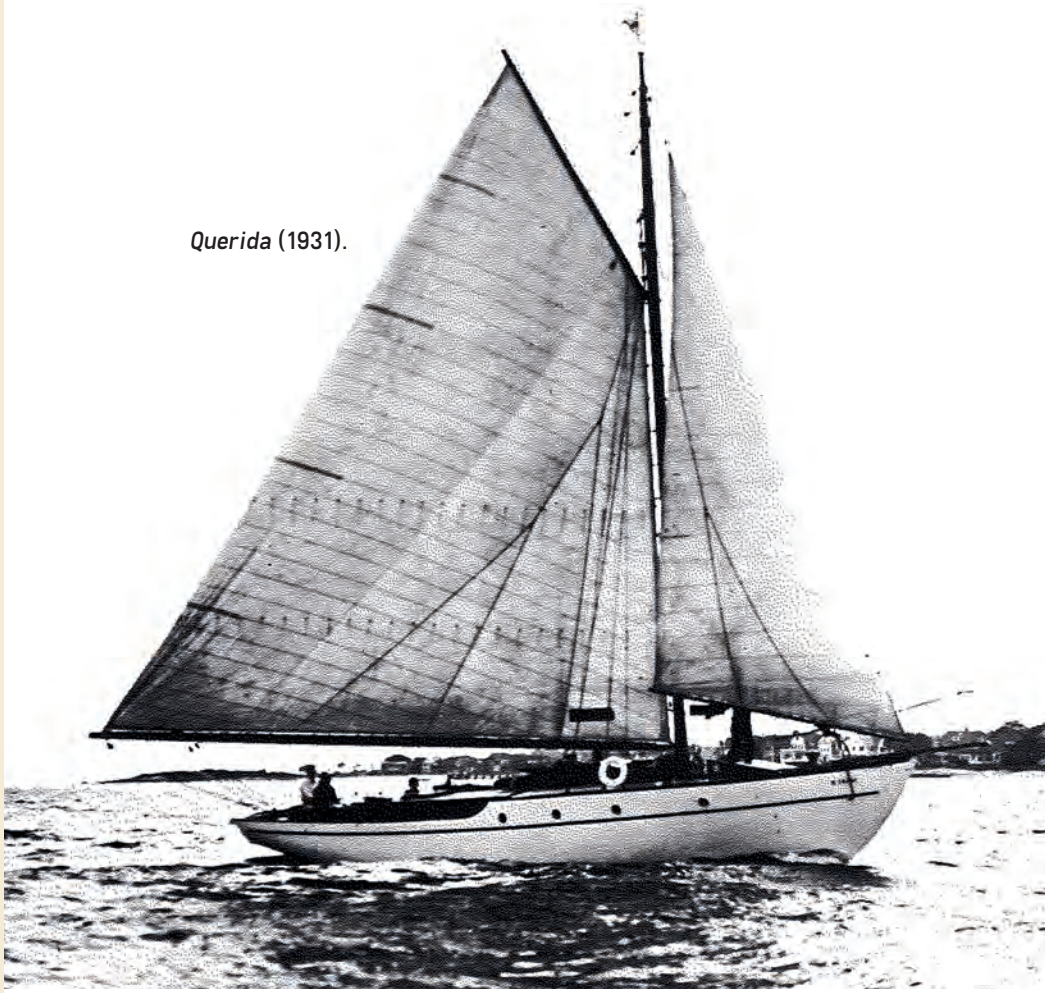
duce the wet surface that were into practice at the time. In short: design n. 907-C boasts traditional water lines and a modern, yet reminiscent of the past, deck design. Four years after the launch of first unit "*Abigail*", "*Karmatán II*" was built in Viudes shipyard, thus also featuring the necessary construction quality standards that guaranteed a long operational life. Not only was "*Karmatán II*" Alden's n. 907 design to obtain the highest number of trophies, but it was also among the most successful sailing yachts on Spain's racecourses at the time.

In fact, soon after its launch, "*Karmatán*" began to stand out among the fleet of Real Club Náutico de Barcelona, which included yachts as competitive as "*Zenit*", "*Vendaval*" and "*Buirach*". But the first main success came in July 1962, within the framework of the tenth edition of the traditional Mediterranean Cruise organized by the C.I.M. It participated in the difficult and prestigious Giraglia race, competing against 58 of the best yachts of the time, and won! It was a triumph that was celebrated at a national level, as it was the first great victory of a Spanish boat in that difficult race against such a competitive and numerous fleet. In addition, the weather conditions were very harsh that year, leading to the withdrawal of 23 yachts, thus further enhancing the merit of a crew whose surnames continue to play a leading role in the history of Spanish sailing through their descendants, including Viudes, Genové, Fradera, Llobet... In the following years, "*Karmatán II*" kept on obtaining outstanding victories, such as winning the Copa del Jefe de Estado in 1964, Spain's highest national sailing trophy at that time, comprised of five different races.

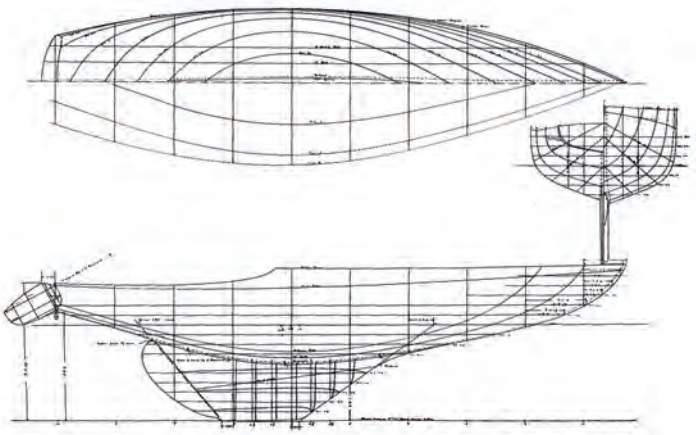
In 1965, Enrique Martorell sold the boat to Jacinto Ballesté Perarnau, President of Real Club Náutico de Barcelona, founding member of Salón Náutico de Barcelona, and also a distinguished politician of the Spanish Transition (Government Delegate in the Balearic Islands and Catalonia). When he bought "*Karmatán*", Jacinto Ballesté, who had never sailed before and who, on the contrary, had been a hockey enthusiast for the last forty years, swapped his successes on land for a new adventure at sea, obtaining outstanding racing and professional results.

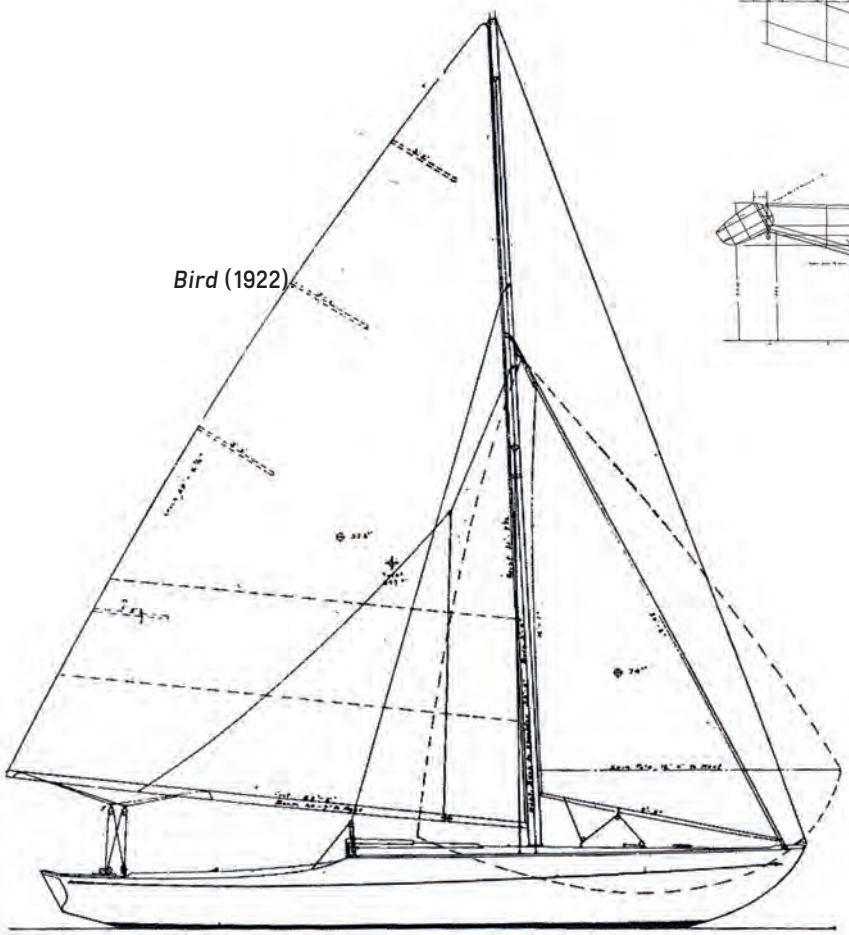
Realmente, en las oficinas de Alden estos temas no se tuvieron en cuenta al concebir el diseño 907 pues, aunque el progresivo alejamiento de John Alden permitía mayor libertad a sus colaboradores, la tradición del bufete permeaba de sí el espíritu de todos los que en él trabajaban y desde siempre Alden fue sinónimo de moderación y diseños más o menos convencionales. Sin embargo, cuando D. Enrique Martorell Roca se dirigió a las oficinas de Alden en busca de unos buenos planos para construir un crucero habitable que le ofreciera también una perspectiva deportiva, aquel diseño bastante ortodoxo que le propusieron le pareció fiable, aunque no moderno. Pidió, por lo

La cubierta corrida tenía ya alguna tradición previa en la producción de Alden puesto que entre 1921 y 1925 Sam Crocker - por aquel entonces delineante y uno más de los muchos discípulos que Alden formó y que más tarde brilló por su cuenta - había diseñado unos barcos que se caracterizaban precisamente por su cubierta corrida con ausencia de cabina, como los que en 1925 conformaron la San Francisco Bird Class, categoría de barcos de regata de aparejo bermudiano, famosa por su extraordinaria capacidad de ceñida. Otro de ellos fue el "*Querida*", crucero bastante tranquilo y de aparejo tradicional con mayor cangreja diseñado ese mismo año. Puestos al lado uno de otro, estos tres proyectos, los n.157 (29 pies), n. 240 (49 pies) y n. 907-C (39 pies) presentan un innegable estilo común que queda, eso sí, bastante alejado del tradicional sello Alden..



Querida (1931).





Bird (1922).

Some of Alden's designs already boasted a flush deck as, between 1921 and 1925, Sam Crocker - at that time draftsman and one of the many disciples that Alden had trained and who later would be successful in his own right - had designed boats that featured a flush deck with no deckhouse, such as those that in 1925 formed the San Francisco Bird Class, a category of Bermudian rig racing boats, famous for their extraordinary ability to navigate upwind. Also worth a mention is "*Querida*", designed that same year, it is a fairly calm cruising boat with a traditional gaff rig. Put side by side, these 3 projects - n. 157 (29 feet), n. 240 (49 feet) and n. 907-C (39 feet) - feature an undeniable common style that, however, differs greatly from the traditional Alden seal.



Gracias al esfuerzo de Ricard Bedman, su actual armador, el *Karmatán* ha vuelto a navegar en sus magníficas condiciones originales. | Thanks to the efforts of her current owner, Ricard Bedman, *Karmatán* sails once again with her original grace.

tanto, que la cabina se fundiera en el casco, según la moda de los barcos de desplazamiento ligero, y así salió un barco nuevo y original, el diseño 907-C, con cubierta corrida y un aparejo de ketch en que el velamen quedaba dividido para facilitar su manejo: transformado así en lo que era, seguramente, un barco "de moda" para su tiempo. Una cubierta corrida, sin cabina, impone amuras elevadas para obtener una buena altura bajo barrotes y todo ello se traduce también en una construcción muy robusta y apta para navegaciones de altura. En el diseño 907 ello se evidencia aún más por la roda que se une a la quilla sin solución de continuidad, ignorando olímpicamente todos los progresos realizados para reducir la superficie mojada, que ya se habían puesto en práctica en aquella época. En resumen: el 907-C es un diseño que propone soluciones tradicionales en las líneas de agua y un diseño moderno, pero también con reminiscencias del pasado, para la cubierta. El "*Karmatán II*" nació de ese diseño cuatro años después de la botadura del "*Abigail*", primero de la clase. La construcción en Astilleros Viudes añadió, además, la necesaria calidad para otorgarle al barco una larga vida operativa y el "*Karmatán II*" no defraudó en absoluto, conviertiéndose no solamente en el barco más premiado de los construidos bajo el mismo proyecto de Alden, sino en uno de los más victoriosos de la vela deportiva española de su tiempo.

In 1966, once again "*Karmatán*" won the Giraglia in class II. To give an idea of what such an undertaking meant, I will quote what was written in an Italian magazine of the time about three-year-old "*Susana II*", which had won the race in class I for the third year in a row: "Three consecutive victories in a sailing race in which opponents are constantly changing and in which a three-year-old boat is no longer competitive or, to put it more clearly: is considered old...". Amazingly enough, at the time, "*Karmatan*" was 8 years old! And its design was frankly outdated compared to other yachts: a true old sea wolf... in sheep's clothing! Once again, it was a windy edition, which was characterized by south-easterly force seven winds until almost the end of the race when it turned to NE, maintaining the same intensity. The names of the crew members that achieved this incredible feat are worth a mention as they are the same who have made history in Spanish sailing until recent years: Miguel Ángel Puig, skipper; José María Monjo, bowman; Aurelio González-Isla, Feliciano Sus and "Pitus" Giménez at the sheets; and Joaquín Teba, in charge of taking care of the boat. For this feat, Jacinto Ballesté received the Silver Medal for Sporting Merit, which was awarded by Juan Antonio Samaranch. Ramón Balcells, Olympic winner in 1972 and at the time only thirteen years old, remembers that he was enlisted onboard to bring the boat back to Barcelona from Marseille. During the crossing, a storm-force northeasterly wind forced them to take refuge in the south of Menorca and then make a stopover in Cabrera, before being able to resume the journey to Barcelona. Everyone got seasick, except for Teba and Balcells! and of course the yacht resisted whatever the weather threw at it.

Aboard "*Karmatán*", Ballesté organized the participation of a Spanish team in the 1967 and 1969 editions of the Admiral's Cup. Although the crew and the boat ra-

ced brilliantly, they failed to match the success of "*Mare Nostrum*", the only Spanish boat that in 1955 won the Fastnet race in real time. During those years, "*Karmatán*" won the Spanish Championship three times in a row, sailing against competitive yachts such as "*Yanira*", which was considered the fastest in the fleet, and "*Carolus II*", another undoubtedly successful boat. Surely, the great teamwork and the constant training contributed to creating a crew that, as we have already mentioned, was formed by prominent names in Spanish sailing.

Towards the end of the 1970s, Ballesté had such important roles at a public, political, and sport level that he was forced to give up racing as well as his boat. He sold the "*Karmatán*", which entered a stage of oblivion, far away from the lights of fame. In 2000, its current owner found it in a critical state of abandonment and, as it has happened to many of us at least once, the spark was lit and he

Al poco de ser botado, el "*Karmatán*" ya empezó a destacar en la flota del Real Club Náutico de Barcelona, en la tercera clase, entre barcos deportivos como el "*Zenit*", el "*Vendaval*" y el "*Buirach*". Pero el primer golpe gordo llegó en julio de 1962, en el marco del tradicional Crucero Mediterráneo organizado por el C.I.M. en su décima edición, en el que el "Karmatán" participó ¡y ganó! la difícil y prestigiosa regata de la Giraglia, contra 58 barcos de entre los mejores del momento. Fue un triunfo que se festejó a nivel nacional, pues era la primera gran victoria de un barco español en esa difícil regata y frente a tanta y tan elevada competencia. Además, las condiciones meteorológicas fueron muy duras aquel año y se registraron 23 abandonos, lo que ensalza aún más el mérito de una tripulación cuyos apellidos siguen hoy en día protagonizando la historia de la vela en España, a través de sus descendientes: Viudes, Genové, Fradera, Llobet...Las victorias del "*Karmatán II*" siguieron siendo intensas en los años siguientes: en 1964 ganó la Copa del Jefe del Estado, máximo trofeo nacional de vela por aquel entonces, basado en cinco diferentes regatas.

Enrique Martorell le vendió el barco en 1965 a Jacinto Ballesté Perarnau, quién fue Presidente del Real Club Náutico de Barcelona, socio fundador del Salón Náutico de Barcelona y también distinguido personaje político de la Transición (Delegado del Gobierno en Baleares y en Cataluña). Al comprar el "*Karmatán*", Jacinto Ballesté, que nunca había navegado con anterioridad y que, por el contrario, llevaba más de cuarenta años dedicándose al hockey, cambió sus éxitos en tierra por la nueva aventura en el mar, de la que ya no se apeó más, cosechando importantes resultados deportivos y profesionales.

En 1966, el "*Karmatán*" volvió a ganar la Giraglia en clase II. Para dar una idea aunque pálida de lo que significó tal empresa, citaré lo que se escribió en una revista italiana de la época sobre el "*Susana II*" que, con tres años de edad, ganó ese año la regata en la clase I, por tercera vez consecutiva: "...Tres victorias consecutivas en una regata de vela en la que los adversarios cambian con gran frecuencia y en la que un barco de tres años puede no ser ya competitivo o, para decirlo más claro: ¡"ser viejo"!".... ¡Y el "*Karmatán*" tenía entonces 8 años de regatas en sus cuadernas! Pero lo más asombroso es que su diseño era francamente anticuado en relación a la competencia: un verdadero viejo lobo de mar... con piel de cordero. Una vez más, se trató de una edición ventosa: leveche fuerza siete durante toda la regata hasta casi el final, cuando viró a NE manteniendo la misma intensidad. Recordar los nombres de la tripulación que consiguió tal azaña es de obligado cumplimiento y revela personajes que han hecho historia en nuestro deporte hasta estos últimos años: Miguel Ángel Puig, navegador. José María Monjo, proel. Aurelio González-Isla, Feliciano Sus y "Pitus" Giménez en las escotas y Joaquín Teba, marinero encargado del cuidado del barco. Por esta azaña,







decided to bring back to life this old wreck. Although he did not have the economic means necessary to achieve his goal in a short time, he supplemented this lack of means with great tenacity, learning the art of boat building, and receiving the help of a series of professionals moved by his noble cause. Alden Inc. provided the original designs, to rebuild everything just as it was. Thanks to numerous interviews with people involved, the history of this boat has come to life and, after two decades of continuous work, "*Karmatán*" can be seen sailing in classic yacht races where it competes against many of its former rivals, all of which have been restored or cared for with love and great enthusiasm. Although it has not yet achieved the successes that its track record deserves, it must be remembered that it is a very traditional boat clearly designed for harsh winds, precisely those that do not usually blow during our summer races!

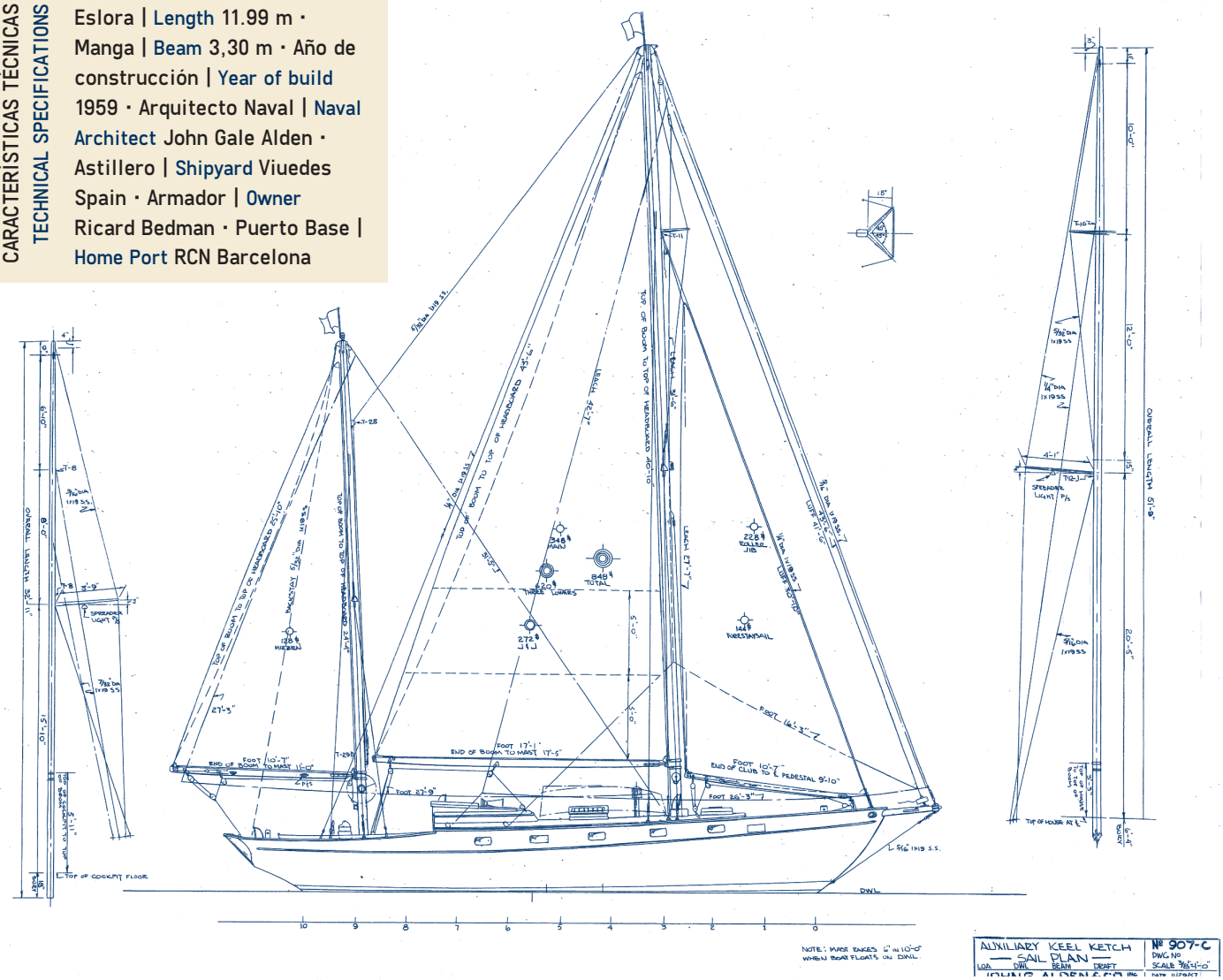
Jacinto Ballesté recibió la Medalla de Plata al Mérito Deportivo, que le fue entregada por Juan Antonio Samaranch. Ramón Balcells, olímpico en 1972 y que entonces era un chaval de unos trece años, recuerda que fue enrolado para traer el barco de vuelta a Barcelona, a partir de Marsella. La travesía se realizó con una fuerte tormenta de mistral que les obligó a caer y correr a refugiarse por el sur de Menorca y luego a parar en Cabrera, antes de poder reemprender viaje de arribada. ¡Todos estaban mareados y casi fuera de combate, menos Teba y él! Pero el barco resistía lo que le echaran.

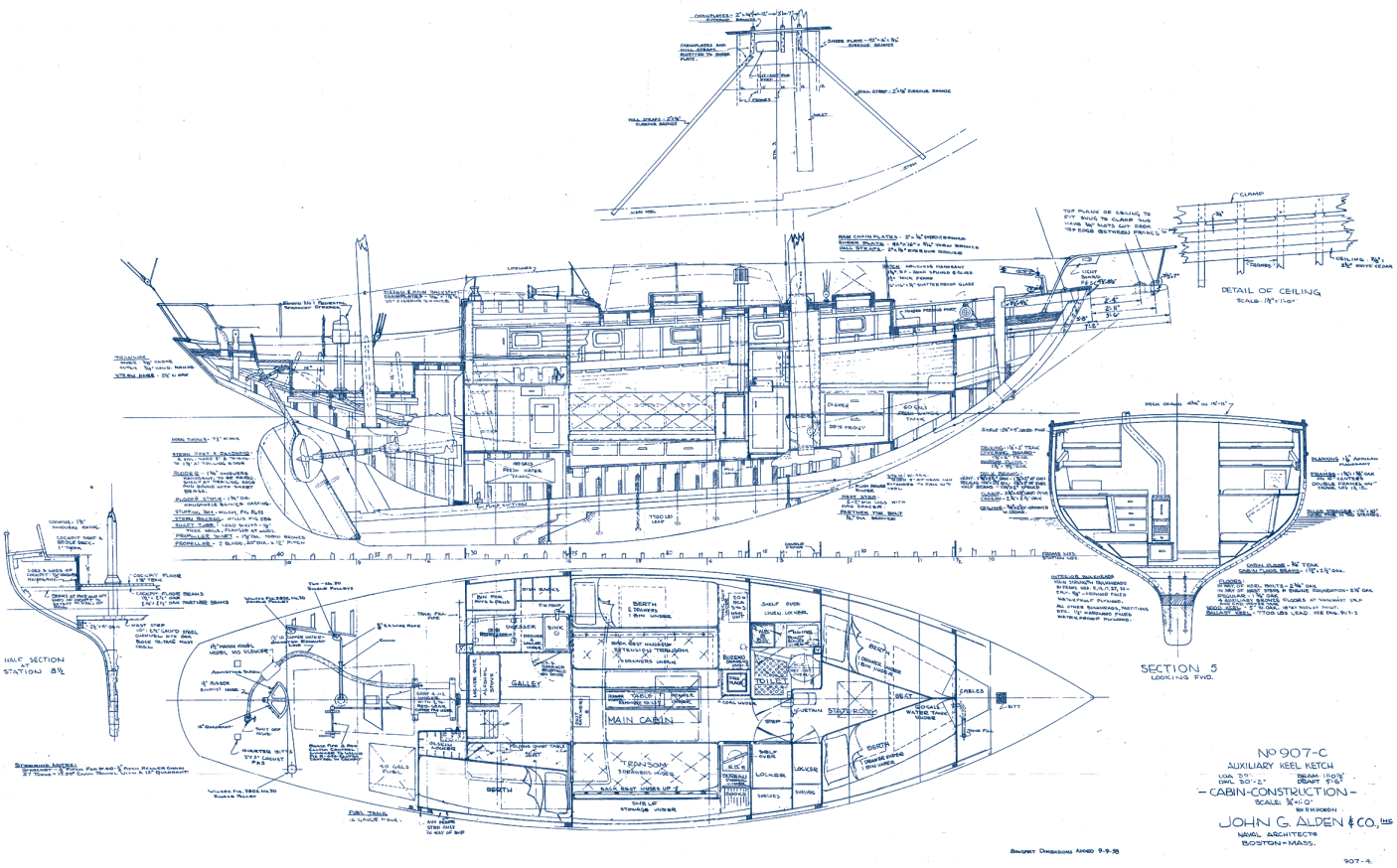
Ballesté organizó la participación de un equipo español, con el "*Karmatán*" incluido, en dos ediciones de la Admiral's Cup: 1967 y 1969 que, aunque fueron brillantemente corridas, no consiguieron igualar el éxito del "*Mare Nostrum*", único barco español que en 1955 había ganado la regata de la Fastnet en tiempo real. No obstante, durante esos años el "Karmatán" obtuvo el Campeonato de España tres veces consecutivas, no siendo fácil explicar estas victorias contra barcos del calibre del "Yanira", que estaba considerado como el más rápido de la flota, o el "Carolus II", otro barco de éxito indudable. Seguramente, el trabajo de equipo y la preparación constante constribuyeron a crear una tripulación que, como ya hemos visto, estuvo formada por nombres destacados de nuestro deporte.

Hacia el final de los setenta, Ballesté acumulaba años y cargos públicos, políticos y deportivos que le obligaron a renunciar primero a las regatas y luego al barco, así que vendió el "*Karmatán*", que entró en una etapa de olvido, lejos de los focos de la fama. El caso es que en el año 2000 su actual propietario lo encontró en un estado crítico de abandono y, como nos ha pasado a todos alguna vez, saltó la chispa y el deseo de devolver la vida a ese pecio. Aunque desprovisto del nivel económico necesario para alcanzar el objetivo en tiempos breves, nuestro pr9otagonista suplió con tesón esa carencia y aprendió el arte de la construcción naval por su propia iniciativa, ayudado por una serie de profesionales conmovidos por la noble empresa. Alden Inc. facilitó los diseños originales, para poder reconstruir todo al igual que en su origen. Parte de la historia del barco volvió a la luz en entrevistas con los protagonistas y al cabo de un esfuerzo contínuo de casi dos décadas, el "*Karmatán*" volvió a participar en unas regatas de clásicos en las que se encontró con muchos de sus antiguos colegas y rivales, todos ellos restaurados o cuidados con cariño y esmero. Aunque no ha logrado aún los resultados que su historial merece, hay que recordar que se trata de un barco muy tradicional y claramente diseñado para vientos duros, ¡precisamente los que no suelen soplar durante nuestras regatas estivales!

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
TECHNICAL SPECIFICATIONS

Eslora | Length 11.99 m · Manga | Beam 3,30 m · Año de construcción | Year of build 1959 · Arquitecto Naval | Naval Architect John Gale Alden · Astillero | Shipyard Viuedes Spain · Armador | Owner Ricard Bedman · Puerto Base | Home Port RCN Barcelona



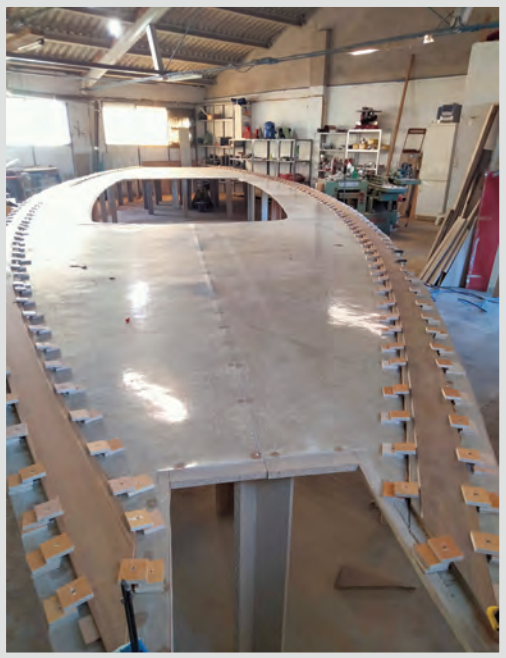


VBOATS

Trabajamos la Madera con Arte, le damos Vida

Así Nace un Barco Clásico o de Época









☎677 323 647 | ✉vboatservice@gmail.com | Vboats_teakdecking



El Puerto de Badalona es uno de los complejos portuarios deportivos más nuevos de Cataluña (2005). Situado en Badalona, tercera ciudad más poblada de Cataluña, se encuentra en una ubicación privilegiada a 5 minutos de Barcelona, perfectamente comunicada tanto por carretera como transporte público, y a tan solo 30 minutos del Aeropuerto de Barcelona – El Prat. Debido a su proximidad con la capital catalana, está considerado uno de los cuatro puertos de Barcelona, junto con el Port Vell, el Puerto Olímpico y el Port Fòrum.

Dentro de sus modernas instalaciones, encontramos

- Superficie total portuaria de 110.000 m^2
- 617 amarres para embarcaciones de hasta 30 metros de eslora
- 250 atraques en seco
- 7.200 m^2 de varadero
- 6.000 m^2 de zona técnica
- 1.000 m^2 de talleres náuticos
- Nave e pintura hasta 20 metros de eslora
- 8 empresas náuticas
- Hotel 4*

Tansformación de su Zona Técnica

- Ampliación de la superficie del varadero, de 7.200m^2 a 14.000m^2
- Instalación de un nuevo foso de 30m de longitud y 10m de anchura
- Incorporación de un nuevo travel lift de 200tn
- Ampliación de la nave de pintura hasta 26 metros de eslora
- Espacio náutico comercial vinculado a amarres para exposición de embarcaciones
- Apertura de un centro de formación náutica
- 200 amarres de hasta 8 metros en el nuevo Canal

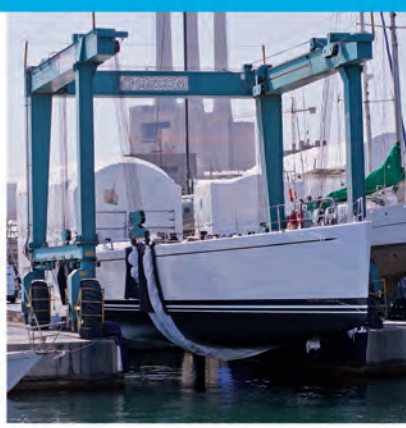
VARADOR BADALONA



VARADERO DE BADALONA







experiencia y servicio

Marina Badalona · Port de Badalona · Edifici Capitania · 08912 Badalona
T +34 933 207 500 · www.marinabadalona.cat

Port de Badalona | Marina Badalona | VARADOR BADALONA

Port de Badalona
@PortdeBadalona
@PortdeBadalona

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

Atarazana en Puerto Sherry | Boatyard in Puerto Sherry



Son varios los factores que promueven la creación de la Fundación Vela Clásica de España. Puerto Sherry es propiedad de la familia Bores de la Riva. Un magnífico puerto deportivo, ideal para la acoger una flota de veleros clásicos de diferentes esloras. Una nueva flota se uniría al *Hispania* y al *Giraldilla*, clásicos ubicados en Puerto Sherry. Para ello, era preciso crear una estructura que resultara atractiva a los actuales armadores de este tipo de barcos, buscando dar soluciones a los principales problemas: falta de tiempo para dedicarle a tan especiales embarcaciones; costes elevados de mantenimiento; falta de ayudas y patrocinios para sostener una inversión tan elevada; y la gran dificultad que supone encontrar profesionales capaces de atender con garantías a las embarcaciones.

De esta manera, nace la Fundación Vela Clásica de España, focalizando objetivos en tres bloques: empresariales, particulares y sociales. A nivel empresarial nació "Gipsy 1927", una marca de comercialización de productos premium relacionados con el mundo náutico, cuyo accionista principal es la Fundación.

En cuanto a fuentes de financiación, la Fundación cuenta con donaciones de particulares, colaboraciones con empresas patrocinadoras, participaciones en "Gipsy 1927", prestación de servicios náuticos y la búsqueda de subvenciones públicas. Asimismo, la Fundación pretende potenciar la actividad de Puerto Sherry. Uno de sus grandes objetivos es ayudar en la profesionalización de las empresas del entorno en lo relativo al trabajo de la madera en los barcos clásicos, la denominada carpintería de rivera.

Respecto a los objetivos sociales, es importante destacar la recuperación y recopilación del legado cultural e histórico de la vela clásica en España. Trabajando en crear una fuerte campaña de divulgación de la cultura de navegación clásica y en la formación de profesionales especializados en el mantenimiento y reconstrucción de veleros clásicos.

Various factors are behind the establishment of the Fundación Vela Clásica de España (Spanish Foundation of Classic Boat Sailing). Puerto Sherry is owned by the Bores de la Riva family. A beautiful marina, ideal to welcome a fleet of classic sailing boats of different sizes. A new fleet will join the classic boats *Hispania* and *Giraldilla* located in Puerto Sherry. A good reason for creating a structure able to attract current owners of this type of boat and find solutions to the main issues: lack of time to dedicate to such special vessels; high maintenance costs; lack of support and funding to support such a huge investment; the difficulty of finding professionals truly capable of adequately attending to these vessels.

These were the premises for establishing Fundación Vela Clásica de España while focusing on entrepreneurial, individual, and social aspects. From an entrepreneurial point of view, the brand "Gipsy 1927" was created to sell and promote premium products related to the maritime world, and the Foundation is the main shareholder.

In terms of funding, the Foundation can count on donations from private individuals, collaborations with partners, shares in "Gipsy 1927", provision of maritime services, and public contributions. And at the same time, it aims to increase Puerto Sherry's activity. One of its greatest objectives is to help local companies to reach professional levels in marine carpentry, to be able to work on classic vessels.

Social objectives include recovering and reacquiring the cultural and historical legacy of classic sailing in Spain. Working to create a strong campaign to promote the classic sailing culture and train specialists in maintaining and rebuilding classic vessels.

www. fundacionvelaclasicadeespana.es


©Torveo

HISTORIA EN LOS PANTALANES

Leonardo García de Vincentiis puso en marcha, este pasado verano, una iniciativa que tuvo un gran éxito: relatar, paseando por los pantalanes, los datos más relevantes de la historia de los barcos allí amarrados, como participantes del Circuito Mare Nostrum. Concretamente, estos interesantes y concurridos paseos tuvieron lugar durante la celebración de la Vela Clássica Costa Brava (C.N. Estartit), Regata Illes Balears Clàssics (Club de Mar Mallorca) y Copa del Rey de Barcos de Época (Club Marítimo Mahón). Se llevó a cabo, asimismo, en la Sitges Clàssic, cuyos participantes se concentraron en los siempre animados muelles de Aiguadolç. En cada una de estas charlas informales, el grupo de asistentes fue nutrido, concentrando a armadores y tripulantes de otros barcos clásicos, junto a socios o amarristas de los distintos clubes o marinas, todos ellos atentos a las explicaciones de nuestro presidente.

PRESENCIA EN EL CIM

Tal como ya anunciábamos en la anterior edición de esta revista, Andrés de León – Vocal de nuestra asociación – detenta actualmente el cargo de Vicepresidente del CIM (Comité Internacional del Mediterráneo). Este hecho coincide con los nuevos Estatutos de la asociación que confirman que la AEBEC asiste a las Asambleas Plenarias del CIM, con voz aunque sin voto.

HOMENAJE AL *STELLA POLARE*

Durante la regata Illes Balears nuestro presidente homenajeó a la tripulación del *Stella Polare* por el excelente estado de mantenimiento y de originalidad de este emblemático barco. En una entrañable ceremonia y en presencia del Cónsul de Italia en Barcelona, Leonardo García entregó el libro de la Asociación al Capitán del barco, ensalzando el ejemplo que dan a toda la flota de promoción y fomento de la cultura marinera.

FELICITACIONES A LA FLOTA AEBEC

Nos llena de satisfacción constatar que son muchos los barcos afiliados a AEBEC cuyos armadores y tripulaciones han accedido a los pódiums de las numerosas y diversas regatas que este pasado verano han conformado un programa de navegación intenso y muy competitivo. *Sea Fever* de Enriue Curt, *Giraldilla* de Valle de la Riva, *Gipsy* de Petete Rubio, *Nerissa* de nuestro presidente Leonardo García de Vincentiis, son algunos de ellos. A todos ellos y a quienes participaron con menor suerte les enviamos nuestra enhorabuena por el ambiente que han creado este año en todas las competiciones que fue extraordinario y pensamos que puso punto final a una desdichada racha marcada por la pandemia.

HISTORY ALONG THE JETTIES

This past summer, Leonardo García de Vincentiis came up with an idea that turned out to be a great success: talking about the most significant details of the history of the moored boats participating in the Circuito Mare Nostrum while walking along the jetties. These interesting and busy walks took place during major events such as Vela Clássica Costa Brava (C.N. Estartit), Regata Illes Balears Clàssics (Club de Mar Mallorca) and Copa del Rey de Barcos de Época (Club Marítimo Mahón). They also took place during the Sitges Clàssic regatta, whose participants moored in the waters of the lively Aiguadolç marina. Each one of these informal walks and talks was attended by a large group of followers including owners and crews of other classic boats, members of the marina and visiting members of other marinas, all interested in listening to our president.

SITTING IN THE CIM

As we announced in the previous issue of this magazine, Andrés de León – member of our association – is currently Vice-president of the CIM (International Mediterranean Committee). This is reflected in the new Statutes of Association, which confirm that AEBEC participates in the plenary meetings of the CIM with the right to speak, although not the right to vote.

HOMAGE TO *STELLA POLARE*

During the Illes Balears regatta, our president paid homage to the crew of the *Stella Polare* for the excellent conditions and originality of this iconic boat. In a tasteful ceremony attended by the Italian Consul in Barcelona, Leonardo García presented the Association's book to the captain of the boat, highlighting how important their example is for the rest of fleet in terms of promoting marine culture.

CONGRATULATIONS TO THE AEBEC FLEET

The fact that many AEBEC affiliated boats, whose owners and crews have reached the podiums of the numerous different regattas that made up last summer's intense and very competitive sailing programme, is a matter of great satisfaction for us. *Sea Fever* owned by Enrique Curt, *Giraldilla* by Valle de la Riva, *Gipsy* by Petete Rubio, and *Nerissa* by our president, Leonardo García de Vincentiis, were just some of them. To those who participated with less success go our congratulations for creating a fantastic atmosphere in all competitions held this year, which put an end to the miserable period caused by the pandemic.

www.aebec.org

Infoser Nautic "Los Clasicos"

Just wooden/vintage/converted work boats, since 1994 **Brokerage & Survey & Technical Asistance**

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

Barco excepcional busca Armador: Sparkman & Stephens nº2429-7 IOR.
Exceptional boat seeks owner: Sparkman & Stephens nº 2429-7 IOR.





Orion Iru, el barco que **Jose Luis Ugarte** encargó a **Olin Stephens** a partir de su experiencia como navegante.
***Orion Iru**, the boat that **Jose Luis Ugarte,** asked **Olin Stephens** using his sailing experience.*
Construido en madera moldeada 4 forros (caoba africana)
Cold molded wood African Mahogany 4 wooden.
PROYECTO DE RESTAURACION: solicite el Informe Técnico para más detalles.
REFIT PROJECT: ask for the survey done, for more details

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.







Lancha construida por Nicolas Pagliettini en 1959 según diseños de las lanchas rápidas de Albert Despujols de años 30.

Sangermani IOR, madera moldeada a 3 forros en perfecto estado. Palo aluminio original.







Motor Ford F100V8 en buen estado. Con remolque.
Precio 11.990 euros. Base en GRANADA (España)

Restaurado y en perfecto estado de uso. Pequeñas atenciones estéticas. Base Palma Mallorca (España)

Contacto: **Moni Xufré**, +34 609448459 (What's app & TELEGRAM) barcosclasicos@infosernautic.com

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



ARESA 16

Magnífica unidad de una serie inspirada en el estilo italiano de Baglietto. Casco de fibra. Perfectamente restaurado. Precioso interior Años 70, motores originales en excelentes condiciones. Todos los equipos funcionantes.

Eslora 16,24 m | Manga 4,19 m | Calado 1,50 m | Desplazamiento 15 t.

Precio 80.000 €



AMUSCO IV

Viudes 22 m. Precioso yate tipo "Fleur de Lys" de una serie de tres construidos por Viudes. En fase de restauración muy avanzada. Motores y equipos nuevos, casco de madera recién calafateado. Equipado para largas permanencias a bordo.

Eslora 20,36 m | Manga 4,76 m | Calado 2,20 m | Desplazamiento 23 t | Precio 290.000 €



ESCORPIÓN

Veloz ketch de orza retráctil, diseño de Germán Frers, 1943, barco cuidado y listo para navegar. Innovador interior original, con salón en popa, cocina central y camarotes en proa. Larga e interesante historia.

Eslora 15,60 m | Manga 3,76 m | Calado 1,55/2,72 m | Desplazamiento 16 t

Precio 195.000 €



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: 35.000 €

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

www.barcos-singulares.com

ENERO | JANUARY

21-29	Boot Dusseldorf	Alemania/Germany	www.boot.com
25-29	New York Boat Show	U.S.A	www.nyboatshow.com

MARZO | MARCH

1-5	Dubai International Boat Show	Dubai	www.boatshowdubai.com
9-10	Congreso Náutico	San Sebastián	www.anen.es

ABRIL | APRIL

18-22	London Luxury Afloat	London	www.londonluxuryalfoat.com
19-24	Antigua Classic Yacht Regatta	Antigua	www.antiguaclassics.com
24-27	MYBA Charter Show	Barcelona	www.myba-association.com
27-30	Palma Boat Show	Mallorca	www.boatshowpalma.com

MAYO | MAY

31-04/06	Les Voiles d'Antibes	Francia/France	www.voilesdantibes.com

JUNIO | JUNE

10-12	VI Vela Clássica Costa Brava	Estartit-Girona	www.cnestartit.com
14-18	Argentario Sailing Week	Italia/Italy	www.argentariosailingweek.it
16-18	Falmouth Classics	Falmouth -GB	www.falmouthclassics.org.uk

JULIO | JULY

13-16	Puig Vela Clássica Barcelona	Barcelona	www.puigvelaclassica.com
15-2	British Classic Week	Cowes	www.britishclassciweek.co.uk

AGOSTO | AUGUST

17-20	Illes Balears Clàssics	Mallorca	www.velaclasicamallorca.com
29-02/09	Vela Clásica Menorca-Copa del Rey	Menorca	www.velaclasicamenorca.com

SEPTIEMBRE | SEPTEMBER

8-10	Regata Rei en Jaume	Salou-Sta. Ponça	www.difusionnautica.com
12-17	Cannes Yachting Festival	Cannes	www.cannesyachtingfestival.com
20-25	Grand Pavois	La Rochelle	www.grand-pavois.com
23-30	Monaco Yacht Show	Monaco	www.monacoyachtshow.com
30-14/10	Les Voiles de Saint Tropez	Saint Tropez	www.lesvoilesdesaint-tropez.fr

Leyenda | Legend:
Azul | Blue: Salones Náuticos | Boat Shows
Negro | Black: Regatas | Regattas
Dorado | Gold: Eventos | Events

Líderes de la prensa náutica en España

THE BEST Superyates & Marinas

SKIPPER

REGATA

Sea fever BARCOS CLÁSICOS









Leaders
of the nautical
press
in Spain



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

CURT EDICIONES

DIFUSIÓN NÁUTICA



ASTILLEROS DE
MALLORCA

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