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

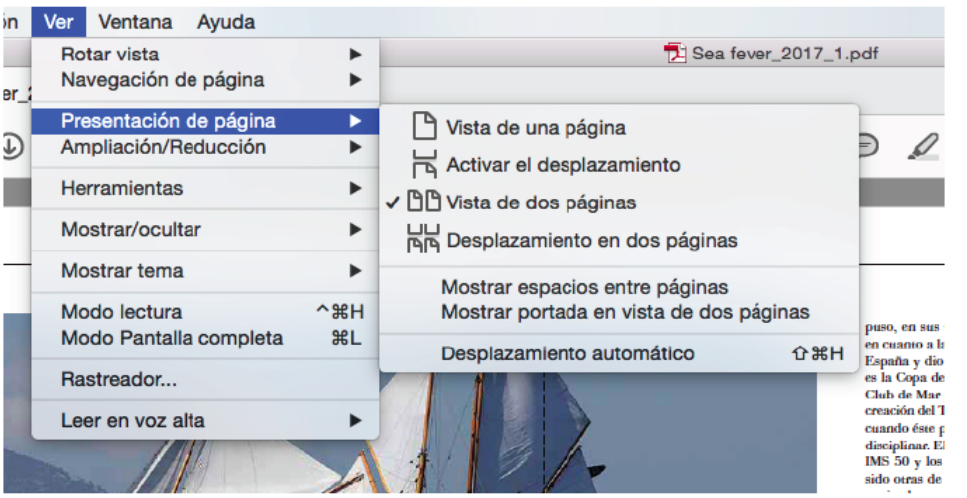
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 13 | 2023/1 | PVP 10€
Canarias y aeropuertos 10,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo

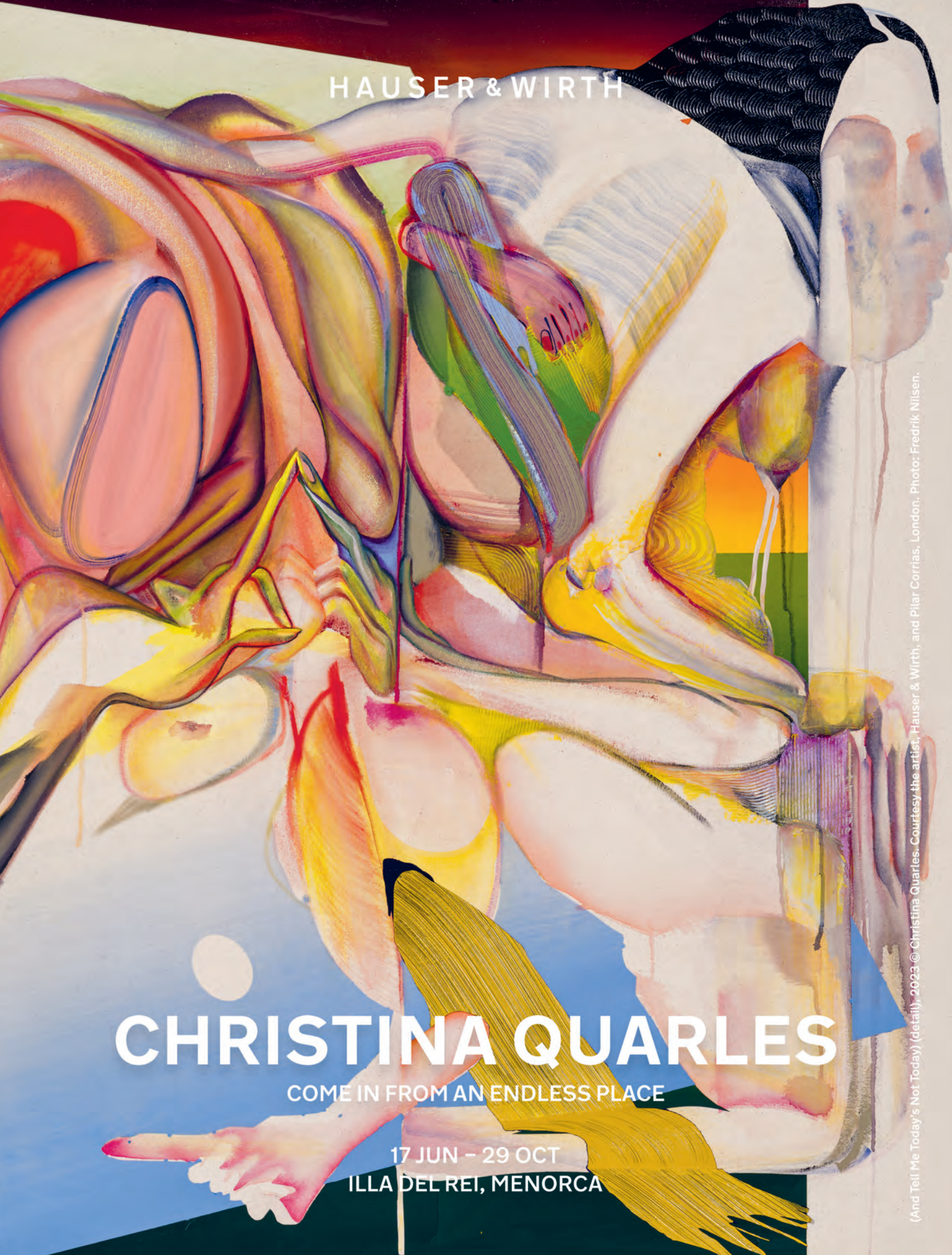
XIII TROFEO MARE NOSTRUM
NUEVOS ALICIENTES

HISPANIA
La Joya de la Corona



LA REGATA DEL SIGLO: Triunfo y derrota en la America's Cup

HAUSER & WIRTH



CHRISTINA QUARLES

COME IN FROM AN ENDLESS PLACE

17 JUN – 29 OCT

ILLA DEL REI, MENORCA

(And Tell Me Today's Not Today) (detail), 2023 © Christina Quarles. Courtesy the artist, Hauser & Wirth, and Pilar Corrias, London. Photo: Fredrik Nilsen.



De derecha a izquierda, Luis Bosch y yo junto a Germán de Soler, director de Yate, en uno de nuestros innumerables viajes a Finlandia, allá por los años 90.
From right to left, Luis Bosch and I, along with Germán de Soler, director of Yate, on one of our countless trips to Finlandia, back in the 90s.

HASTA SIEMPRE COLEGA

Me van a permitir que en esta ocasión cambie mi foto por una en la que aparezco bastante más joven y acompañada de un muy buen amigo con el que, a lo largo de mi trayectoria profesional, compartí innumerables pruebas, largos viajes o escapadas relámpago para asistir a una presentación, a visitar un astillero, a recorrer un salón agotador. Él, Luis Bosch, en su calidad de director de la revista Náutica y yo de Skipper. Competidores, al fin y al cabo pero, sobre todo y ante todo, colegas dispuestos a colaborar, a ayudarnos mutuamente, a compartir trabajos, experiencias, información.
¡Cuántas veces uno tomaba medidas o datos mientras el otro los anotaba o nos fotografiábamos el uno al otro a los mandos de la embarcación que estábamos probando! Apasionados ambos por nuestro trabajo compartíamos, a su vez, el gusto por la buena cocina, por lo que la complicidad en la mar se prolongaba al llegar a tierra y sentarnos a la mesa. Buen esposo y mejor padre, amigo de sus colegas y clientes, comunicativo, curioso, gran trabajador, seguro de sus convicciones, discutidor a ultranza pero profundo conocedor de los temas sobre los que escribía y discutía, Luis ha dejado, en todos cuantos tuvimos la suerte de conocerle y de compartir parte de nuestra trayectoria profesional con él, una profunda huella o, mejor aún, una prolongada estela que siempre formará parte de nuestras vidas.
Adiós amigo, espero que allá dónde estés encuentres un mar en el que seguir navegando.

SO LONG, DEER COLLEAGUE

Allow me to change my profile picture on this occasion to one where I appear much younger, accompanied by a very good friend with whom I shared countless sea trials, long journeys, and quick getaways throughout my professional career to attend presentations, visit shipyards, or attend exhausting boat shows. He, Luis Bosch, as the director of Náutica magazine, and I, as the editor of Skipper. Competitors, in the end, but above all, colleagues willing to collaborate, help each other, and share work, experiences, and information.
How many times did one of us take measurements or data while the other recorded it or photographed each other at the helm of the tested vessel! Passionate about our work, we also shared a taste for good food, so the camaraderie at sea extended to our time on land, sitting at the table together. A good husband and an even better father, a friend to his colleagues and clients, communicative, curious, hardworking, confident in his convictions, an unyielding debater, but a deep connoisseur of the subjects he wrote and debated about, Luis has left a profound mark, or better yet, an enduring wake in the lives of all those who were fortunate to know him and share part of our professional journey with him.
Goodbye, my friend; I hope that wherever you are, you find a sea to continue sailing.







Fotógrafo | Photographer
04 Gaston Westphal

Noticias | News
06 La vela con la ELA | Sailing with ALS
Illes Balears Classics
08 Acuerdo entre la RANC y la RFEV | Agreement between RANC and RFEV
Port Adriano: Eventos | Events 2023
10 Cita de megayates en el Club de Mar - Mallorca | Megayachts gather at Club de Mar - Mallorca · Acuerdo entre el Club Marítimo de Mahón y La Menorquina | Agreement between Club Marítimo de Mahón and La Menorquina

Regatas | Regattas
12 JoySail-Marina Ibiza · Cartagena Vela Clásica
14 Trofeo Cormorán-Port Pollença · Encuentro Náutico Vela Clásica-Jávea

Trofeo Clásico Mare Nostrum 2023
16 Una XIII edición con nuevos alicientes | 13th edition with new attractions
20 Club Nàutic Estartit
21 Real Club Náutico de Barcelona
22 Club de Mar-Mallorca
23 Puerto Sherry
24 Club Marítimo de Mahón

Cine | Cinema
26 La Regata del Siglo | The Race of the Century

34 Hispania.
La joya de la corona | The jewel of the crown

46 Madera de barcos y barcos de madera | Boat woods and wooden boats

52 Hablando del Rosendo | About Rosendo

54 Sostenibilidad: sinónimo de navegación a vela | Sustainability: synonym with sailing

Puertos | Ports
58 Pantalán para superyates en el puerto de Mahón | Superyacht dock at the port of Mahón · Grupo IPM limpia las aguas de sus marinas de Palma | IPM Group cleans the waters of its marinas in Palma
59 Varadero Valencia ofrece beneficios fiscales | Varadero Valencia offers tax benefits · Canal Badalona, una gran obra para la ciudad | Canal Badalona, a major project for the city

60 Pompeyo Grimalt. Uno de los grandes calafates del Mediterráneo | One of the greatest caulkers in the Mediterranean



Fundaciones | Foundations
64 Fundación Vela Clásica de España. Gran labor social | Great social work

Asociaciones | Associations
66 AEBEC: Este verano, gran temporada de regatas y concentraciones | This summer, an outstanding season of races and get-togethers

Archivo histórico | Historical archive
67 Stromer, 1939. Ketch bermudiano

Brokerage
69 Interesantes propuesta en el Palma International Boat Show | Interesting proposals at the Palma International Boat Show

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





Portada | Cover:
A bordo del *Hispania*. Club de Mar-Mallorca 2016 | On board *Hispania*
Foto: © Gaston Westphal

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



Gaston Westphal

La auténtica pasión de Gaston, desde su niñez, es el mar, la vela, la navegación. Comenzó como todos los niños con el Optimist, hasta que le llegó el momento de embarcarse en un Snipe. Y entre ellos se produjo un verdadero flechazo, un amor a primera vista que aún perdura. Fueron años de alternar estudios y disfrute en el mar, con muchas horas pasadas en los pantalanes y en las aguas de Cala Nova, hasta que llegó el momento de iniciar su trayectoria profesional eligiendo, ¿cómo no? dedicarse a la náutica, para ir contagiando a otros sus aficiones. Trabajó con grandes profesionales del sector y vendió primeras marcas, aunque en sus tiempos libres siempre volvía a su querido Snipe o participaba en regatas de clásicos a bordo del *"Giraldilla"* y más tarde del *"Enterprise"*.
Precisamente fue su trabajo el que le acercó a la fotografía, al decidir que nadie podía llegar a captar las imágenes precisas como él, como gran conocedor de lo que es importante enseñar de un barco. Esto le llevó a instruirse en la materia para mejorar su técnica, pasando así a ser el magnífico fotógrafo comercial, especializado en náutica, que hoy en día es, trabajando en la actualidad para sus antiguos competidores comerciales, de su época de broker, mostrando de la mejor manera el portfolio de las embarcaciones que ofrecen a la venta, o en charter así como para los propios armadores.
Eso no quita que en cuanto le surge la ocasión, como en el caso del *Hispania*, se vuelque en plasmar toda la belleza de ésta y de otras joyas del mar que le apasionan, pues siente una especial debilidad por el mundo de los barcos clásicos, por su plasticidad y por la fuerza de la acción que se desarrolla en sus cubiertas, acudiendo a regatas como Les Voiles de Saint Tropez, a disfrutar tomando las mejores fotos de vela clásica en regata.
No se considera a sí mismo un artista y declara su máximo respeto hacia los colegas que se dedican enteramente al deporte de la náutica, a reflejar toda la emoción de una regata, aunque sí considera, humildemente pero con razón sobradamente demostrada, que su labor como fotógrafo náutico cumple con los objetivos comerciales requeridos y que lo hace con un alto nivel de calidad. **www.yachtingphoto.com**



Les Voiles de Saint Tropez.

Since his early years, Gaston has been genuinely passionate about the sea and sailing. Like most children, he began with the Optimist before moving on to the Snipe. This transition sparked an immediate and lasting love for the vessel. Throughout these years, Gaston juggled his educational goals and the pleasure he found at sea, spending countless hours on pontoons and in the waters of Cala Nova. Eventually, it was time for Gaston to embark on his professional journey, naturally choosing a career in the boating sector and sharing his passion with others. He collaborated with renowned professionals in the industry, selling leading brands. However, during his leisure time, he would



always return to his treasured Snipe or join classic regattas aboard the "*Giraldilla*" and subsequently the "*Enterprise.*"
It was his work in the boating industry that introduced him to photography, as he believed that no one could capture a boat's essence as accurately as he could. This prompted him to further his knowledge and enhance his skills, ultimately becoming an exceptional commercial photographer with a specialization in nautical photography. Today, he works for the same commercial competitors he once encountered during his time as a broker, skillfully showcasing their boat portfolios for sale, charter, or directly to the vessel owners. This doesn't imply that Gaston doesn't seize every opportunity, like with the *Hispania*, to wholeheartedly capture the elegance of these maritime treasures he's so passionate about. He has a soft spot for the world of classic boats, appreciating their elegance and the dynamic activity unfolding on their decks. He attends regattas such as Les Voiles de Saint Tropez, where he relishes taking top-notch photos of classic sailing in action.
Gaston doesn't see himself as an artist and expresses deep respect for colleagues fully devoted to nautical sports, capturing the thrill of regattas. Nonetheless, he humbly believes, supported by ample proof, that his nautical photography work fulfils the necessary commercial goals while maintaining a high standard of quality. **www.yachtingphoto.com**

LA VELA CON LA ELA
PROYECTO DE LA FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA PARA APOYAR LA INVESTIGACIÓN

Nicolás Anglada Jané, hijo de un conocido miembro del equipo olímpico en Monteal 76 y sobrino de uno de los patronos de la Fundación Vela Clásica de España, sufría de Esclerosis Lateral Amiotrófica, terrible enfermedad que afecta a las neuronas motoras causando la parálisis progresiva de los músculos. La gran pasión de Nico por la cocina le llevó a escribir un libro al que tituló Tanicotaki y que supuso para él un acicate para soportar cuatro años de constante sufrimiento. Al fallecer sin haberlo visto publicado, la Fundación Vela Clásica de España se ha propuesto hacer realidad esa obra en la que tanta ilusión volcó Nico y a la que tantos esfuerzos dedicó, impulsando el proyecto "La Vela con la Ela" con el propósito de utilizar su plataforma para recaudar donaciones para la investigación sobre esta enfermedad regalando, a cada donante, un ejemplar de "Tanicotaki, Cocinando sin límites", la obra póstuma de Nicolás Anglada. Los fondos recaudados irán destinados a IDIBELL - Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge, organización dedicada a la investigación medica que trató y acompañó a Nico a lo largo de su enfermedad y cuyos avances en su investigación están permitiendo mejorar la calidad de vida de las personas afectadas y, lo que es más importante, dar esperanza a todos aquellos que luchan contra ella. Hasta el momento ya se han impreso mil ejemplares y el objetivo último de la fundación es recaudar más de diez mil euros netos para destinar a la causa. Quién desee contribuir con este proyecto puede hacerlo a través de la página web de la fundación. **www.fundacionvelaclasicadeespana.es**

ILLES BALEARS CLASSICS
LA PRIMERA REGATAS DE BARCOS CLÁSICOS EN SER "CARBON NEUTRAL"

El Club de Mar Mallorca, en colaboración con la empresa mallorquina Trueworld llevó a cabo una medición del impacto ambiental de la 27ª edición de la Regata Illes Balears para poder así proceder a compensar las correspondientes emisiones y pasar a ser el primer evento, en el marco de los barcos clásicos, en ser reconocido como "Carbon Neutral" por la ONU, a nivel mundial. Fue en el mes de febrero cuando Trueworld hizo entrega, a los responsables del Club de Mar - Mallorca, de la memoria de sostenibilidad, los certificados de compensación y el distintivo de evento sostenible. Esta iniciativa se engloba en el compromiso establecido por el Club de Mar de alcanzar las cero emisiones netas en la regata para el año 2050 y en reducirlas en un 50% para el 2030, de acuerdo con el programa de la lucha contra el cambio climático y con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.
www.clubdemar-mallorca.com

THE FIRST CLASSIC BOAT REGATTA TO BE "CARBON NEUTRAL"

The Club de Mar Mallorca, in collaboration with the Majorcan company Trueworld, carried out a measurement of the environmental impact of the 27th edition of the Illes Balears Regatta to compensate for the corresponding emissions, thereby becoming the first event within the context of classic boats to be recognised as "Carbon Neutral" by the UN, on a global scale. It was in February when Trueworld handed over the sustainability report, compensation certificates, and the sustainable event label to the managers of the Club de Mar - Mallorca. This initiative is part of the Club de Mar's commitment to achieve net zero emissions in the regatta by 2050 and to reduce them by 50% by 2030, in line with the climate change programme and the United Nations' Sustainable Development Goals (SDGs).



SAILING WITH ALS
A PROJECT OF THE FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA TO SUPPORT RESEARCH

Nicolás Anglada Jané, son of a well-known member of the Olympic team in Montreal '76 and nephew of one of the patrons of the Fundación Vela Clásica de España (Spanish Classic Sailing Foundation), suffered from Amyotrophic Lateral Sclerosis (ALS), a terrible disease that affects motor neurons, causing progressive paralysis of the muscles. Nico's great passion for cooking led him to write a book titled Tanicotaki, which helped him cope with four years of constant suffering. As Nico passed away before the book was published, the Fundación Vela Clásica de España has taken on the mission of bringing to life the project in which he had invested so much hope and effort. As a result, they are promoting the "Sailing with ALS" project with the aim of using their platform to raise donations for research on this disease, gifting each donor a copy of "Tanicotaki, Cooking without Limits", the posthumous work of Nicolás Anglada. The funds raised will go to IDIBELL - Bellvitge Biomedical Research Institute, a medical research organization that treated and accompanied Nico throughout his illness. Their advances in research are improving the quality of life for those affected and, most importantly, providing hope for all those fighting against the disease. So far, a thousand copies have been printed, and the foundation's ultimate goal is to raise more than ten thousand euros for the cause. Anyone wishing to contribute to this project can do so through the foundation's website.



XIII TROFEO CLÁSICOS
MARE NOSTRUM

COPA DE ESPAÑA DE VELA CLÁSICA 2023

Vela Clásica Costa Brava | CN Estartit | **1 - 4.06**

Puig Vela Clásica Barcelona | RCN Barcelona | **12 - 15.07**

Semana Clásica Puerto Sherry | CN Puerto Sherry | **próxima cita 2024**

Illes Balears Clàssics | CdM Mallorca | **17 - 20.08**

Copa del Rey de barcos de época | CM Mahón | **29.08 - 2.09**

BARCOS CLÁSICOS, DE ÉPOCA Y ESPÍRITU DE TRADICIÓN
CLASSIC, VINTAGE AND SPIRIT OF TRADITION YACHTS

www.trofeomarenostrum.com

PUIG VELA CLÁSSICA 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 · AEBEC

TRAS SU ACUERDO CON LA RANC LA RFEV GESTIONA LOS CERTIFICADOS CIM

La Real Federación Española de Vela (RFEV) y la Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC) han llegado a un acuerdo para centralizar la emisión de todos los ratings y certificados de la vela de crucero en nuestro país. Hasta la fecha, la RFEV era la encargada de expedir los certificados ORC y los números de vela mientras que la RANC gestionaba los ratings de RI, IRC y CIM. Ahora, y tras el acuerdo alcanzado por ambas instituciones, la federación emitirá todos los certificados, aunque lo hará en estrecha colaboración con la RANC. Tanto Javier Sanz como August Vallvé, presidentes de la RFEV y de la RANC respectivamente, valoran positivamente este cambio que, según el primero *"se traduce en una colaboración codo a codo entre ambas entidades, para ofrecer el mejor servicio posible a la vela de crucero en España"* mientras que August manifiesta que es sintoma de la *"buena sintonía que existe ahora entre las dos instituciones"*. O sea que actualmente es la RFEV la responsable de gestionar el CIM en España y de emitir los correspondientes certificados de rating.

AFTER ITS AGREEMENT WITH RANC RFEV MANAGES CIM CERTIFICATES

The Royal Spanish Sailing Federation (RFEV) and the Royal National Cruiser Association (RANC) have reached an agreement to centralize the issuance of all ratings and certificates for cruising sailing vessels in Spain. Until now, the RFEV was responsible for issuing ORC certificates and sail numbers, while RANC managed RI, IRC, and CIM ratings. Now, following the agreement reached by both institutions, the federation will issue all certificates, although it will do so in close collaboration with RANC. Both Javier Sanz and August Vallvé, presidents of RFEV and RANC respectively, view this change positively. According to the former: "This agreement translates into a side-by-side collaboration between both entities, to provide the best possible service to the cruiser sailing world in Spain," while August states that it is a sign of the "good harmony that now exists between the two institutions." Thus, currently, the RFEV is responsible for managing and issuing CIM rating certificates.

www.ranc.es | www.rfev.es




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

CITA DE MEGAYATES EN EL CLUB DE MAR- MALLORCA

Además de recibir la visita de la espectacular goleta *Koru* de Jeff Bezos, que con sus 127 metros de eslora está actualmente considerado como el velero privado de mayor eslora del mundo, en el Club de Mar-Mallorca han amarrado, recientemente, otros superyates y megayates de gran interés y renombre. Entre ellos destaca el *Abeona*, de 75 metros que no es otro que el barco de asistencia del *Koru* o sea el que transporta todo cuanto no tiene cabida en la goleta y que se considera preciso para completar el entretenimiento y el confort de armadores y huéspedes: helicóptero, tres lanchas y un largo etc. de complementos. Pero eso no es todo, pues el Club de Mar - Mallorca acogía en sus instalaciones a otra excepcional goleta de tres palos, la *Black Pearl* de 106 metros de eslora. Todo un festival de mástiles y un espectáculo único, tanto de día como de noche.



MEGAYACHTS GATHER AT CLUB DE MAR - MALLORCA

In addition to the visit from Jeff Bezos' spectacular 127-metre schooner *Koru*, currently considered the world's largest private sailing yacht, Club de Mar-Mallorca has recently welcomed several other notable and interesting superyachts and megayachts. Among them is the 75-metre *Abeona*, which serves as the support vessel for *Koru*, transporting everything that doesn't fit on the schooner but is deemed necessary for the entertainment and comfort of the owners and guests: a helicopter, three tenders, and a long list of accessories. But that's not all, as Club de Mar - Mallorca is also hosting another exceptional three-masted schooner, the 106-metre *Black Pearl*. It's a true festival of masts and a unique spectacle, both day and night.

www.clubdemar-mallorca.com



IMPORTANTE ACUERDO ENTRE EL CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN Y LA MENORQUINA

Refrescante y apetitoso resulta el acuerdo establecido por el Club Marítimo de Mahón para que la prestigiosa empresa heladera La Menorquina pase a ser un destacado patrocinador del club y de sus actividades. El pacto entre ambos se centra en el fomento de la vela y de otros deportes náuticos entre los más jóvenes, con todo lo que ello conlleva en cuanto a cultura del esfuerzo, superación, trabajo en equipo, resolución de problemas, toma de decisiones, etc...valores todos ellos compartidos por ambas instituciones. Así pues, La Menorquina colaborará con la escuela de verano del club "A la Mar", patrocinando la equipación de los equipos de regata y de piragüismo así como la organización del Trofeo La Menorquina -IX Memorial Joaquín Comeche, destinado a la clase Optimist.

www.clubmaritimomahon.com

SIGNIFICANT AGREEMENT BETWEEN CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN AND LA MENORQUINA

The agreement established by the Club Marítimo de Mahón and the prestigious ice cream company La Menorquina is both refreshing and appealing. La Menorquina has become a prominent sponsor of the club and its activities. The pact between them focuses on promoting sailing and other water sports among young people, carrying with it the culture of effort, improvement, teamwork, problem-solving, decision-making, etc., all values shared by both institutions. Therefore, La Menorquina will collaborate with the club's summer school "A la Mar", sponsoring the equipment of the sailing and canoeing teams as well as organising La Menorquina Trophy - IX Joaquín Comeche Memorial, intended for the Optimist class.


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

JOYSAIL
MARINA IBIZA SE VISTE DE FIESTA

Marina Ibiza anuncia una nueva edición de la Ibiza JoySail que, del 27 al 30 de septiembre, convertirá sus elegantes instalaciones en la meca del deporte, del glamur y de la fiesta, incorporando este año a los competitivos Clase J para incrementar la emoción. El creciente interés por esta regata ha hecho que los organizadores hayan determinado que la participación sea por invitación. **www.marinaibiza.com**



MARINA IBIZA
DRESSES UP FOR THE PARTY

Marina Ibiza announces a new edition of Ibiza JoySail, which from 27th to 30th September, will transform its elegant facilities into a mecca for sport, glamour, and celebration, incorporating the competitive J Class this year to heighten the excitement. The growing interest in this regatta has led the organisers to determine that participation will be by invitation only.



GRAN AMBIENTE, BRISA Y MUCHA CULTURA

Del 28 al 30 de abril se ha desarrollado la séptima edición de un evento que nació como Vela Clásica del Mar Menor y que hoy sigue creciendo en la bahía de Cartagena y que ha visto al Ayuntamiento de la ciudad y al Museo Naval de la Armada volcarse en su preparación

No se trata tanto de una regata más, sino de una concentración de barcos antiguos: época, clásicos y tradicionales, para lucir en el muelle y pasear por la bahía, realizando unas evoluciones que los aparejos tradicionales hacen muy técnicas y bellas. No faltó la brisa, que el sábado 29 mantuvo a raya a los barcos de vela latina. Sin embargo, el espectáculo que se pudo disfrutar el domingo fue estupendo y la bahía de Cartagena se llenó de colores y de velas tradicionales de casi todos los rincones de España: Dornas gallegas se cruzaron con botes valencianos y vascos y con bucetas locales, mientras los barcos de época y clásicos se reunían fuera de puntas. Las goletas San Cristoph y Niña Luisita, ambas de veinte metros, centraron la atención de todos. El viernes 28 por la tarde, en la Sala Isaac Peral del Museo Naval se celebró el segundo Simposio dedicado a las embarcaciones tradicionales e históricas con intervenciones de miembros del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos, de la AEBEC y de Albaola en los que se habló de la actualidad del mantenimiento, de la protección y de la restauración del patrimonio náutico español.

CARTAGENA VELA CLÁSICA
GREAT ATMOSPHERE, BREEZE, AND LOTS OF CULTURE

From April 28th to 30th, the seventh edition of an event that was born as Vela Clásica del Mar Menor took place. As it continues to grow in the bay of Cartagena, the city's town hall and the Museo Naval de la Armada have been heavily involved in its preparation.

It is not so much another race, but rather a gathering of old boats: vintage, classic, and traditional, to be displayed at the dock and to sail around the bay, performing manoeuvres that their traditional rigs make very technical and beautiful. The breeze didn't disappoint, as on Saturday 29th, it kept the Latin sailboats at bay. However, the spectacle enjoyed on Sunday was fantastic, and Cartagena's bay was filled with colours and traditional sails from almost every corner of Spain: Galician "Dornas" crossed paths with Valencian and Basque boats and local "Bucetas", while vintage and classic boats gathered offshore. The schooners San Cristoph and Niña Luisita, both twenty meters in length, were the centre of attention for everyone. On Friday 28th in the afternoon, the second Symposium dedicated to traditional and historical boats took place in the Isaac Peral Hall of the Museo Naval, with presentations from members of the Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos, AEBEC, and Albaola. They discussed the current state of maintenance, protection, and restoration of Spanish nautical heritage.



Fijando nuevo rumbo

ALOJAMIENTO · RESTAURANTES · BEACH CLUB · SHOPPING · DEPORTES

puertosherry.com

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

PUERTO SHERRY

TROFEO CORMORÁN
BAJO LA SIERRA DE TRAMONTANA

Navegar bajo la agreste Sierra de Tramontana y hacerlo en la magnífica Bahía de Pollença es siempre un placer sin igual. Y esto es lo que propone la Regata Cormorán organizada por el Reial Club Nàutic Port de Pollença y que cuenta ya con más de 30 años de historia. 25 y 26 de agosto son las fechas fijadas para la edición del 2023 y, dado el entusiasmo de cuantos han descubierto esta propuesta en años anteriores, no hay duda de que esta nueva convocatoria reunirá una gran flota de barcos clásicos, muchos de ellos aprovechando esta atractiva y deportiva escala en su travesía de Mallorca a Menorca al situarse, por fechas, entre la Regata Illes Balears del Club de Mar-Mallorca y la Copa del Rey del Club Marítimo de Mahón. Esta es, sin duda alguna, una cita a no perderse.
www.rcnpp.club



UNDER THE SIERRA DE TRAMUNTANA

Sailing under the rugged Sierra de Tramuntana and doing so in the magnificent Bay of Pollença is always an unparalleled pleasure. This is what the Trofeo Cormorán proposes, organized by the Reial Club Nàutic Port de Pollença and with more than 30 years of history. August 25 and 26 are the dates set for the 2023 edition and, given the enthusiasm of those who have discovered this proposal in previous years, there is no doubt that this new call will gather a large fleet of classic boats, many of them taking advantage of this attractive and sportive stopover in their journey from Mallorca to Menorca, as it will be help between the Illes Balears Regatta of the Club de Mar-Mallorca and the Copa del Rey of the Club Marítimo de Mahón. This is, without any doubt, an event not to be missed.

ENCUENTRO NÁUTICO VELA CLÁSICA
UNA NUEVA CITA EN JÁVEA

CLUB NÁUTICO JÁVEA

En este caso la convocatoria es para acudir a un encuentro de la Vela Clásica en un entorno tan bello como el de la costa alicantina, en la atractiva bahía de Jávea, al abrigo del Montgó y bien protegidos por el Cabo San Antonio y el Cabo San Martín, coronado por el Cabo de la Nao. Las fechas elegidas por el Club Náutico de Jávea para esta nueva cita en aguas mediterráneas son del 16 al 18 de Junio, justo al iniciarse la temporada veraniega, invitando a asistir a la misma a armadores y aficionados a este tipo de embarcaciones que aúnan historia, cultura, ocio y deporte. **www.cnjavea.net**

A NEW MEDITERRANEAN EVENT

In this case, the call is to attend a meeting of Classic Sailing in a setting as beautiful as the Alicante coast, in the attractive bay of Jávea, sheltered by Montgó and well protected by Cape San Antonio and Cape San Martín, crowned by Cape de la Nao. The dates chosen by the Club Náutico de Jávea for this new event in Mediterranean waters are from June 16 to 18, just as the summer season begins, inviting owners and enthusiasts of these types of boats, which combine history, culture, leisure, and sport, to attend.



www.velaclasicamallorca.com

Trofeo Clásico Mare Nostrum 2023

Una XIII edición con nuevos alicientes

Recorrer las aguas mediterráneas, desde las de la agreste Costa Brava de las Islas Medas a las apacibles y frecuentemente ventosas del Puerto de Mahón y de sus bellísimos alrededores, pasando por las de una Barcelona convertida, gracias a la próxima celebración de la America's Cup, en capital mundial de la vela de alta competición y por las de una incomparable bahía mallorquina como es la de Palma, es lo que propone, un año más, el Circuito Español de Vela Clásica que da pie al codiciado Trofeo Mare Nostrum.

Aparte de repetir esta inigualable experiencia de navegación, a la que hacemos referencia al hablar de la belleza indiscutible de las aguas y las costas por las que discurre el Circuito, el aliciente añadido para esta edición y para las próximas es que los ganadores de cada categoría quedarán exentos, al siguiente año, del pago de las inscripciones a las diversas regatas puntuables para el Trofeo Mare Nostrum. Recordamos que para este 2023 son solo tres los barcos que se han ganado este premio adicional: Giraldilla, en Clásicos; Gipsy, en Época Cangreja y Fjord, en Época Bermudiana, al haber quedado desiertas las categorías Big Boats y Espíritu de Tra-

©NICO MARTINEZ





©NICO MARTINEZ



13th edition with new attractions

Sailing the Mediterranean waters, from the rugged Costa Brava of the Medas Islands to the peaceful and often windy Puerto de Mahón and its beautiful surroundings, passing through a Barcelona transformed, thanks to the upcoming America's Cup, into the world capital of high-level sailing competition, and through the incomparable Mallorcan bay of Palma, is what the Circuito Español de Vela Clásica proposes once again, giving rise to the coveted Trofeo Mare Nostrum.

In addition to repeating this unparalleled sailing experience, which we refer to when talking about the undisputed beauty of the areas in which the Circuito is held, the added incentive for this edition and future ones is that the winners of each category will be exempt from paying registration fees for the various races scoring for the Trofeo Mare Nostrum the following year. We remind you that for 2023, only three boats have earned this additional prize: Giraldilla in Classics; Gipsy in Vintage Gaff and Fjord in Vintage Marconi, as the Big Boats and Spirit of Tradition categories were left vacant due to no boat complying with the rules requiring participation in at least 2 of the 4 races (or 3 in years when the Puerto Sherry Classic Week is held) that make up the Circuito.

Another significant novelty, which adds an extra incentive to the Circuito, is the decision of the CIM to include the Puig Regatta of R.C.N. Barcelona, the Illes Baleares Regatta of Club de Mar Mallorca, and the Copa del Rey of Club Marítimo de Mahón in the recently announced International Championship, created by this important institution whose purpose is to promote the recovery and maintenance of the Classic and Vintage boat fleet.

On the other hand, as we will see in the following pages, each Yachting Club is working with the enthusiasm and dedication that characterizes them to welcome boats and crews with the utmost professionalism and warmth.

Welcome, then, to the 13th edition of a Circuito Español de Vela Clásica tailored for all lovers of Classic and Vintage boats, the Jewels of the Sea.

www.trofeomarenostrum.com

©NICO MARTINEZ



EL CIM HA INCLUIDO EN SU CAMPEONATO INTERNACIONAL LAS CUATRO REGATAS PUNTUABLES PARA EL TROFEO MARE NOSTRUM.

THE CIM HAS INCLUDED THE REGATTAS OF THE TROFEO MARE NOSTRUM IN THE RECENTLY ANNOUNCED INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP.

© TORVEO



dición por no haber habido, en la pasada edición, ningún barco que cumpliese las normas que exigen la participación en al menos 2 de las 4 regatas (o en 3 los años en que se celebra la Semana Clásica de Puerto Sherry) que conforman el Circuito.

Otra gran novedad, que aporta un aliciente adicional al Circuito, es la decisión del CIM de incluir a la Regata Puig del R.C.N. de Barcelona, a la Regata Illes Balears del Club de Mar Mallorca y a la Copa del Rey del Club Marítimo de Mahón, en el reciéntemente anunciado Campeonato Internacional, creado por esta importante institución cuya finalidad es la de velar por la recuperación y el mantenimiento de la flota de barcos Clásicos y de Época.

Por otra parte, y como veremos en las próximas páginas, cada Club está trabajando con la ilusión y el ahínco que les caracteriza para acoger a barcos y tripulaciones con la mayor profesionalidad y calidez.

Bienvenidos pues a la XIII edición de un Circuito de Regatas hecho a la medida de todos los amantes de estas Joyas del Mar que son los barcos Clásicos y de Época.

www.trofeomarenostrum.com



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

Club Nàutic Estartit



© TORVEO

Abre la temporada 2023 del XIII Trofeo Mare Nostrum

La sexta edición de la regata Vela Clásica Costa Brava se celebrará del 1 al 4 de junio del presente año, inaugurando así la temporada de regatas de este tipo de embarcaciones y ya integrada por completo en el circuito Trofeo Mare Nostrum y en el Campeonato de España de Clásicos. Con una participación en claro crecimiento, la consolidación de esta regata en el circuito aporta a la competición un campo de regatas singular ya que, sean cuales sean las condiciones del viento, su recorrido transcurre en el entorno privilegiado de las Islas Medas y las numerosas calas de esta bella parte de la Costa Brava. La cercanía del puerto a las citadas islas, además del atractivo que supone para los participantes, representa también un inestimable marco para los espectadores que siguen la regata desde tierra, ya que la dársena del Club Nàutic Estartit cuenta con dos miradores elevados que ofrecen una excelente visión panorámica.

El compromiso del Club Nàutic Estartit con la vela deportiva en la práctica totalidad de categorías y su experiencia en la organización de regatas, supone una garantía para que armadores y tripulaciones disfruten en sus instalaciones de todo el soporte necesario.

www.cnestartit.com

Opens the 2023 season of the 13th Trofeo Mare Nostrum Trophy

The sixth edition of the Vela Clásica Costa Brava regatta will take place from June 1st to 4th this year, inaugurating the racing season for classic and vintage boats and fully integrated into the Trofeo Mare Nostrum circuit and the Campeonato de España de Clásicos (Spanish Classic Yachts Championship).

With participation clearly growing, the consolidation of this regatta in the Spanish classic yacht sailing circuit brings a unique racing field to the competition as, regardless of the wind conditions, its course runs through the privileged waters off the Medas Islands and the numerous coves of this part of the Costa Brava. The proximity of the port to these islands, in addition to the attraction it represents for the participants, also provides an invaluable setting for spectators watching the race from land, as the Club Nàutic Estartit marina has two elevated viewpoints offering an excellent panoramic view.

Club Nàutic Estartit's commitment to sailing sports in almost all categories and its experience in organizing regattas ensure that owners and crews enjoy all the necessary support in its facilities.

Real Club Náutico de Barcelona

Nueva clase en la Regata Puig Vela clàssica

Este año se incorpora a la regata una nueva categoría de barcos, la Modern Classics, que se sumará a las de clásicos, época y big boats. Los Modern Classics son barcos más recientes pero construidos utilizando técnicas y materiales tradicionales, por lo que encajan perfectamente en la categoría de la vela clásica.



Puig, patrocinador del evento, ha reafirmado su compromiso con la sostenibilidad y el medio ambiente en esta edición. La compañía es consciente de la importancia de proteger los océanos y los ecosistemas marinos y trabaja constantemente para reducir su impacto ambiental. Este compromiso se refleja en la regata, ya que todos los participantes se esforzarán por reducir su huella de carbono y preservar el medio ambiente.

El próximo año, coincidiendo con la celebración de la Copa América en Barcelona, la regata Puig Vela Clàssica cambiará sus tradicionales fechas y se celebrará en septiembre, con el objetivo principal de atraer a más aficionados y hacer de Barcelona una ciudad con gran actividad en el mar durante todo el año. Se espera que la celebración de la Copa América en la ciudad atraiga a un gran número de turistas y aficionados a la vela y la Regata Puig Vela Clàssica será una atracción más para ellos. **www.rcnb.com**

New Class in the Puig Vela Clàssica Regatta

This year, a new category of boats, the Modern Classics, will be added to the regatta, joining the Classic, Vintage, and Big Boats categories. Modern Classics are more recent boats that are built using traditional techniques and materials, making them a perfect fit for the classic sailing category.

Puig, the event's sponsor, has reaffirmed its commitment to sustainability and the environment in this edition. The company is aware of the importance of protecting the oceans and marine ecosystems and continuously works to reduce its environmental impact. This commitment is reflected in the regatta, as all participants will strive to reduce their carbon footprint and preserve the environment.

Next year, coinciding with the celebration of the America's Cup in Barcelona, the Puig Vela Clàssica regatta will change its traditional dates and will be held in September, with the main goal of attracting more fans and making Barcelona a city with great maritime activity throughout the year. The celebration of the America's Cup in the city is expected to attract a large number of tourists and sailing enthusiasts, and the Puig Vela Clàssica Regatta will be an added attraction for them.

Puerto Sherry

Un Destino Náutico Turístico de Primera Clase



Puerto Sherry, ubicado en la hermosa costa de Cádiz, en el sur de España, ha emergido como un destino náutico turístico de primera clase. Con su encanto costero, su rica historia y su compromiso con la sostenibilidad ambiental, este puerto deportivo se ha convertido en un lugar emblemático para los amantes de la vela, que se sienten atraídos por sus playas de arena dorada y por su clima templado, que permite disfrutar del mar todo el año. Recientemente, Puerto Sherry ha recibido el prestigioso galardón de la Bandera Azul, reconocimiento a su excelencia en la gestión ambiental y la calidad de sus instalaciones. Precisamente la sostenibilidad es uno de los aspectos que priman en esta marina, que acaba de implementar medidas de eficiencia energética, gestión de residuos y protección de la biodiversidad para minimizar su impacto en el entorno natural; como es el caso de la instalación de una planta fotovoltaica en su recinto, capaz de producir hasta 250 kw. De esta manera, el puerto deportivo, su instalación hotelera y demás locales se verán beneficiados de energía 100% renovable. Además, se están llevado a cabo iniciativas de educación ambiental para concienciar a los navegantes y visitantes sobre la importancia de preservar nuestros océanos y costas, todo en colaboración con la UCA (Universidad de Cádiz) y el Departamento de Biología de la Facultad de Ciencias Marinas y Ambientales. Pero Puerto Sherry no solo destaca por su belleza y sostenibilidad ni por la excelencia de sus instalaciones y servicios, sino también por su papel en el mundo de la vela y muy especialmente en el de los barcos clásicos, siendo el puerto base de barcos de gran renombre, contando con una atarazana especializada en el mantenimiento y recuperación de barcos de madera y organizando - los años pares - la gran Semana Clásica. Este año, por ser impar, no hay cita de clásicos en Puerto Sherry pero esto no resta méritos a Puerto Sherry para erigirse como un destino Náutico-Turístico de primera clase.

www.puertosherry.com

A First-Class Nautical Tourism Destination

Puerto Sherry, located on the beautiful coast of Cadiz in southern Spain, has emerged as a first-class nautical tourism destination. With its coastal charm, rich history, and commitment to environmental sustainability, this marina has become an iconic location for sailing enthusiasts, drawn by its golden sandy beaches and temperate climate that allows for year-round enjoyment of the sea. Recently, Puerto Sherry has been awarded the prestigious Blue Flag, in recognition of its excellence in environmental management and the quality of its facilities. Sustainability is indeed one of the main focus areas of this marina, which has just implemented energy efficiency measures, waste management, and biodiversity protection to minimise its impact on the natural environment - such as the installation of a photovoltaic plant on its premises, capable of producing up to 250 kW. In this way, the marina, its hotel facility, and other local businesses will benefit from 100% renewable energy. Additionally, environmental education initiatives are being carried out to raise awareness among sailors and visitors about the importance of preserving our oceans and coasts, all in collaboration with the UCA (University of Cadiz) and the Department of Biology of the Faculty of Marine and Environmental Sciences. But Puerto Sherry is not only known for its beauty, sustainability, and the excellence of its facilities and services, but also for its role in the world of sailing and especially in classic boats, being the home port of renowned boats, having a shipyard specialised in the maintenance and restoration of wooden boats and organising - in even-numbered years - the great Classic Week. This year, being an odd-numbered year, there is no classic event in Puerto Sherry but this does not detract from Puerto Sherry's merits as a first-class Nautical-Tourism destination.

Club de Mar-Mallorca



© NICO MARTINEZ

El aliciente de estar todos juntos

El proceso de total remodelación al que se está sometiendo el Club de Mar no fue óbice para que sus instalaciones y su personal acogiesen a la flota participante en la Regata Illes Balears con el más alto nivel de calidez, calidad y comodidad. Y esto es algo que se va a repetir en esta próxima edición en la que se volverá a dar uno de los factores que más complacieron a armadores y tripulaciones, el poder estar todos reunidos en un mismo pantalán y cerca de ellos, de sus respectivos barcos, contar con un punto de encuentro en el que reunirse, charlar, protegerse del sol y refrescarse con una buena copa de lo que a cada uno le calme la sed. Fueron, las del pasado año, unas jornadas cálidas, no tan solo por las altas temperaturas reinantes sino, y sobre todo, por los gratísimos momentos que se vivieron compitiendo en aguas de la Bahía, con sus hermosos recorridos costeros, y compartiendo, una vez en puerto, vivencias y sensaciones con los competidores, convertidos ya en colegas y amigos.

Y hablando de obras, hay que decir que el proyecto avanza según lo previsto y que ya se vislumbra lo que los resultados del mismo van a suponer en cuanto a la calidad de las instalaciones, a lograr un mayor acercamiento con la ciudadanía, a embellecer el entorno y, muy especialmente, a brindar al más alto nivel todos aquellos servicios que precisan y merecen los barcos y sus tripulaciones.

Todo dispuesto pues, un año más, para dar inicio a la gran cita del Club de Mar con la vela Clásica y de Época.

www.clubdemar-mallorca.com

The pleasure of being together

The total remodelling process that Club de Mar is undergoing did not prevent its facilities and staff from welcoming the fleet participating in the Illes Balears Regatta with the highest level of warmth, quality, and comfort. And this is something that will be repeated in the upcoming edition, where one of the factors that most pleased owners and crews will be present again: the advantage of mooring their boats on the same pier as fellow attendees, with a common area to mingle, find respite from the sun, and enjoy a thirst-quenching drink. Last year's days were warm, not only due to the high temperatures but also, and above all, because of the extremely pleasant moments experienced competing in the waters of the Bay of Palma and, once back in port, exchanging stories and feelings with competitors, who had turned into colleagues and friends.

Speaking of the remodelling works, it should be mentioned that the project is progressing as planned, and it is already possible to glimpse what the results will entail in terms of the quality of the facilities, achieving a closer relationship with citizens, beautifying the environment, and, very especially, providing the highest level of services that boats and their crews require and deserve.

Everything is ready, once again, to kick off Club de Mar's major event Classic and Vintage sailing.

Club Marítimo de Mahón

Afronta una excepcional edición de la Vela Clásica Menorca - Copa del Rey

La Vela Clásica Menorca - Copa del Rey, la muy consolidada regata de barcos clásicos y de época organizada por el Club Marítimo de Mahón y que pone broche final al circuito valedero para el Trofeo Mare Nostrum, afronta su 19ª edición con fuerzas e ilusiones renovadas. La principal novedad que presenta este año es la prolongación de las jornadas de regata, que pasan de tres a cuatro, con salidas al mar el miércoles 30 de agosto, el jueves 31 de agosto, el viernes 1 de septiembre y el sábado 2 de septiembre, con la entrega de trofeos prevista para la noche de ese mismo día. Esta importante decisión la ha tomado el comité organizador atendiendo a la demanda de los propios participantes, especialmente de aquellos que llegan de más lejos, puesto que con ello cuentan con un día más de competición, de diversión en tierra y de disfrute de los incomparables atractivos que Mahón y su entorno ofrece tanto en la mar – por sus límpidas aguas y su buen viento – como en puerto – por la belleza del mismo y la variedad y calidad de su gastronomía. No hay experiencia que se pueda igualar al espectáculo que brindan estas joyas del mar entrando a puerto a toda vela. Todo esto es lo que ha llevado al Vintage & Classic Yacht Club a incluir, un año más, la Copa del Rey en su Mediterranean Champions Cup, cuyo circuito está formado por Les Voiles d'Antibes, Argentario Sailing Week, Vela Clásica Menorca/Copa del Rey y Les Regates Royales de Cannes, lo que supone una garantía de participación internacional.



FOTO: CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

Faces an exceptional edition of the Vela Clásica Menorca – Copa del Rey

The Vela Clásica Menorca – Copa del Rey, the well-established classic and vintage boat regatta organized by Club Marítimo de Mahón and the final event in the circuit valid for the Trofeo Mare Nostrum, is gearing up for its 19th edition with renewed energy and enthusiasm. This year's primary innovation involves extending the regatta from three to four days, with races taking place on Wednesday, August 30th, Thursday, August 31st, Friday, September 1st, and Saturday, September 2nd. The award ceremony is scheduled for the evening of the final day. The organizing committee made this important decision in response to the demand from participants themselves, especially those coming from further away, as it provides them with an additional day of competition, onshore fun, and enjoyment of the incomparable attractions that Mahón and its surroundings offer both at sea - with its crystal-clear waters and good winds - and in port - with its beauty and the variety and quality of its cuisine. There is no experience that can compare to the spectacle these sea jewels offer as they enter the harbour under full sail. This is what has led the Vintage & Classic Yacht Club to include, once again, the Copa del Rey in its Mediterranean Champions Cup, a circuit made up of Les Voiles d'Antibes, Argentario Sailing Week, Vela Clásica Menorca/Copa del Rey, and Les Regates Royales de Cannes, ensuring international participation.

www.clubmaritimomahon.com

www.velaclasicamenorca.com

PORT ADRIANO

MALLORCA

www.portadriano.com



OCIBAR
MARINAS SINGULARES

PORT ADRIANO

BOTAFOC

PORT TARRACO

MARINA SANTA EULALIA

www.ocibar.com



La regata del siglo

Historia de una regata, de una derrota, de un triunfo

Tras 130 años de permanecer en la vitrina del New York Yacht Club, la preciadísima Copa América voló en 1983 a Australia. La derrota fue un fracaso terrible para unos y un triunfo extraordinario para otros. Repasar la historia de este suceso paso a paso, conocer de primera mano como se fraguó el tan inesperado cambio de manos de la más famosa y veterana copa de la historia del deporte, es lo que nos propone la película "La Regata del Siglo".

Antes de entrar en el argumento de este excepcional film, que en formato documental repleto de entrevistas y confesiones personales nos va relatando el antes, el durante y el después de ese famosísimo enfrentamiento USA/Australia, es importante pararse a pensar lo que la tenencia de la Copa América significaba para los americanos y, muy especialmente, para Newport. No hay que olvidar que el inicio de toda su historia se remonta al año 1851, cuando la goleta *America* se desplazó navegando hasta Inglaterra para unirse a la flota de veleros

THE RACE OF THE CENTURY
The story of a race, a defeat, a triumph

After 130 years in the showcase of the New York Yacht Club, the highly prized America's Cup flew to Australia in 1983. The defeat was a terrible failure for some and an extraordinary triumph for others. Revisiting the history of this event step by step, getting to know firsthand how the unexpected change of hands of the most famous and veteran cup in the history of sports was forged, is what the film "The Race of the Century" offers us.

Before delving into the plot of this exceptional film, which is a documentary filled with interviews and personal confessions, narrating the before, during, and after of the famous USA/Australia confrontation, it is essential to consider what holding the America's Cup meant for Americans and, especially, for Newport. It is worth remembering that the beginning of its entire history dates back to 1851, when the schooner America sailed to England to join the British fleet of sailboats competing for a beautiful silver pitcher in the waters of Cowes, around the Isle of Wight, in one of those regattas/challenges periodically launched by the Royal Yacht Squadron, founded in June 1815. On that occasion, its commodore, the Earl of Wilton, wanted the trophy to be very tempting, commissioning what became known as the Hundred Guinea Pitcher, with an eye on the possibility of attracting an American shipowner to pick up the gauntlet, as it did, drawing the attention of the New York Yacht Club, founded in 1844, one of whose six founding members, George Shuyler, had just accepted the proposal of shipbuilder William Brown to create for him "the fastest sailboat in the United States" for a tight cost of $30,000. And so, the mythical schooner *America* was born, which made history by defeating its 14 rivals and leading to the historic conversation between Queen Victoria and the race judge, which concluded with the widely disseminated response of "there is no second, Your Majesty." Precisely that "there

británicos que se disputaban una hermosísima jarra de plata, compitiendo por ella en aguas de Cowes, alrededor de la isla de Wight, en una de esas regatas/retos que periodicamente lanzaba el Royal Yacht Squadron, institución fundada en junio de 1815. En esa ocasión, su comodoro, el Conde de Wilton, quiso que el trofeo fuese muy tentador, encargando la que pasó a ser conocida como la Jarra de las Cien Guineas, y lo hizo con un ojo puesto en la posibilidad de que algún armador americano recogiese el guante, como así fué, ya que atrajo la atención del New York Yacht Club, fundado en 1844, del que uno de sus seis miembros fundadores, George Shuyler, acababa de aceptar la propuesta del constructor naval William Brown de crear para él "el velero más rápido de los Estados Unidos" por un ajustado coste de $30.000. Y así fue como nació la mìtica goleta *América*, que hizo historia imponiendose a sus 14 rivales y dándo pie a la histórica conversación entre la Reina Victoria y el juez de regata, que concluyó con la tan difundida respuesta de "no hay se-





La Regata del Siglo relata lo que significó para Dennis Conner, para el Yacht Club de New York, para Newport y para todos los Estados Unidos de América perder un trofeo como el de la America's Cup, que había estado en su poder durante 130 años y al mismo tiempo refleja la inmensa proeza que supuso para Australia su victoria, a manos de un extraordinario regatista como John Bertrand.

"The Race of the Century" recounts what it meant for Dennis Conner, the New York Yacht Club, Newport, and the entire United States of America to lose a trophy like the America's Cup, which had been in their possession for 130 years, while also reflecting on the immense achievement that Australia's victory, thanks to an extraordinary sailor like John Bertrand, represented.





Título | Untold: La Regata del Siglo | The Race of the Century. Año | Year: 2022
Duración | Duration: 83 minutos | minutes
País | Country: Estados Unidos
Dirección | Direction: Chapman Way, Maclain Way
Música | Music: Brocker Way
Fotografía | Photography: Adam Store
Distribuidora | Distributor: Netflix

gundo, Su Majestad". Y precisament ese "no hay segundo" es lo que ha marcado la larga historia de la America's Cup, ya que al redactar sus normas, su "Deed of Gift", se decidió que fuese una competición de uno contra uno, un match race en el que no hay un segundo, tan solo un ganador y un perdedor.

130 AÑOS DE DOMINIO ABSOLUTO

Y durante nada más ni nada menos que 130 años los americanos fueron los ganadores, manteniendo la ansiada Copa de las Cien Gineas expuesta en una vitrina del New York Yacht Club, para orgullo de sus miembros y de toda América, hasta que llegó para ellos el fatídico año de la derrota, el 1983, cuando tuvo lugar la que el film que comentamos bautiza como "la Regata del Siglo". Cabe destacar que desde el año 1930, las regatas se celebraban en aguas de Newport, volcándose la población en el evento de tal manera que toda ella reflejaba, en la decoración de sus calles y locales, la pasión por el mar, por la vela, por la competición, por la America's Cup, pasión compartida por todos sus habitantes. El film refleja a la perfección la decepción de todos ellos, en contraste con la euforia indescriptible de los australianos, llamando especialmente la atención la reacción de los representantes del New York Club y su patente desprecio por Dennis Conner, patrón del derrotado defender americano *Liberty*, olvidando de golpe todas las alegrías que dicho patrón les había brindado en el pasado. En la misma pelicula se reconoce que fue este mag-

is no second" is what has marked the long history of the America's Cup since, when drafting its rules, its "Deed of Gift," it was decided that it would be a one-on-one competition, a match race in which there is no second place, only a winner and a loser.

130 YEARS OF ABSOLUTE DOMINATION

For an astonishing 130 years, Americans were the winners, proudly displaying the coveted Hundred Guinea Cup at the New York Yacht Club, until the fateful year of defeat in 1983, when the America's Cup that the film refers to as "The Race of the Century" took place. Since 1930, the races were held in Newport, with the town fully embracing the event, displaying their passion for the sea, sailing, competition, and the America's Cup through decorations in the streets and establishments. The film perfectly captures the disappointment of the people in Newport, contrasting it with the indescribable euphoria of the Australians, particularly highlighting the reaction of the New York Club representatives and their apparent disdain for Dennis Conner, skipper of the defeated American defender *Liberty*, suddenly forgetting all the joy he had brought them in the past.

It is acknowledged in the film that it was this great American sailor, originally from California, who brought a new style to the America's Cup, making it more professional, as highlighted in this extraordinary documentary about the American defeat, curiously filmed by the defeated themselves. Statements from Dennis, such as, "*After winning 38 races in a row, there was no doubt that I was the best sailor in the world! We had crushed them!*", presumably referring to his 4-1 victory over Australia in the 1980 edition, border on arrogance but are not devoid of truth until another exceptional sailor, John Bertrand, emerges to challenge his words. To do so, Bertrand relies on the importance of believing in himself, stating, "*I was convinced that if anyone could face Dennis Conner, it was me.*" The film demonstrates that the victory resulted from various factors, such





"ESTABA CONVENCIDO DE QUE SI ALGUIEN PODÍA ENFRENTARSE A DENNIS CONNER ÉSE ERA YO."
John Bertrand





"I WAS CONVINCED THAT IF ANYONE COULD FACE DENNIS CONNER, IT WAS ME."
John Bertrand

SABER MÁS | LEARN MORE

Conocer de primera mano las vivencias de los protagonistas directos de esta historia, a través de la narración de lo que la America's Cup supuso para ellos a lo largo de su vida, tanto en plan personal como en su desarrollo como deportistas de élite, es lo que nos permite la lectura de varios libros. Uno de ellos es el escrito por John Bertrand a través de Patrick Robinson, bajo el título de "Born to Win". Más prolífico ha resultado ser Dennis Conner, quién ha dedicado parte de su vida a relatar sus experiencias, brindándonos diversos relatos, como "No excuse to lose", "Come back" y America's Cup, en colaboración con Michael Levitt. Todos estos libros pueden adquirirse a través de Amazon. | To get a first-hand account of the experiences of the main characters in this story, through the narration of what the America's Cup meant to them throughout their lives, both personally and in their development as elite athletes, one can read several books. One of them is written by John Bertrand through Patrick Robinson, titled "Born to Win." Dennis Conner has been more prolific, dedicating part of his life to recounting his experiences, offering us various stories, such as "No Excuse to Lose", "Comeback," and "America's Cup," in collaboration with Michael Levitt. All these books can be purchased through Amazon.



El *América* nunca fue un barco radical. Era justo lo contrario, ya que se situaba en el lado opuesto de la tendencia que ya existía entonces en los EE.UU. hacia barcos planos y anchos. El diseño del América se inspiraba en las goletas de prácticos (Pilot Schooners) de Nueva York y representaba justo eso: el epítome del diseño industrial americano que iba a representar a su nación en la Primera Exposición internacional de Londres. Precisamente por ello, el barco se había construido con todo el esmero posible, con una selección de las mejores maderas locales. Su victoria en la regata de la isla de Wight se debió a varias razones de igual importancia: ausencia de los barcos ingleses más rápidos del momento; no existir reglas de medición que pusieran a cada barco en su sitio; atajar el recorrido el *América* pasando por el interior de unos islotes que, por costumbre, los ingleses pasaban por fuera, algo que pudo hacer al disponer de mejores velas por corte y material, así como tener unas líneas del casco mucho más modernas que los barcos a los que se enfrentó. Así y todo, el siguiente barco en llegar, de sólo 72 t. y con menos de veinte minutos de diferencia, hubiera ganado en tiempo compensado, de haber existido tal concepto aunque, en tal caso, nunca hubiese nacido este mítico evento náutico de proyección mundial: la America's Cup.

Por Leonardo García de Vincentiis

The *America* was never a radical boat. On the contrary, it was positioned on the opposite side of the trend that existed at the time in the United States towards flat and wide boats. America's design was inspired by New York pilot schooners and represented just that: the epitome of American industrial design that was to represent its nation at the First International Exhibition in London. Precisely for this reason, the boat was built with utmost care, using a selection of the finest local wood. Its victory in the Isle of Wight race was due to several equally important reasons: the absence of the fastest English boats of the time; the lack of a rating system that would have placed each boat in its rightful place; *America* cutting the course by passing through some islets that the English traditionally passed on the outside, which it was able to do thanks to better sails in terms of cut and material, as well as having much more modern hull lines than the boats it faced. Even so, the next boat to arrive, with only 72 tons and less than twenty minutes difference, would have won on corrected time, had such a concept existed; but in that case, this legendary nautical event with a global projection, the America's Cup, would never have been born.

By Leonardo García de Vincentiis

nífico regatista americano, de origen californiano, quién imprimió un nuevo estilo a la America's Cup, llevándola a un campo más profesional, tal como se resalta en este extraordinario documental sobre la derrota americana que, curiosamente, está rodada por los propios derrotados. Frases en boca de Dennis, del estilo de: *"Tras 38 manga seguidas ganando, no había duda de que yo era el mejor regatista del mundo !Los habíamos machacado!"*, se supone que haciendo referencia a su triunfo en la anterior edición de 1980 sobre Australia con un 4-1, rozan la soberbia aunque no están exentas de realidad hasta que surge otro excepcional regatista, John Bertrand, dispuesto a rebatir sus palabras. Y para conseguirlo, parte de lo que él mismo expresa como la importancia de creer en sí mismo, manifestando que *"Estaba convencido que si alguien podía enfrentarse a Dennis Conner ese era yo"*. A lo largo del film queda patente que la victoria partió de diversas premisas, como la de una profunda preparación tecnológica, la de una extraordinaria labor de auto estima y la de un entrenamiento físico y mental realmente arduo. *"En nuestro pequeño país había que empezar por creernos capaces de ganar y eso es lo que hicimos, creerlo y ganar"* comenta, más o menos con estas palabras, el que se nos muestra como un hombre tranquilo, humilde pero resuelto, convencido de sus posibilidades y de las del equipo que él mismo supo formar y capaz de convencer a un millonario entusiasta, como Alan Bond de que con su apoyo económico todo era posible. No nos pueden tachar de hacer spoiler – lo que en español castizo sería destripar – la historia que narra esta bien relatada película si desvelamos su final, feliz para unos, desgraciado para otros: a pesar de que nunca antes había tenido que enfrentarse a una lucha tan encarnizada, pues sus victorias siempre eran holgadas, en esta ocasión Dennis Conner, a bordo del *Liberty*, no lo tenía tan claro, aunque aún albergaba el convencimiento, tras haber llevado a cabo algunas maniobras de aligeramiento del barco, que iba a lograr imponerse en la última regata, la del desempate definitivo, puesto que la progresión de los resultados había sido la siguiente: 0-1/0-2/1-2/1-3/2-3/3-3. Antes de este último enfrentamiento, los miembros del New





as deep technological preparation, extraordinary self-esteem work, and rigorous physical and mental training. "*In our small country, we had to start by believing we were capable of winning, and that's what we did: believe it and did it,*" says, more or less in these words, the man who is portrayed as calm, humble yet determined, convinced of his abilities and those of the team he himself formed, and able to convince an enthusiastic millionaire like Alan Bond that with his financial support, everything was possible. We cannot be accused of spoiling the story narrated in this well-told film if we reveal its ending, happy for some, unfortunate for others.

Despite never having faced such a fierce battle before, as his victories were always comfortable, this time Dennis Conner, aboard *Liberty*, was not so sure, although he still held the belief, after having carried out some boat lightening manoeuvres, that he would prevail in the final race, the definitive tie-breaker, since the progression of the results had been the following: 0-1/0-2/1-2/1-3/2-3/3-3. Before this last confrontation, the members of the New York Yacht Club tried, by all means, to disqualify Australia II, alleging irregularities in its design, which according to them had not been carried out by the Australian Ben Lexcen but by an expert Dutch team, and also raising objections to its mysterious winged keel.



But having lost all the options to win on land, the boats finally set sail in light wind, about eight knots, and in an atmosphere of unparalleled tension and excitement. At the start, *Liberty* took the lead, crossing the line eight seconds ahead of *Australia II*, although the latter chose the better tack. Thus, in a close and continuous battle, culminating in no less than 50 tacks in the last upwind leg, the "Race of the Century" was decided, resulting in the unexpected, eagerly awaited, and well-deserved final victory of *Australia II* with a final advantage of 41 seconds.

It was a tough, extremely hard blow for an entire country and overwhelming joy for another, as can be seen and felt in this movie that we recommend watching and enjoying multiple times, for it helps understand the high stakes in a sports event of this magnitude, including the honour of an entire nation.

York Yacht Club intentaron, por todos los medios, descalificar al Australia II alegando irregularidades en cuanto a su diseño que, según ellos no había sido realizado por el australiano Ben Lexcen sino por un experto equipo holandes, y poniendo asimismo pegas a su misteriosa quilla alada. Pero perdidas todas las opciones de ganar en tierra, los barcos se hicieron finalmente a la mar con poco viento, unos ocho nudos, y en un ambiente de tensión y emoción sin par. En la salida logró imponerse el *Liberty*, cruzando la línea ocho segundos por delante del *Australia II*, aunque éste acertó eligiendo el mejor bordo. Así, en estrecha y continua lucha, que culminó con nada menos que 50 bordos en la última ceñida, se decidió "La Regata del Siglo" que se saldó con la inesperada, ansiada y bien merecida victoria final del *Australia II* con una ventaja final de 41 segundos.

Duro, durísimo golpe para todo un país y alegría desbordante para otro, tal como puede verse y sentirse en esta pelicula que les recomendamos ver y disfrutar repetidas veces, pues gracias a ella se puede llegar a comprender lo mucho que hay en juego en un evento deportivo de esta magnitud, incluído el honor de todo un país.



MARINA PORT MAHÓN
MENORCA

BIENVENIDOS A MARINA PORT MAHÓN. UNA MARINA RODEADA DE HISTORIA Y NATURALEZA, EN EL CORAZÓN DE MENORCA.







Ubicado en el puerto natural más grande del Mediterráneo, este puerto deportivo para superyates está rodeado de una extraordinaria riqueza histórica, artística, gastronómica y cultural donde se respira tranquilidad.

- 30 amarres desde 25m hasta 60m de eslora
- Seguridad 24h
- Servicio de Marinería 24/7
- Asistencia en amarre
- Servicio Concierge
- Extraordinaria localización
- A 10' del aeropuerto
- Oferta gastronómica
- Tiendas
- Entretenimiento

RESERVA AMARRE
+34 971 366 787

C/ Moll de Llevant, 297 | 07701 Maó, Menorca, Illes Balears, España.
+34 971 366 787 | recepcion@marinaportmahon.com | www.marinaportmahon.com

IPM GROUP **BE ONE OF US!** IMG INSOTEL MARINE GROUP



HISPANIA
LA JOYA DE LA CORONA

La flota de barcos clásicos de nuestro país cuenta con una verdadera joya de la corona: el *Hispania*, un clase 15M JI diseñado en 1908 por el mítico arquitecto naval William Fife III por encargo de S.M. el Rey Alfonso XIII. *Por Yolanda Llinás*

Fue a su regreso de una regata internacional organizada en el año 1908 por el Royal Yacht Squadron, cuando S.M. el Rey Alfonso XIII decidió que España tenía que estar presente en esos importantes eventos nautico-deportivos que se estaban celebrando en Gran Bretaña, Francia y Alemania y que, para ello, era indispensable disponer de un barco bien diseñado y mejor construído optando, como ya hemos adelantado, por un 15 M. JI. diseño de William Fife III que, por voluntad expresa del Rey y en contra de las preferencias del propio diseñador, quiso que se construyera en España, concretamente en los Astilleros Karrpard de Pasajes de San Pedro en Guipúzcoa.

En realidad, los 15M constituyen un hecho insolito dentro de la historia de la vela en nuestro país, ya que de los 20 barcos construidos en todo el mundo 4 fueron de matricula espanola: *Hispania* de S.M. el Rey Alfonso XIII, William Fife construido por Karrpard en Pasajes de San Pedro en Guipúzcoa; *Tuiga* del duque de Medinaceli, gemelo del *Hispania* pero construido en Escocia por el propio Fife; *Encarnita*, del marques de Cubas, construido tambien por Karrpard en Espana pero con planos franceses de Guedon y finalmente el *Slec* del marques de Comillas, otro Fife de origen ingles (antiguo *Shimna*). Esta notable flota de 15 Metros con bandera española cosechó grandes exitos en regatas internacionales, sobre todo el *Hispania* del


International Yacht Racing Union

Certificado de Arqueo

Federación Española de los Clubs Náuticos

Hispania

Arqueo de regata 14,305 Metros

En la época dorada de los 15M JI, el *Hispania* estaba inscrito en el Real Sporting Club de Bilbao. | During the golden age of the 15-Metre class, the Hispania was registered with the Real Sporting Club of Bilbao.

THE JEWEL OF THE CROWN

The fleet of classic boats in our country boasts a true crown jewel: the *Hispania*, a 15-Metre Class designed in 1908 by the legendary naval architect William Fife III at the request of H.M. King Alfonso XIII. ***By Yolanda Llinás***

It was upon returning from an international regatta organized in 1908 by the Royal Yacht Squadron when H.M. King Alfonso XIII decided that Spain had to be present at these important nautical-sports events being held in Great Britain, France, and Germany, and that it was essential to have a well-designed and better-constructed boat for this purpose. He chose, as we have already mentioned, a 15mR designed by William Fife III, which, by the King's express wish, and contrary to the designer's preferences, was to be built in Spain, specifically at the Karrpard Shipyards in Pasajes de San Pedro, Guipúzcoa.

In fact, the 15-Metre Class represents an unusual occurrence in the history of sailing in Spain, as out of the 20 boats built worldwide, four were of Spanish registry: *Hispania* of H.M. King Alfonso XIII, William Fife built by Karrpard in Pasajes de San Pedro, Guipúzcoa; *Tuiga* of the Duke of Medinaceli, a twin of *Hispania* but built in Scotland by Fife himself; *Encarnita*, of the





S.M. el Rey que debutó con gran éxito en la Semana de Cowes de 1909 organizada por el Royal Yacht Squadron, en la que participaron 8 barcos - entre ellos el del Rey de Inglaterra Eduardo VII, el del Kaiser Guillermo II y el del Zar Nicolás II, unidos por lazos familiares, ya que eran primos – y en la que el *Hispania* - patroneado por Enrique de Careaga del Real Sporting Club de Bilbao, mayordomo real y gran amigo del rey - se hizo merecedor de dos de los trofeos en liza. Dos años después compitió en los Festivales de Cowes de 1911, clasificándose en 1ª posición; en el de Kiel, organizado por el Kaiserlicher Yach Club del Kaiser en 1912, y en el Havre al siguiente año, en su famosa Sociedad de Regatas. El ultimo de estos espectaculares Festivales, el correspondiente al año 1914, debía celebrarse en Bilbao, pero se decidió ceder su organización a Noruega ya que ese país celebraba, ese mismo año, el centenario de su independencia. Lamentablemente, el hecho de haber estallado ya la Primera Guerra Mundial y pese a la neutralidad de los noruegos en dicho conflicto, la participación en el evento deportivo fue lógicamente muy baja, dando así comienzo a un periodo de acti-











William Fife Jr (1857-1944) es también conocido como William Fife III al formar parte de la tercera generación de una familia escocesa de diseñadores y constructores navales. Su capacidad creativa y creadora era tal que llegó a entregar hasta 600 yates, incluyendo dos para competir en la America's Cup. Afortunadamente, un tercio de sus barcos todavía existen, muchos de ellos navegando y otros, como el *Hispania*, a la espera de volver a hacerlo.

William Fife Jr (1857-1944) is also known as William Fife III, as he was part of the third generation of a Scottish family of naval designers and builders. His creative and innovative abilities were such that he delivered up to 600 yachts, including two to compete in the America's Cup. Fortunately, a third of his boats still exist, many of them sailing and others, like the *Hispania*, waiting to do so again.

vidad prácticamente nula que supuso, para el *Hispania*, un sucesivo cambio de manos, desde las de un armador británico en 1916 a las de un noruego en 1923, pasando en 1930 a enarbolar el pabellón francés para acabar luciendo nuevamente matrícula de Gran Bretaña en 1931. Cinco años más tarde, fue incautado por la Marina Inglesa, que aprovechó todo los metales de a bordo, incluída la quilla de plomo, para fines bélicos.

RENCUENTRO CON EL *HISPANIA*

Sesenta y dos años de abandono total tuvieron que pasar hasta que el *Hispania* regresara a la vida. En 1988, cuando se encontraba en un estado verdaderamente deplorable, práticamente varado sobre un lecho de fango en la playa de West *Mersea*, al sureste de Inglaterra y sirviendo de vivienda a una pareja de maestros de escuela jubilados, fue localizado por unos grandes aficionados al mar y a la vela que, procedentes de España y alertados por el historiador naval británico William Collier, se apresuraron a ir a conocer su estado in situ, comprobando que se trataba del *Hispania* y poniendose de inmediato en marcha para su recuperación, comenzando por su adquisición. De esta iniciativa nació, en 1999, la Fundación Hispania presidida por D. Emilio Espinosa, cuya primera acción fue la de solicitar a la asociación de astilleros PYMAR colaboración para cubrir una buena parte del coste de la restauración del barco, trato que la asociación aceptó aunque imponiendo, al igual que hiciera en su momento el Rey Alfonso XIII, que el pro-





Hispania en total estado de abandono. | *Hispania* in a complete state of neglect.

Fases de su restauración en Astilleros de Mallorca.

Stages of its restoration at Astilleros de Mallorca.







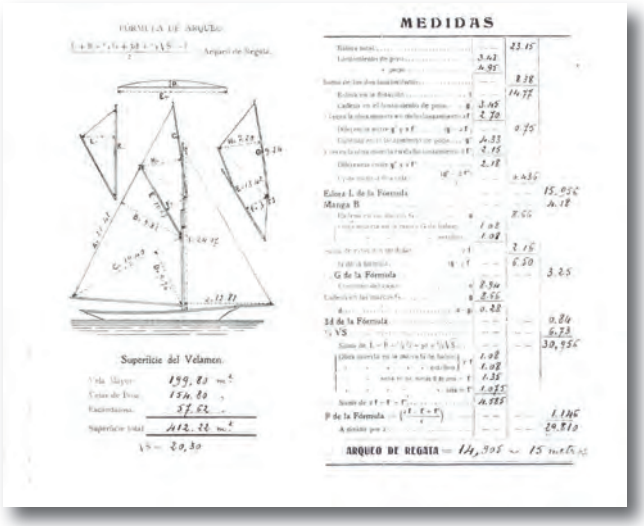


Marquis of Cubas, also built by Karrpard in Spain but with French plans by Guedon, and finally the *Slec* of the Marquis of Comillas, another Fife of English origin (formerly *Shimna*). This remarkable fleet of 15-metre boats with the Spanish flag achieved great success in international regattas, especially *Hispania* of H.M. the King, which made a successful debut at the 1909 Cowes Week organized by the Royal Yacht Squadron, in which eight boats participated - including those of King Edward VII of England, Kaiser Wilhelm II, and Tsar Nicholas II, united by family ties, as they were cousins – and in which *Hispania* - helmed by Enrique de Careaga of the Royal Sporting Club of Bilbao, royal steward, and a great friend of the king - won two of the trophies at stake. Two years later, it competed in the 1911 Cowes Festivals, finishing in 1st place; in Kiel, organized by the Kaiserlicher Yacht Club of the Kaiser in 1912, and in Le Havre the following year, in its famous Regatta Society. The last of these spectacular Festivals, corresponding to the year 1914, was to be held in Bilbao, but it was decided to cede its organization to Norway since that country was celebrating, that same year, the centenary of its independence. Unfortunately, due to the outbreak of World War I and despite the neutrality of the Norwegians in that conflict, participation in the sporting event was understandably very low, marking the beginning of a period of virtually no activity for *Hispania*, which subsequently changed hands, from a British owner in 1916 to a Norwegian in 1923, raising the French flag in 1930 and finally displaying the British registry again in 1931. Five years later, it was seized by the British Navy, which used all the onboard metals, including the lead keel, for wartime purposes.

yecto se llevara a cabo en España. El encargo recayó en Astilleros de Mallorca, uno de sus asociados especializado, precisamente, en este tipo de proyecto, aunque la reconstrucción del casco tuvo que hacerse en Fairlie Restorations, al ser ellos los depositarios legítimos de los planos originales de Fife. Una vez el casco listo, se trasladó a Mallorca en 2006 para renovar cubierta, arboladura, interiores, instalaciones, velamen y demás, presentándose al público en agosto de 2007, con motivo del Trofeo Almirante Conde de Barcelona. La total recuperación del estado original se dió por finalizada en el año 2010 aunque, pese a las consecutivas subvenciones que la Fundación Hispania fue recibiendo de distintas administraciones - especialmente del Consell Insular de Mallorca y del Govern Balear - el alto coste del proceso hizo que la Fundación no pudiera hacer frente a la importante deuda contraída, lo que llevó a que se convocara una subasta pública. Fue en ese momento cuando hizo su aparición la Fundación Ebusitana que, dispuesta a saldar la deuda, logró que la

REDISCOVERING THE *HISPANIA*

After languishing in neglect for sixty-two years, the *Hispania* was finally brought back to life. In 1988, when she was in a truly de-



Con sus 23,22 metros de eslora en cubierta - 30,2 incluyendo el botalón -, sus 4,12 m. de manga y sus 2,87 m. de calado, el *Hispania* precisa de una dotación mínima de 20 expertos tripulantes. Su aparejo es cangreja, con una superficie vélica total de 420 m2 que se reducen a 258,22 en ceñida, para un desplazamiento de unas 40 toneladas. Su entablado es de caoba de 42 mm de espesor, su cubierta de pino canadiense, y sus cuadernas de acero y olmo americano.

At 23.22 meters in length - 30.2 meters including the bowsprit -, with a 4.12-meter beam, and a 2.87-meter draft, the *Hispania* requires a minimum crew of 20 expert sailors. She features a gaff rig, with a total sail area of 420 square meters, which is reduced to 258.22 square meters when sailing upwind, for a displacement of about 40 tons. Her planking is made of 42 mm thick mahogany, her deck is made of Canadian pine, and her frames are made of steel and American elm.



Foto Gaston Westeal

plorable state, practically stranded on a bed of mud on West Mersea beach in southeast England and serving as a home for a retired schoolteacher couple, she was located by passionate sea and sailing enthusiasts from Spain. Alerted by British naval historian William Collier, they hurried to see her condition in situ, verifying that she was indeed the *Hispania* and immediately setting to work on her recovery, starting with her acquisition. From this initiative, the Hispania Foundation was born in 1999, chaired by Mr. Emilio Espinosa, whose first action was to request collaboration from the PYMAR shipyard association to cover a significant part of the restoration cost of the boat, a deal the association accepted on the condition that, as King Alfonso XIII had once done, the project be carried out in Spain. The commission fell to Astilleros de Mallorca, one of its associates specializing precisely in this type of project, although the hull's reconstruction had to be done at Fairlie Restorations, as they were the legitimate custodians of Fife's original plans. Once the hull was ready, she was transferred to Mallorca in 2006 to renew the deck, rigging, interiors, installations, sails, and more, and was presented to the public in August 2007 at the Trofeo Almirante Conde de Barcelona regatta. The full restoration of the *Hispania* to her original condition was accomplished in 2010. However, despite the consecutive subsidies the Hispania Foundation received from different administrations - especially from the Consell Insular de Mallorca and the Govern Balear - due to the substantial expenses involved in the restoration, the mounting debt could not be settled, ultimately resulting in the organization of a public auction. It was at that moment that the Ebusitana Foundation appeared, willing to settle the debt, and managed to get the Hispania Foundation to grant them the use of the boat for a period of 10 years, completing the fine-tuning work and beginning a new period of participation in regattas.

At the time, of the twenty 15-Metre Class boats built worldwide, the only four that survived and were still afloat were: *Tuiga*, acquired and restored by the Yacht Club de Monaco at the behest of Prince Albert II of Monaco; *Lady Anne*, acquired and restored by a company belonging to the Botín family; *Mariska*, acquired and restored by Swiss M. Cristian Niels; and *Hispania*, the protagonist of our story. This quartet dedicated themselves, between 2012 and 2017, to competing uninterruptedly in class regattas held in Puerto Sherry, Monaco, Portofino, Palma, and Saint Tropez until, in 2018, the Isla Ebusitana Foundation completely disassociated itself from the boat, which once again entered a phase of abandonment in Sotogrande, from where Valle



Fundación Hispania le cediera el uso del barco por un periodo de 10 años, acabando con las labores de puesta a punto y dando inicio a un nuevo periodo de participación en regatas. De los veinte 15m. JI que llegaron a construirse en todo el mundo, los unicos cuatro barcos que sobrevivían en aquella época, y que siguen aún a flote, eran y son: *Tuiga*, adquirido y restaurado por el Yacht Club de Monaco a instancias del Principe Alberto II de Monaco; L*ady Anne*, adquirido y restaurado por una sociedad perteneciente a la familia Botin; *Mariska*, adquirido y restaurado por el suizo M. Cristian Niels y el *Hispania*, protagonista de nuestra historia. Este cuarteto se dedicó, entre 2012 y 2017, a competir ininterrumpidamente en las regatas de clase que se fueron celebrando en Puerto Sherry, Mónaco, Portofino, Palma y Saint Tropez hasta que, en 2018, la Fundación Isla Ebusitana se desentendió por completo del barco, que entró nuevamente en una fase de abandono en Sotogrande



POR EL HISPANIA…TODOS A UNA.

FOR HISPANIA… ALL AS ONE.





de dónde Valle de la Riva lo rescató para llevarlo a Puerto Sherry, pasando luego a ser objeto de un largo proceso judicial hasta que, en junio del 2022, la Real Fundación Hispania recuperó la plena posesión del mismo.

ANSIADA RECUPERACIÓN

Es, sin duda alguna, el deseo y la ilusión de todo amante de la vela histórica que el *Hispania*, nuestra Joya de la Corona, vuelva a navegar y a competir, formando nuevamente parte de ese cuarteto de 15 metros superviviente que conforma la 15 Meter Class Association y con ello volver a entrar en el circuito de regatas a la conquista del muy codiciado 15 Meter Class Annual Trophy, auspiciado por Rolex. Ahora, la Real Fundación Hispania tiene por delante la ardua tarea de recabar los fondos precisos para llevar a cabo la indispensable, profunda y costosa restauración del barco cuyo estado de abandono vuelve a ser inquietante, pero cuya recuperación es factible, precisa y deseable. En estos momentos, el Hispania sigue amarrado en Puerto Sherry y varios expertos han realizado sus respectivos exámenes sobre su estado, emitiendo sus veredictos y valorando el coste de las labores a realizar, existiendo una primera estimación que ronda el medio millón de euros. Pero no nos llamemos a engaño, puesto que el objetivo no es tan solo devolver al *Hispania* su posibilidad de volver a navegar sino hacer que vuelva a brillar en los campos de regata y para ello es preciso prever, a su vez, un alto presupuesto capaz de cubrir los gastos que supone contar con una tripulación numerosa y experta así como los derivados de un circuito de regatas: desplazamientos, reparaciones, puestas a punto, etc... Evidentemente, no es tarea fácil lograr disponer de un tan alto presupuesto pero, por otra parte, hay que valorar que estamos hablando de un barco que debería ser considerado como pieza fundamental



Foto Gaston Westfal

de la Riva, president of Puerto Sherry, took charge and rescued her, taking her to Puerto Sherry. *Hispania* later became the subject of a lengthy legal process until, in June 2022, the Real Fundación Hispania regained full possession of her.

RECLAIMING HER GLORY

Without a doubt, it is the desire and the dream of every lover of historic sailing that the *Hispania*, Spain's Crown Jewel, returns to sail and compete, once again being part of that quartet of surviving 15 meters that make up the 15-Metre Class Association and thereby re-enter the racing circuit to conquer the highly coveted 15 Meter Class Annual Trophy, sponsored by Rolex. Now, the Real Fundación Hispania faces the arduous task of raising the necessary funds to carry out the indispensable, deep, and costly restoration of the boat, whose state of neglect is once again worrying, but whose recovery is feasible, necessary, and desirable. At the moment, the Hispania remains moored in Puerto Sherry, and several experts have conducted their respective examinations of her condition, issuing their verdicts and assessing the cost of the work to be done, with an initial estimate of around half a million euros. But let's not be deceived, as the goal is not only to restore *Hispania*'s ability to sail but also to make her shine again on the racecourses, and for that, it is necessary to foresee a high budget capable of covering the expenses of a large and experienced crew, as well as those derived from a racing campaign: travel costs, repairs, tuning, etc... Obviously, it is not an easy task to obtain such a high budget, but on the other hand, we must consider that we are talking about a boat that should be considered a fundamental piece of Spain's maritime heritage and therefore cannot and must not disappear. If extremely costly and highly commendable actions are carried out to protect and restore buildings or any type of asset classified as historical, why not also focus – through the efforts of individuals, private companies, associations, or the administration itself - on preserving a Crown Jewel like the *Hispania*? To enjoy its beautiful sight again, sailing at full speed and competing against the other existing 15mR would be the best tribute to the significant history of the Spanish naval industry; the brilliant role played by Spanish shipowners and sailors in the highest level of sailing competition and the more than deserved recognition of the quality of Spain's master shipbuilders, capable of creating boats that, like the *Hispania*, have already celebrated their 115th anniversary. Are we going to let her end her days abandoned to her fate without allowing her to continue aging in full activity? What is important now is to join forces and make it clear that what matters here is to restore the *Hispania* to her lost splendour, moving beyond past actions of varying success and transparency, as well as claims of acquired rights that can only serve to hinder the future salvation of the boat, which is what really matters.

For the *Hispania*... all for one.

www.fundacionhispania.org



del patrimonio marítimo de nuesto país y que por ello no puede ni debe desaparecer. Si se llevan a cabo acciones sumamente costosas, y enormemente loables, para proteger y restaurar edificios o cualquier tipo de bien catalogado como histórico, ¿porqué no volcarse también – ya sea por parte de particulares, empresas privadas, asociaciones o de la propia administración – en conservar una Joya de la Corona como es el *Hispania*? Volver a disfrutar de su bella estampa navegando a todo trapo y compitiendo contra el resto de los 15M JI existentes, sería el mejor homenaje al importante pasado de la industria naval española; al brillante papel desarrollado por nuestros armadores y regatistas en la competición a vela al más alto nivel y el más que merecido reconocimiento a la calidad de nuestros maestros de ribera, capaces que crear barcos que, como el *Hispania*, ya han celebrado su 115 aniversario.

¿Vamos a dejar que acabe sus días abandonado a su suerte sin permitirle seguir cumpliendo años en plena actividad? Lo importante ahora es aunar fuerzas y que todos tengamos bien claro que lo que aquí importa es devolver al *Hispania* su esplendor perdido, dejando atrás acciones más o menos acertadas e intervenciones más o menos claras, así como protagonismos o reivindicaciones de derechos adquiridos que tan solo pueden servir para poner trabas a la futura salvación del barco, que es lo que realmente importa.

Por el *Hispania*… todos a una.

www.fundacionhispania.org

PORQUÉ HAY QUE SALVAR AL *HISPANIA*



"La restauración del *Hispania* en 2004 no fué únicamente un proyecto dedicado a la restauración del yate mas emblemático del rey Alfonso XIII, sino de recuperación del conocimiento de las artes de la construcción naval de la época. Habían pasado cerca de 100 años desde la construcción original y no era habitual encontrarse con una estructura compuesta acero/madera. Los herreros y carpinteros de ribera se enfrentaron pues a un reto "nuevo" de elaboración de la misma con técnicas que ya habían desaparecido y que sin las cuales era y es imposible reconstruir de forma fiel el original. Los interiores del barco fueron marcados y desmontados pieza a pieza y restaurados sobre un modelo a escala natural para, posteriormente, ser barnizados y montados sobre el yate. La construcción de la arboladura, siguiendo los procedimientos originales, fué también una escuela de formación inédita para el equipo de carpinteros que participó y de igual forma ocurrió con la jarcia firme y de labor. La restauración del *Hispania*, en resumen, fué una escuela de formación profesional, una oportunidad única, que sólo tendrá continuidad si el barco sigue realizando su mantenimiento siguiendo esta filosofía. No es ésta la razón más importante para salvar al *Hispania*, pero su recuperación es también, sin duda alguna, una forma de salvar las técnicas artesanales que dieron lugar a su origen y que no podemos permitirnos el lujo de perder."

Diego Colón de Carvajal - Director General de Astilleros de Mallorca, responsable de gran parte de la restauración del Hispania.

"The restoration of the *Hispania* in 2004 was not only a project dedicated to restoring King Alfonso XIII's most iconic yacht, but also to recovering the knowledge of the shipbuilding arts of that era. Nearly 100 years had passed since the original construction, and it was unusual to come across a steel/wood composite structure. The blacksmiths and shipwrights thus faced a "new" challenge in crafting her using techniques that had already disappeared and without which it was and is impossible to faithfully reconstruct the original. The boat's interiors were marked and disassembled piece by piece and restored on a full-scale model before being varnished and mounted on the yacht. The construction of the mast and rigging, following the original procedures, was also an unprecedented training school for the team of carpenters involved, and the same happened with the standing and running rigging. In summary, the restoration of the *Hispania* was a vocational training school, a unique opportunity, which will only continue if the boat keeps being maintained following this philosophy. This is not the most important reason to save the *Hispania*, but her recovery is also, without a doubt, a way to save the artisanal techniques that contributed to her creation and which we cannot afford to lose."

Diego Colón de Carvajal - General Director of Astilleros de Mallorca, responsible for most of Hispania's *restoration.*

"A mediados del año 2022, nuestro peregrinaje por el desierto y los juzgados se ha visto compensado con la devolución de la posesión física y jurídica del *Hispania*, caído en el abandono. Ahora tenemos la esperanza, pero no los medios, para volver a impulsar el *Hispania* y lograr los objetivos que varios armadores y participantes habituales del Trofeo Almirante Conde de Barcelona nos planteamos al localizarlo, allá por el año 1988. Ya en su momento logramos salvar al *Hispania*, por segunda vez, de un futuro más que incierto y pudimos, por lo menos, disfrutar de observar, desde la distancia, como participaba en regatas con bastante dignidad durante varios años. Es ahora el deseo de la Real Fundación Hispania de Barcos de Época que este barco vuelva a navegar lo antes posible para volver a liderar la flota de clásicos de España y contribuir, con ello , a divulgar todo lo relacionado con los yates clásicos y de época, intentando a la vez que mucha gente, de multitud de ámbitos, pueda aprender o bien disfrute de navegar en un velero tan especial como es éste, experimentando las increíbles sensaciones que brinda el arte de la navegación a vela cangreja a la antigua usanza, con la única ayuda de la fuerza y habilidad humana y sin ningún tipo de winches ni ayudas modernas. Confiamos en volver a verlo pronto navegando por nuestras aguas y ¿quién sabe? quizá con usted a bordo."

Jonathan Syrett - Patrono fundador de la Real Fundación Hispania de Barcos de Época



WHY MUST WE SAVE THE *HISPANIA*?



"EL Rey D.Alfonso XIII quiso que su barco se construyera en España. No sólo por patriotismo sino porque sería buena ocasión para modernizar la técnica de construcción de este tipo de barcos en España. El tipo de construcción de su casco - cuadernas y baos - mitad en acero y mitad en madera, que lo hace más resistente y ligero, se trasmitió a los constructores españoles a través de este projecto que, curiosamente, acabó siendo el mejor de todos los 15 JI realizados de forma similar. Es, por lo tanto, un barco muy nuestro y una obra artesanal única, que tiene un valor histórico naval irrepetible. Si ahora lo pdejamos morir por desidia o por falta de generosidad, de cara a su recuperación y mantenimiento, no solo saldremos perdiendo nosotros sino que le hurtaremos a las generaciones venideras su derecho a tenerlo, a navegarlo y a aprender todo lo que este barco único les puede enseñar. Creo que es nuestro deber conservarlo y transmitirlo, al ser nosotros tan solo usufructuarios de cualquier pieza de nuestro patrimonio común. Es por ello que este projecto de recuperación ha de hacer valer su consideración de BIC para involucrar a su vez a las administraciones públicas en esta imprescindible labor."

Eduardo Jardón - Ex Patrono fundador de la Real Fundación Hispania de Barcos de Época

"King Alfonso XIII wanted his boat to be built in Spain. Not only out of patriotism but because it would be a good opportunity to modernize the construction technique of this type of boat in Spain. The construction of Hispania's hull - frames and beams - half in steel and half in wood, making it stronger and lighter, was passed on to Spanish builders through this project that, interestingly, turned out to be the best among all similarly built 15mR boats. Therefore, she is a very unique and artisanal piece of our heritage, with an irreplaceable historical naval value. If we now let her die from neglect or lack of generosity, in terms of her recovery and maintenance, not only will we lose out, but we will also deprive future generations of their right to own her, sail her, and learn everything this unique boat can teach them. I believe it is our duty to preserve and pass her on, as we are merely the users of any piece of our common heritage. That is why this recovery project must emphasize her Cultural Interest Asset status to engage public administrations in this crucial endeavour as well."

Eduardo Jardón - Former Founding Trustee of the Real Fundación Hispania de Barcos de Época

"In mid-2022, our pilgrimage through the desert and the courts has been rewarded with the return of the physical and legal possession of the *Hispania*, which had fallen into disrepair. We now have the hope, but not the means, to once again breathe life into the Hispania, achieving the goals that several shipowners, and regular participants of the Admiral Conde de Barcelona Trophy, had set for ourselves when we located her back in 1988. At that time, we managed to save the *Hispania*, for the second time, from a more than uncertain future and were able, at least, to enjoy watching her participate in races with considerable dignity for several years from a distance. It is now the desire of the Real Fundación Hispania de Barcos de Época that this boat returns to sailing as soon as possible to once again lead the fleet of classic yachts in Spain and contribute to promoting everything related to classic and vintage yachts, while at the same time allowing many people from various backgrounds to learn or enjoy sailing on such a special sailboat, experiencing the incredible sensations provided by the art of traditional gaff-rigged sailing, with only the assistance of human strength and skill and without any winches or modern aids. We hope to see her sailing our waters again soon, and who knows? Perhaps with you on board.

Jonathan Syrett - Founding Trustee of the Real Fundación Hispania de Barcos de Época

CONFIAMOS EN VER AL HISPANIA NAVEGANDO DE NUEVO Y QUIEN SABE SI CON USTED A BORDO.

WE HOPE TO SEE HER SAILING OUR WATERS AGAIN SOON AND PERHAPS WITH YOU ON BOARD.



"Me produce mucha tristeza que después de la gran hazaña que supuso la recuperación en el 2004 del 15M JI del rey D. Alfonso XIII, *Hispania*, con un esfuerzo humano y un coste económico importantísimos, pudiera perderse de nuevo.

Creo que el valor histórico, patrimonial y cultural de este extraordinario barco, insignia de la flota de regatas española en el arranque del siglo XX, es motivo más que suficiente para, sin perdida de tiempo, acometer de nuevo su recuperación. Su armador, el rey D. Alfonso XIII, quiso que se construyera en España, a pesar de la enorme dificultad que ello reportaba. Los astilleros guipuzcoanos Karrpard que acometieron su construcción, sorprendieron incluso al propio Willam Fife III, uno de los mejores diseñadores y constructores del momento, por la gran calidad obtenida en una construcción tan difícil y compleja. El rey fue armador de 5 Hispanias mas, si bien éstos fueron de la clase 8M JI y de ellos, desafortunadamente, solo se conserva a flote el *Hispania IV*. Espero y deseo que la recuperación de este legendario 15M JI sea una realidad y que esta vez sepamos hacer quizá lo más difícil: mantenerlo."

Luis Touron Figueroa - Presidente AGABACE y Vicepresidente AEBEC - Autor del libro: Los Barcos del rey Alfonso XIII

"It is disheartening to think that after the incredible accomplishment of recovering King Alfonso XIII's 15mR *Hispania* in 2004, with significant human effort and considerable economic cost, she could once again be in danger of being lost. I believe that the historical, heritage, and cultural value of this extraordinary boat, the flagship of the Spanish racing fleet at the beginning of the 20th century, is more than enough reason to promptly undertake her recovery once more. Her owner, King Alfonso XIII, wanted her to be built in Spain, despite the tremendous difficulty this entailed. The Guipuzcoan shipyard Karrpard, which undertook her construction, even surprised William Fife III, one of the best designers and builders of the time, with the high quality achieved in such a difficult and complex construction. The king also owned five more Hispanias, although these were in the 8mR class, and unfortunately, only the Hispania IV remains afloat today. I hope and wish for the recovery of this legendary 15mR to become a reality, and that this time, we can perhaps accomplish the most difficult task: maintaining it."

Luis Touron Figueroa - President of AGABACE and Vice President of AEBEC - Author of the book: The Boats of King Alfonso XIII

"Hay que salvar al *Hispania* por muchas razones, pero sobre todo por ser el primer barco de alta competición a nivel internacional que existió en España, a través del cual la Familia Real comenzó a utilizar la vela como embajadora de nuestro país en el extranjero. Este hecho ha continuado a lo largo del tiempo, siendo el primer precursor de la potencia que somos, hoy en día, en este deporte a nivel internacional. Además, por su belleza y elegancia, que hace que los que hemos tenido la suerte de haber navegado en él no olvidemos nunca tan impactante



experiencia, Creo, sinceramente, que es el mejor barco de regatas bajo pabellón español."

Valle de la Riva - Presidenta de Puerto Sherry

"We must save the *Hispania* for many reasons, but above all because she was the first high-level international competition boat that existed in Spain, through which the Royal Family began to use sailing as an ambassador for Spain abroad. This legacy has endured over the years, establishing her as the first forerunner of the strength we now exhibit in this sport globally. Moreover, her beauty and elegance make those of us who have been fortunate enough to have sailed on her never forget such a striking experience. I sincerely believe she is the best racing boat under the Spanish flag."

Valle de la Riva - President of Puerto Sherry

RCNPP
REIAL CLUB NÀUTIC
Port de Pollença

Trofeo Cormorán

25-26/08/2023

CLÁSICOS | ÉPOCA | ESPÍRITU DE TRADICIÓN | FLYING FIFTEEN | RI



Más información:
vela@rcnpp.net
674 363 206

RCNPP///
SECCIONS ESPORTIVES

FEDERACION
BALEAR DE VELA

POLLENÇA
Pollença, Port de Pollença,
Cala de Sant Vicenç, Formentor.
pollensa.com



© LUIS FERNÁNDEZ

Madera de barcos y barcos de Madera

Cuando hablamos de barcos clásicos y de época damos por sentado su principal carácter distintivo, aparte de los años, que es ser barcos construidos en madera.

Por Manuel Nadal de Uhler

Pero quizás sería más correcto decir "construidos en maderas" ya que, en efecto, cualquier barco clásico o de época que vemos en alguna de las regatas del Circuito Mare Nostrum, resulta ser un verdadero muestrario flotante de los distintos tipos de madera existentes.

En realidad, la madera fue el único material utilizado para la construcción naval hasta mediados del siglo XIX, tanto en lo que se refiere al casco como en todo





lo relativo a los diversos elementos complementarios. Ello debido, esencialmente, a constituir un material más ligero que el agua y capaz de flotar, además de ser muy resistente, de encontrarse con abundancia en la naturaleza, de ser moldeable y relativamente fácil de trabajar y de presentarse en una abundante diversidad de cualidades y características que le dan una versatilidad en su utilización muy necesaria y apropiada para la construcción de embarcaciones.
Desde el primitivo tronco de árbol vaciado hasta los sofisticados navíos del siglo XVIII, la construcción naval ha ido progresando y requiriendo paulatinamente tipos de madera que respondieran adecuadamente al continuado proceso tecnológico que es su historia.
Hoy en día, son los que llamamos barcos clásicos y de época los que mantienen la llama de una relación afortunada y quienes nos recuerdan que, sin la madera, a lo mejor la navegación no hubiera existido.

BOATS' WOODS AND WOODEN BOATS

When we talk about classic and vintage boats, we take for granted the fact that their main characteristic, aside their age, is that they are made of wood.

By Manuel Nadal de Uhler

Maybe it would be more accurate to say made of "woods" as all the classic or vintage boats we see racing in the regattas of the Circuito Mare Nostrum feature a wide range of different types of woods.
As a matter of fact, up until the middle of the 19th century, wood was the only material used to build the hull and all other different elements on a boat. Essentially, the reason for this is the fact that wood is lighter than water and floats, it's resistant, it can be found abundantly in nature, it's mouldable and relatively easy to work with, and it is available with multiple different qualities and characteristics that give it the ideal versatility required to build boats.
From the first tree trunk boats to the sophisticated ships of the 18th century, naval construction has gradually evolved using different types of woods to meet the requirements of the constant technological advancements.
Today, they are what we call classic and vintage boats and remind us that without wood there would have been no navigation.

QUALITES

Every element and component of a boat requires some wood with a range of specific qualities and characteristics. Some need to be hard, others softer, some heavy, others lightweight, some flexible, and others twistable. Luckily all these requirements are met by nature. To offer a better picture, here we list the main qualities that wood must have to be used in naval construction:



CUALIDADES

Cada elemento o componente de un barco necesita un tipo de madera que responda a una serie de cualidades o características. Unas tienen que ser duras y otras blandas, unas pesadas y otras ligeras, unas flexibles y otras resistentes a la torsión. Afortunadamente, de todo se encuentra en la naturaleza Esquematizando un tanto, podemos definir los principales requisitos que deben reunir las maderas utilizadas en la construcción naval:

DUREZA

Cualidad necesaria para asegurar la resistencia y la permanencia sin deformar de las partes básicas del barco, como puede ser la quilla y también el casco, siempre expuesto a posibles golpes. El roble, la encina o el pino del Norte responden a esa necesidad igual que, en menor escala, lo hace el iroko.
También la teca, madera náutica por excelencia, tiene una dureza aceptable, lo mismo que el fresno, el palo hierro y la madera de haya.

FLEXIBILIDAD

En un barco casi todas sus piezas deben soportar esfuerzos de torsión o flexión. Para ello, las maderas son previamente preparadas y sometidas a tratamientos adecuados, pero hay algunas que presentan de origen unas características más favorables, como la acacia y el haya, además de la teca, el fresno o el iroko.

LIGEREZA

Las maderas ligeras, de menor densidad, facilitan la flotabilidad del barco y si se usan en elementos de la obra muerta, por encima de la flotación, contribuyen a la estabilidad. En todo caso, la ligereza no debe afectar a la resistencia mecánica. El abeto rojo de Norteamérica o el menos conocido framiré son maderas ligeras.

ESTABILIDAD

La estabilidad de la madera se refiere a la resistencia que debe tener frente a las continuas alteraciones ambientales que producen la exposición continua o intermitente a los agentes naturales, como el agua del mar, el viento, el sol o los cambios de temperatura. La teca, la caoba o el iroko son maderas estables.



HARDNESS

A quality that stands for resistance and durability, ensuring the basic parts of the boat don't lose shape, for example the keel and the hull, which are constantly exposed to pressure. Oak, ilex, and northern white pine, and to a certain extent also iroko wood, all meet these requirements.
Also teak, the nautical wood "par excellence", is reasonably hard, as well as ash, ironwood, and beech wood.

FLEXIBILITY

On a boat, almost all parts are required to twist and bend to some degree. Therefore, wood needs preparation prior to its use and must undergo specific treatments; however, some wood is by nature more suitable, like acacia, beech, teak, ash, and iroko.

LIGHTWEIGHT

Lightweight wood, less dense, facilitates floatation and if used to make elements above the floating line, it contributes to the stability of the boat. In any case, the light weight must not affect their strength. Red fir and the less known idigbo are lightweight woods.

STABILITY

The stability of wood refers to its ability to resist to constant environment changes determined by the continuous or intermittent exposure to the weather, seawater, wind, sun, and temperature variations. Teak, mahogany, and iroko are stable woods.

MEMORIA DE MADERAS | WOOD OVERVIEW

El *"Rosendo"* (ESP 7228) , antiguo *"Yago·*, es un cuter bermudiano construido en 1952 en Palma de Mallorca por el "mestre d´aixa" Pau Ferrer, siguiendo la técnica tradicional aunque aplicando ya formas más hidrodinámicas y actualizadas, propias de una embarcación destinada a un uso recreativo. Su actual propietario Eduardo Jardón Arango, gran experto en Vela Clásica, ha tenido a bien facilitarnos una "memoria de madera" correspondiente al *Rosendo*, que ilustra bien la versatilidad y diversidad de los distintos tipos de madera utilizados en su contrucción.

"Rosendo" (ESP 7228), previously *"Yago"*, is a Bermuda cutter built in 1952 in Palma de Mallorca by ship carpenter Pau Ferrer following traditional techniques but applying a more modern hydrodynamic design suitable for boats intended for recreational use. Her current owner, Eduardo Jardón Arango, a Classic Sailing expert, has provided us with a wood overview for *"Rosendo"*, that gives a detailed picture of the variety and versatility of the different types of woods used for the construction of this classic vessel.

PARTE DEL BARCO / BOAT PART	***MADERA / WOOD USED***	***NOTAS / NOTES***
QUILLA Y SOBREQUILLA KEEL AND KEELSON	 Encina de Mallorca Ilex from Mallorca	Madera dura que una vez cortada estuvo todo un año "curándose". | Hard wood that, once cut, spent an entire year "curing".
VARENGAS | FLOOR	 Acacia | Acacia	Madera muy flexible. Cada varenga o costilla proviene de un árbol tallado hasta el centro del mismo, para mantener las vetas longitudinalmente. | Very flexible wood. Each part of the floor or plank comes form a part of wood carved from the centre of a tree trunk, to maintain the longitude of the streaks.
PELAYA | GARBOARD STRAKES (planchas longitudinales contiguas a la quilla) (set of longitudinal planks adjacent to the keel)	 Palo hierro | Ironwood / Oblong	Madera pesada y densa. No flota Heavy and dense wood. Doesn't float.
FORRO DEL CASCO | HULL LINING	 Pino Norte Northern pine	Madera dura | Hard wood
BAOS | BEAMS	 Fresno de Hickory | Hickory	Nogal americano, madera semi dura. Era la madera que se utilizaba para los esquís de antaño. | American walnut, semi-hardwood. The same wood that was once used to make skis.
CUBIERTAS | DECK	 Iroko y teca de Birmania Iroko and Burmese teak	Maderas tropicales parecidas a la teca | Tropical woods similar to teak.
BORDAS Y TRANCANIL GUNWALES AND SHEER STRAKE	 Teca de Birmania Burmese teak	Semi dura y estable. | Stable semi-hardwood
CABINA | DECKHOUSE	 Abebay | Sapele	Madera de origen africano | Wood originally from Africa
FORROS DE INTERIORES INTERIOR LINING	 Abebay y Sapele and  Limoncillo West Indian Satinwood	Limoncillo: Madera clara que aporta lunimosidald al interior. | Indian Satinwood: Light coloured wood that brightens the interior
PALO | MAST	 Pino Norte | Northern pine	Madera dura que, pasados 80 años aún sigue rezumando resina. | Hardwood that after 80 years still oozes resin.
CRUCETAS | SPREADERS	 Teca de Birmania Burmese teak	Semi dura y estable | Stable semi-hardwood
BOTAVARA | BOOMS	 Pino de Oregón Oregon pine	Madera dura | Hard wood



DURABILIDAD

Es la resistencia a los agentes orgánicos que producen la pudrición (broma, carcoma…), especialmente en la obra viva. Pueden citarse aquí como buenas maderas las muy nombradas teca, caoba e iroko y también el sipo y el framiré

IMPERMEABILIDAD

Cualidad importante en un barco que afecta especialmente a su flotabilidad y a su seguridad. Otra vez la caoba y la teca, además del sipo, son maderas poco permeables que preservan al barco del pèligro de hacer agua y la consiguiente inundación.

Como vemos, hay un grupo de maderas muy definido especialmente aptas para la construcción naval, entre las que destacan la teca, el iroko, el haya o la caoba pero, con algunas u otras de sus propiedades, otras varias maderas además de las citadas, como el olmo, el cedro, el abebay (utilizada en interiores) o el limoncillo (mobiliario), son también maderas utilizadas comúnmente en los astilleros tradicionales.

DURABILITY

This quality refers to the resistance to organic compounds (shipworm, woodworm...) especially below the floating line. The woods that have this quality include teak, mahogany, iroko, sipo, and idigbo.

WATERPROOF

An important quality for a boat as it impacts on its safety and ability to float. Once again, mahogany and teak are suitable types of wood, as well as sipo, as they are not very permeable and prevent the boat from leaking water and eventually sinking.

As we have said, there is a group of woods that are particularly suitable for naval construction, especially teak, iroko, beech, and mahogany, but there are other types of wood we haven't mentioned, for example elm, cedar, entandrophragma (used for the interior), Spanish lime (used for furniture), that are also commonly used by traditional naval constructors.



El nuevo **Canal Badalona**,
más de 200 amarres y zona comercial

The new **Canal Badalona**,
with over 200 moorings and commercial area



Marina Badalona | Port de Badalona

Tel. +34 933 207 500 • www.marinabadalona.cat



© LUIS FERNÁNDEZ / LAMARSALADA.INFO

Hablando del *Rosendo*

Salvado del naufragio

Todo acabó bien, aunque por momentos se temió por la integridad del *Rosendo* que, finalmente y con la ayuda precisa, pudo llegar al varadero a tiempo de evitar un fatal desenlace.

El susto del pasado verano, afortunadamente el único en la pasada edición del Circuito Mare Nostrum, lo protagonizó el *Rosendo* al sufrir una grave vía de agua cuando participaba en la regata Illes Balears. Hemos querido que sea su propio armador, Eduardo Jardón, quién nos relate como fue el incidente y como se ha producido el milagro de su pronta recuperación. "Ante todo quiero hacer una reflexión, que creo compartir con otros muchos armadores como yo, y es que poseer un barco de madera es como someterse a una doble posesión, ya que el barco es tuyo pero, al mismo tiempo, él te posee a tí. Por ello, cualquier cosa que le pasa a él lo sientes como si te pasara a tí mismo. Sus heridas son tus heridas. Mi sensación, al producirse la gran vía de agua, no fue de temor sino de pena, de desolación. Afortunadamente estabamos en plena Bahía de Palma y en medio de una regata, por lo que la asistencia fue prácticamente inmediata. El *Bakea* y el *Meermin* pronto abandonaron la competición y se situaron a nuestro lado para escoltarnos y no solo eso sino que un par de voluntarios pasaron a nuestro barco para ayudarnos a achicar el agua a cubos cuando la bomba, precisamente por la propia agua que entraba y que lo inundó todo, dejó de funcionar. Lo cierto es que el caudal de entrada nos superaba. La propia lancha del comité nos remolcó a puerto y una neumática del Real Club Náutico de Palma nos ayudó a alcanzar el varadero. El alivio fue total, aunque luego dió comienzo la dura fase de restaurción. La avería se había producido al romperse unas varengas, seguramente por su avanzada edad y por una excesiva tensión de los obenques.

ABOUT *ROSENDO*
Saved from disaster

Luckily it all ended well, but for a while *Rosendo's* future was at stake, until thanks to prompt assistance it was able to reach the boatyard in time to divert fatal disaster.

During the regatta Illes Baleares, *Rosendo* started leaking a considerable amount of water and was the protagonist of last summer's close escape, luckily the only one during the past edition of Circuito Mare Nostrum. We asked her owner, Eduardo Jardón, to tell us how the incident happened and how she was miraculously saved in time to avoid disaster.

"First of all, I would like to say something that I think many other boat owners like me will appreciate, which is that when you own a wooden sailing boat ownership works both ways: you own her but at the same time she owns you. Therefore, whatever happens to her you perceive as if it were happening to you. Her wounds are your wounds. When I realised there was a major leak, I wasn't afraid, I felt sadness and grief. Luckily, we were in the middle of Palma Bay in the midst of a regatta, therefore help arrived immediately. *Bakea* and *Meermin* quickly abandoned the race and came to our side to escort us, and two volunteers even came on board and helped us remove the water with containers when the pump stopped working because the water had submerged everything. One thing is for sure, the water was leaking in faster that we were managing to chuck it out. The organisers' boat tugged us to port and one of the dinghies of the Real Club Náutico de Palma helped us reach the boatyard. It was a great relief, even if it was the start of a long restoration process. The leak was caused by the floor breaking, most probably due to its age, and for the excessive tension on the shrouds.

Repairs started by removing all the layers of paint and once dry, cleaning all the joints, removing old caulk, and fixing the beams, puttying the joints with West System Flex, strengthening the floor, caulking everything again, redistributing the tension produced by the shrouds better, and reattaching all the interior, which had been very affected by the water leak.

I must confess that I am very proud of the fact that I carried out all the necessary restoration work myself and that just 45 days after the incident, *Rosendo* was already moored at Club de Mar and not taking on a single drop of water. Repairs to the engine, generator, electric and electronic systems, after changing some of the components inevitably ruined by the sea water, are doing their job perfectly, therefore we can expect *Rosendo* to be able to sail for another 80 years. To conclude, it is worth mentioning that until now *Rosendo* had never been restored, and has always been in the water, except for a few days spent at the boatyard to be painted below the waterline and replace anodes, etc."

Para su reparación comencé por eliminar todas las capas de pintura a fuego para luego, una vez se hubo secado, limpiar todas las juntas, eliminando la estopa vieja para, a continuación, reclavar las tablas, masillar las juntas con West System Flex, reforzar interiormente las varengas, calafatear todo de nuevo, repartir mejor la tensión producida por los obenques y volver a fijar todo el interior, muy afectado por la entrada de agua.

He de confesar que tengo la íntima satisfacción de haber hecho yo solo todos los trabajos precisos y que, transcurrido tan solo un mes y medio desde el incidente, *Rosendo* ya estaba amarrado en el Club de Mar y sin que le entrase ni le entre ni una sola gota de agua. A su vez, la reparación del motor, del generador, de la instalación eléctrica y de la electrónica, cambiando algunos de sus componente, irremediablemente perdidos por la acción del agua de mar, están cumpliendo sus respectivos cometidos a la perfección, por lo que se puede considerar que *Rosendo* está en disposición de seguir navegando otros 80 años más. Para finalizar quisiera destacar que hasta ahora, *Rosendo* no había sido nunca restaurado, habiendo permanecido siempre en el agua, excepto los pocos días pasados en varadero para limpiar y pintar fondos, cambiar ánodos, etc..."

© LUIS FERNÁNDEZ / LAMARSALADA.INFO





SOSTENIBILIDAD: SINÓNIMO DE NAVEGACIÓN A VELA

Cada día se habla más de la sostenibilidad y, muy especialmente, de reducir al máximo las emisiones de CO_2 en la mar. Se invierten grandes esfuerzos y se llevan a cabo costosas investigaciones sobre distintas soluciones para alcanzar la cota 0 cuando, en realidad, la mejor de las soluciones hace siglos que está descubierta: navegar a vela.

Este concepto lo tiene muy claro un grupo de luchadores por el medio ambiente que vive y desarrolla su proyecto en uno de los países más sostenibles del planeta: Costa Rica. Nos referimos a Sailcargo Inc., una sociedad costaricense que en el año 2014 decidió lanzarse a construir un carguero a vela: el *Ceiba*. El grupo inicial ha ido creciendo e internacionalizándose hasta llegar, en la actualidad, a contar con una serie de profesionales expertos en las distintas materias que conforman un excelente equipo polivalente y multinacional, cuya filosofía es la de aplicar prácticas sostenibles a todo lo largo del proceso de concepción y construcción, uniendo técnicas tradicionales y modernas, con gran acierto. Todo comienza por su máximo res-



SUSTAINABILITY: SYNONYM WITH SAILING

Sustainability and how to reduce CO2 emissions at sea are issues discussed increasingly more every day. A lot of effort and money is spent in expensive research to find new solutions to reach the "0 emissions" target. But truth be told, the best solution was discovered centuries ago: sailing powered by the wind.

This concept is very clear in the mind of a group of environmental activists who lives and develops its projects in one of the most sustainable countries on the planet: Costa Rica. We are talking about Sailcargo Inc., a company from Costa Rica who in 2014 decided to embark on the project of building a sailing cargo ship, *Ceiba*. Since then, the original group has kept growing and expanding internationally and today it includes experts in multiple fields and from multiple countries, whose philosophy is to implement sustainable solutions across the entire process, from conception to construction, adopting traditional and modern techniques with great skill. Everything is based on the group's great respect for nature that transpires clearly form its website, which describes its "green shipyard" with over 4000 trees and a nursery. The group has formed an association, Mar y Miel (Sea and Honey), whose objective is to protect nature and with its Trees for Seas programme it is creating jobs for the local community.

peto por la naturaleza que les rodea, algo que queda bien patente en su web, en la que nos hablan con orgullo de su "astillero verde" dónde llevan plantados más de 4.000 árboles, disponen a su vez de un vivero y han formado una comunidad, Mar y Miel, que vela por el medio ambiente y, mediante su programa Trees for Seas, o sea Árboles para el Mar, están creando empleo para la gente del lugar.

Su buque insignia es, por el momento, el ya nombrado *Ceiba*, que se encuentra actualmente en proceso de construcción, esperando que sea botado en el año 2025. Naturalmente, su primera característica es ser 0 emisiones, contando con motores eléctricos auxiliares para las maniobras y para navegar en caso de calma total aunque su propulsión principal es, evidentemente, el viento y los 580 m^2 de velas que vestirán sus tres mástiles, de 33,5 m de altura, capaces de





At the moment, its flagship is the cargo ship we mentioned earlier, *Ceiba*, which is currently being built and is expected to be launched in 2025. Obviously, the 0 emissions aspect is the main characteristic of the cargo ship that can count on electric auxiliary engines during manoeuvres and to sail in zero wind conditions, while its main power is, unsurprisingly, the wind and the 580 square metres of sails that will dress up its three 33.5-metre high masts, which provide the power necessary to move a cargo of 250 metric tonnes on a hull 46 metres long with a 8-metre beam and a 4.3-metre draft. *Ceiba*, it goes without saying, will be equipped with solar panels to generate the energy necessary to power its auxiliary engines whose batteries will be charged using the renewable energy produced by the propellers that spin while sailing pushed by the wind.

AWAITING *CEIBA*: *VEGA*

In the meanwhile, Sail Cargo Inc. offers an Atlantic crossing service on a three-mast schooner built in 1909 in Sweden by the Börgtream family and restored in two different occasions: in 1993 and 2008, one following a large fire whose consequences required serious reconstruction work. *Vega*, this is its name, is 43 metres long, has a 7.82-metre beam, and its three masts, of a height of 27 metres each, support 650 square metres of sails. The vessel was built using European larch, *larix decidua*; white oak from America, *quercus alba*, and Douglas fir, *pseudotsuga menzie*.

While waiting for *Ceiba* to be ready and in response to the company's concerns about sustainability and the rising price of fuel, *Vega* will be used by the fair trade coffee company Williams Spartivento from Quebec to transport coffee (up to 82 tonnes) from South America to its processing plant.



ABRIENDO NUEVAS VÍAS | FINDING NEW WAYS

También la compañía francesa dedicada al transporte marítimo TransOceanic Wind Transport está creando un flota formado por enormes veleros para transportar hasta 38.000 toneladas de mercancía a partir de este mismo año, contando ya con un alto número de compañías asociadas, desde empresas cafeteras familiares hasta otras de ron, champagne y vino. Todos estos productos se beneficiarán de contar con un sello ecológico. | The French shipping company TransOceanic Wind Transport is also creating a fleet of huge sailing boats that will be in operation later this year and will be able to transport up to 38.000 tonnes of cargo. It already can count on a large number of partners, including family-run coffee, rum, champaign, and wine companies. All these products will bear a sustainability mark.



VEGA ES UNA GOLETA DE TRES PALOS CONSTRUIDA EN SUECIA EN 1909.

VEGA IS A THREE-MAST SCHOONER BUILT IN 1909 IN SWEDEN.



proporcionar la potencia suficiente para desplazar 250 toneladas métricas de carga a bordo de un casco de 46 metros de eslora por 8 de manga y con un calado de 4,3 metros. Ni que decir tiene que contará con los paneles solares precisos para generar la energía necesaria para el funcionamiento de sus motores auxiliares cuyas baterias se recargarán, a su vez, mediante la energía renovable producida por sus hélices al girar navegando a vela.

A LA ESPERA DEL *CEIBA*, EL *VEGA*

Entre tanto, Sail Cargo Inc. ofrece ya el servicio de transporte transatlántico a vela mediante una goleta de tres palos construido en el año 1909 en Suecia por la familía Börgtream y restaurada por ella misma en dos ocasiones: 1993 y 2008, una de ellas tras un importante incendio que hizo que tuvieran que hacerse un trabajo a fondo. El Vega, que tal es su nombre, tiene una eslora de 43 metros y una manga de 7,82, con una altura de palos de 27 metros que soportan 650 m^2 de vela y está construido mediante el uso de madera de alarce europeo, *larix decidua*; roble blanco americano, *quercus alba* y abeto de Douglas, *pseudotsuga menzie*.

El *Vega* es, precisamente, el barco que –a la espera de que el *Ceiba* esté operativo y ante las inquietudes ecológicas de esta empresa y el alto precio actual del combustible– va utilizar la compañía de cafés ecológicos Williams Spartivento de Quebec para proceder al transporte de los granos de café (hasta 82 toneladas) desde Sudamerica hasta su planta de procesamiento.

PANTALÁN PARA SUPERYATES EN EL PUERTO DE MAHÓN

El pantalán exclusivo para superyates de Marina Port Mahón ha pasado a formar parte del Grupo IPM-IMG, ofreciendo 30 amarres para barcos de 25 a 60 metros de eslora. Desde que se ha hecho efectivo su traspaso, se ha implementado una nueva operativa y una nueva imagen, ofreciendo nuevos servicios para garantizar a los clientes la mejor estancia posible.

www.marinaportmahon.com



SUPERYACHT DOCK AT THE PORT OF MAHÓN

The exclusive superyacht jetty at Marina Port Mahón has become part of the IPM-IMG Group, offering 30 berths for boats ranging from 25 to 60 meters in length. Since the transfer became effective, a new operational strategy and image have been implemented, offering new services to ensure customers have the best possible stay.



GRUPO IPM LIMPIA LAS AGUAS DE SUS MARINAS DE PALMA

Siempre activo, el Grupo IPM tiene mucho sobre lo que informar, comenzando por la profunda limpieza llevada a cabo en los fondos marinos y en los espejos de agua de sus instalaciones portuarias en Palma: Marina Palma Cuarentena y Marina Port de Mallorca. Atónitos contemplaban los viandantes del Paseo Marítimo la cantidad de desechos de todo tipo que iban extrayendo los buzos. Este tipo de acciones, que Marina Palma Cuarentena y Marina Port de Mallorca llevan a cabo anualmente, son una muestra de su compromiso y responsabilidad con el medioambiente, motivo por el cuál son instalaciones reconocidas con la Bandera Azul, ISO 14001, EMAS y con el certificado en el Registro de Huella de Carbono.

www.ipm-management.com

IPM GROUP CLEANS THE WATERS OF ITS MARINAS IN PALMA

Always active, the IPM Group has much to report, starting with the deep cleaning carried out in the seabed and water surfaces of its port facilities in Palma: Marina Palma Cuarentena and Marina Port de Mallorca. Passers-by on the Paseo Marítimo were astonished at the amount of waste of all kinds that the divers were extracting.
These types of actions, which Marina Palma Cuarentena and Marina Port de Mallorca carry out annually, are a testament to their commitment and responsibility to the environment. This is why they are recognised facilities with the Blue Flag, ISO 14001, EMAS and the certificate in the Carbon Footprint Registry.



VARADERO VALENCIA OFRECE BENEFICIOS FISCALES

Varadero Valencia ofrece beneficios fiscales mediante la gestión del TPA, para embarcaciones con bandera y propietario extracomunitarios que pueden beneficiarse del régimen fiscal evitando el pago del 21% de IVA en las reparaciones y mantenimiento del barco.
www.varaderovalencia.com

VARADERO VALENCIA OFFERS TAX BENEFITS

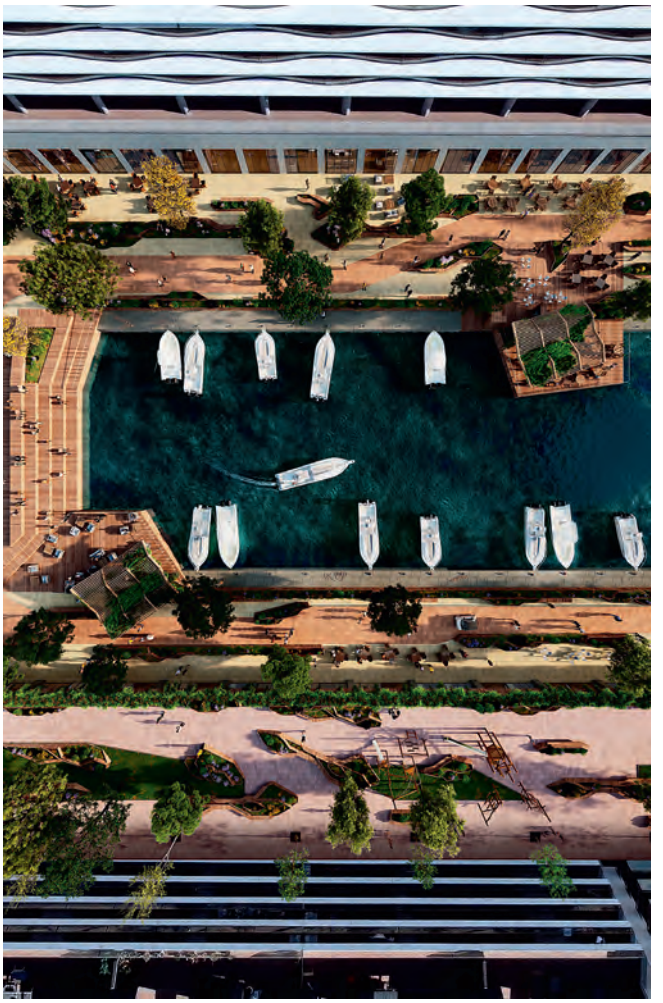
Varadero Valencia offers tax benefits through the management of TPA, for boats with non-EU flags and owners who can benefit from the tax regime, avoiding the payment of 21% VAT on boat repairs and maintenance.

CANAL BADALONA UNA GRAN OBRA PARA LA CIUDAD

A principios de verano se iniciarán las obras para crear el Canal Badalona, un viaducto de 180 metros de longitud que mejorará la conexión del puerto y del frente marítimo con el resto de la ciudad que, a partir de ahora, podrá disfrutar de un gran paseo abierto al mar. Este proyecto va a permitir ganar 200 nuevos amarres, 5.000m² de locales y un espacio portuario de 2,7 hectáreas, con un canal navegable de 32 metros de anchura y 350 metros de longitud, además de crear un nuevo bulevar urbano. Todas estas mejoras de conectividad también facilitaran el objetivo del Puerto de Badalona de convertirse en un motor económico, social y de ocio náutico, para situarse como un referente de la economía azul y de la industria del conocimiento.
www.marinabadalona.cat

CANAL BADALONA A MAJOR PROJECT FOR THE CITY

Construction works to create the Canal Badalona will commence at the beginning of the summer. This 180-metre viaduct will improve the connection between the port and the waterfront with the rest of the city, which will now be able to enjoy a great promenade open to the sea. This project will allow for the creation of 200 new moorings, 5,000 square metres of local businesses and a port space of 2.7 hectares, with a navigable channel 32 metres wide and 350 metres long, in addition to creating a new urban boulevard. All these connectivity improvements will also facilitate the Port of Badalona's goal of becoming an economic, social, and nautical leisure engine, positioning itself as a benchmark for the blue economy and the knowledge industry.





Pompeyo Grimalt

Uno de los grandes calafates del Mediterráneo

Ser calafate, ser un auténtico calafate no es tarea fácil. Para alcanzar tan distinguido título hay que contar con años y años de experiencia, con horas y horas de arduo trabajo realizado a conciencia, con altas dosis de práctica, paciencia y maestría, como la que distingue a Pompeyo Grimalt Cantero.

Nacido en Palma de Mallorca en el año 1958, Pompeyo Grimalt está considerado como uno de los mejores calafates de Mallorca, por no decir del Mediterráneo, habiendo intervenido en barcos históricos de gran relevancia. Su experiencia se remonta al año 1971 cuando, a sus 13 años, dejó sus estudios y se puso a trabajar en el astillero que tenía su padre, puesto que formaba parte de una familia de ocho hermanos y él también tenía que contribuir a la economía del hogar. Sus comienzos fueron como mozo, ordenando herramientas, pasando la escoba y afilando formones, aunque él pronto se sintió atraído por la labor que llevaba a cabo uno de los trabajadores más veteranos del taller, el mestre Joan Riera Esteva quién, nacido en el 1900 y superada ya la edad de jubilación, permanecía firme en su puesto al ser uno de los pocos calafates que quedaban activos en Mallorca. Acercándose a él fue aprendiendo, paso a paso, día a día, el difícil arte del calafateado, a pesar de que su padre aspiraba a que él siguiera la tradición familiar, para llegar a ser un buen maestro de ribera. Consciente, no obstante, del talento e interés que el joven mostraba, le permitió acudir con mestre Juan al muelle, a compartir con él su precisa, delicada

One of the greatest caulkers in the Mediterranean

Being a caulker, an authentic caulker, is not an easy job. To obtain such a unique title requires years and years of experience, hours and hours of hard and careful work, a lot of practice, patience, and skill; exactly what Pompeyo Grimalt Cantero has.



Born in Palma de Mallorca in 1958, Pompeyo Grimalt is considered one of the best caulkers in Mallorca, in the Mediterranean even, having worked on boats of great historical interest. One of eight siblings, his work experience started back in 1971, when aged 13 he left school and started working in his father's shipyard to help support their large family. He started by helping around, keeping tools tidy, sweeping floors, sharpening chisels, but he was immediately attracted by the work of one of the veterans of the shipyard, Juan Riera Esteva, born in 1900, who despite having reached and passed retirement age still continued to work as one of the very few caulkers still active in Mallorca. By shadowing Juan, slowly, day after day, he learned the difficult art of caulkers, despite his father's desire for him to follow the family tradition and become a good ship carpenter. However, aware of his son's talent and interest, his father allowed him to follow Juan to the docks and help him with his precise, delicate, and not at all easy caulker work. As he mastered the art, he also earned the appreciation and trust of his mentor who, when the time came to make the difficult decision to retire, decided to leave Pompeyo, in addition to his extensive experience and skill, his greatest treasure: his tools. The young man, who at that time was 16 years old, received this extraordinary legacy with great respect conscious of the fact that he was becoming the owner of extremely special tools made back in 1913. The first boat he caulked without the supervision of his master was a 7-metre llaut, built by his father, which ten years later his elder brother was still sailing without it having leaked a single drop of water. At the age of 19, due to a difference of opinion, he left his job at his father's boatyard and started working mainly in the hotel and catering business but still keeping his passion alive and occasionally working as a caulker for his elder brother Mateu Grimalt, who had also left his father's boatyard and started his own successful business as ship carpenter. Some of the most significant work carried out by Pompeyo includes vessels such as *"Rayo Verde"*, the gorgeous sailing boat once owned by the actor Errol Flynn, which was based in Mallorca for a period of time, *"Drago dei mari"*, linked to the "king of butane", and more recently boats of historical interest and with a successful racing career such as *"Mercury"*, *"Sonata"* and *"So Fong"*. With his







beloved tools always at hand, Pompeyo enjoyed a long and successful career as one of the last and best caulkers in the Mediterranean until his recent retirement. Not having anyone close interested like him in keeping this noble profession alive, he thought of donating his precious legacy to the Maritime Museum of Mallorca, but an unexpected phone call from Victor Unzueta, currently director of the shipyard of the Spanish Classic Sailing Foundation, changed his mind and convinced him to donate the tools to the school for wooden boat constructors and maintenance professionals, including caulkers, established in Puerto Sherry. Recognising the professionalism, commitment, and enthusiasm of Victor Unzueta – Epi for his friends and fellow seafarers – Pompeyo could be sure that his century-old tools couldn't be in better hands to ensure they would not be lost or forgotten and continue their long useful career.


UN VIEJO OFICIO CON UN SOLO APRENDIZ EN TODA MALLORCA

LA ALTERNATIVA DEL ULTIMO CALAFATE

y nada fácil labor de calafatear algún que otro casco. Así fue aprendiendo la profesión, al tiempo que se ganaba todo el aprecio y la confianza de su mentor quién, al tomar la difícil decisión de retirarse, decidió ceder a Pompeyo lo que era, al margen de su larga experiencia y de su enorme pericia, su mayor tesoro: sus herramientas. El joven, que por aquel entonces tenía ya 16 años, recibió ese extraordinario legado con el respeto que inspira pasar a poseer unas piezas extremadamente especializadas y fabricadas en el año 1913. El primer barco que calafateó, sin supervisión del maestro, fue un llaut de 7 metros de eslora, construido por su padre que, diez años más tarde, seguía navegando a manos de su hermano mayor, sin que hubiese entrado en él ni una sola gota de agua. A los 19 años dejó de trabajar en el taller de su padre, por desavenencias entre ambos, dedicándose primordialmente a la hostelería, aunque continuó ejerciendo su gran vocación de calafate trabajando ocasionalmente para su hermano mayor Mateu Grimalt quién, habiendo abandonado a su vez el taller de su padre, había alcanzado un gran prestigio trabajando por su cuenta como mestre d'aixa, o sea como maestro de ribera. Entre los trabajos realizados por Pompeyo destaca su intervención en el *"Rayo Verde"*, precioso velero que había pertenecido al famoso actor Errol Flyn - afincado durante un tiempo en Mallorca - así como en el *"Drago dei mari"*, vinculado al "rey del butano", sin olvidar su más reciente labor de calafateado en barcos de gran interés histórico y de exitoso recorrido deportivo como *"Mercury"*, *"Sonata"* y *"So Fong"*. Siempre con sus muy queridas herramientas en mano, ha ido desarrollando Pompeyo su larga y exitosa trayectoria como uno de los últimos y mejores calafates del Mediterráneo hasta plantearse, recientemente, su jubilación. No teniendo a su alrededor a nadie que, al igual que él, se interesara por mante-

POMPEYO GRIMALT, THE CAULKER FROM MALLORCA, VISITED THE SHIPYARD OF THE SPANISH CLASSIC SAILING FOUNDATION IN PUERTO SHERRY TO HAND OVER HIS TOOLS.

EL CALAFATE MALLORQUÍN VISITÓ LA ATARAZANA DE LA FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA EN PUERTO SHERRY PARA DEJAR SUS HERRAMIENTAS COMO LEGADO.

ner viva esta noble profesión de calafate, pensó en traspasar tan valioso legado al Museo Marítimo de Mallorca, pero una inesperada llamada telefónica de Victor Unzueta, actualmente director de la Atarazana de la Fundación Vela Clásica de España, le hizo cambiar de opinión, optando por cederlas a la escuela que se está desarrollando en Puerto Sherry para formar a profesionales de la construcción y del mantenimiento de barcos de madera, entre ellos a calafates. Consciente de la seriedad y del alto nivel de compromiso y entusiasmo de Victor Unzueta – Epi para amigos y gente de la mar – Pompeyo supo que su tesoro iba así a parar a las manos más adecuadas para que estas centenarias herramientas no vayan a caer en el olvido y puedan seguir sumando años a su ya larga historia.

AL RITMO DE LA MAZA Y EL HIERRO

A lo largo de las clases magistrales que Pompeyo Grimalt impartió durante su estancia en Puerto Sherry, lo que más llamó la atención, además de su pericia y perfección, fue su comentario sobre el ritmo que el calafate imprime a sus mazazos sobre los hierros, a la hora de ir introduciendo la estopa en las grietas entre tablones, convirtiendo el ruido de los golpes en un sonido armonioso . Lo curioso es que, según él, cada calafate crea su propio ritmo que permite, incluso, que alguien muy habituado a escucharles, llegue a reconocer a unos y a otros a distancia, tan solo por el sonido que emiten. Cuenta que cuando eran numerosos los calafates que trabajaban al unísono en la explanada de un club o de un astillero, había quién podía distinguir quién era quién, tan solo por lo dicho, o sea por el ritmo. El suyo, por ejemplo, es muy distinto al que imprimía a su trabajo su mentor. Ni mejor ni peor, tan solo diferente y, evidentemente, cuando el inolvidable "mestre" Juan Riera llegaba al club y oía a lo lejos un determinado ritmo exclamaba de inmediato: !Allí está Pompeyo!

THE RHYTHM OF THE HAMMER ON THE IRON

During the classes Pompeyo Grimalt held in Puerto Sherry, in addition to his skill and the perfection of his work, one of the things that made a great impression was his comment on the fact that caulkers set a rhythm as they hit the iron with the hammer when introducing the caulk between the planks, and that this rhythm transforms the noise into an harmonious sound. The funny thing is that, according to Pompeyo, every caulker has his own rhythm, therefore, anyone who is used to listening to it, would be able to recognise the caulker from a distance just by hearing them work. He said that when there were many caulkers working at the same time at a shipyard, some people could tell one from the other from a distance thanks to their unique rhythm. His, for example, is very different from the sound his mentor used to make. Not better or worse, just different and, obviously, when his "master" Juan Riera used to arrive at the club and heard the noise coming from afar he immediately would say: there's Pompeyo!







FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

Gran labor social | Great social work

Nacida hace dos años con una misión muy definida: salvaguardar la vela clásica en España y contribuir a importantes fines sociales de integración y educación relacionados con el mundo náutico, la Fundación ha encontrado, en este tiempo, a un gran aliado en AFANAS Puerto y Bahía y así firmaba, a principios del mes de abril, un nuevo programa de plena inclusión, junto a esta organización y a la Diputación de Cádiz, para generar empleo en labores relacionadas con la carpintería de ribera.

En la misma línea se ha puesto en marcha un nuevo proyecto en Murcia. *"Es mucha la inversión en velas en un barco y cuando dejan de ser funcionales desecharlas es un despilfarro, pudiendo ser recicladas para generar con ello unos ingresos destinados a seguir apoyando a los sectores más desfavorecidos de la sociedad"* afirma Petete Rubio, Vicepresidente de la fundación e impulsor de esta iniciativa. Dándo una segunda vida a un sinfín de metros cuadrados de velas desechadas, la Fundación pronto comenzará a comercializar accesorios náuticos, cortados por los jóvenes de la Asociación ASTUS y confeccionados por personas vulnerables en riesgo de exclusión social que forman parte de la ONG Proyecto Abraham. Para este fin la Fundación acepta donaciones de velas en desuso de todo tipo.

www.fundacionvelaclasicadeespana.es

FUENTE: DIPUTACIÓN DE CÁDIZ | SOURCE: CÁDIZ PROVINCIAL COUNCIL



Javier Gorbeña, vicepresidente de la Fundación de Vela Clásica; David de la Encina, diputado de Bienestar Social, y Jesús Santiago, gerente de Afanas.| Javier Gorbeña, vice president of Fundación de Vela Clásica; David de la Encina, deputy of Social Welfare, and Jesús Santiago, manager of AFANAS.

Born two years ago with a very specific mission: to safeguard classic sailing in Spain and contribute to important social integration and education objectives related to the nautical world. The Foundation has found a great ally in AFANAS El Puerto y Bahía, and in early April, signed a new full inclusion program with this organization and the Cádiz Provincial Council to generate employment in ship carpentry-related tasks.

A new project has been launched in Murcia along the same lines. "*There is a lot of investment in sails on a boat, and when they are no longer functional, discarding them is wasteful, while they could be recycled to generate income to continue supporting the most disadvantaged sectors of society*," says Petete Rubio, Vice President of the foundation and promoter of this initiative. By giving a second life to countless square meters of discarded sails, the Foundation will soon begin selling nautical accessories, cut by the young people of the ASTUS Association and made by vulnerable people at risk of social exclusion who are part of the Proyecto Abraham NGO. To this end, the Foundation accepts donations of all types of disused sails.

FUENTE | SOURCE: FVCE



Livia, uno de los grandes protagonistas de está temporada, está siendo preparado en la atarazana de Puerto Sherry para participar en el XIII Trofeo Clásicos Mare Nostrum, acompañando al Gipsy, equipado con motor Nanni de 50 CV y electrónica Raymarine. | Livia, one of the great protagonists of this season, is being prepared at the Puerto Sherry shipyard to participate in the XIII Trofeo Clásicos Mare Nostrum, accompanying Gipsy, equipped with a 50 HP Nanni engine and Raymarine electronics.


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

ESTE VERANO
Gran temporada de regatas y concentraciones

En Cartagena se han reunido unos treinta barcos, entre vela tradicional latina y clásicos, con gran éxito de AEBEC, que ha participado en el segundo simposio sobre embarcaciones tradicionales e históricas organizado por la Armada en el Museo Naval. Nuestro presidente hizo una presentación de la asociación y de sus objetivos, destacando la visión de futuro que tuvieron nuestros socios fundadores al proponer en los Estatutos, hace ya casi quince años, que los barcos clásicos fueran reconocidos como parte del patrimonio marítimo español. Esa línea de trabajo se ha sustanciado en el actual Reglamento de Buques y Embarcaciones Históricas, en el que nuestros barcos tienen personalidad y normativa propias.
La Copa de España de Veleros Clásicos, patrocinada por AEBEC, empieza el 1 de julio en el C.N.Estartit, para seguir en julio en el R.C.N. de Barcelona, en agosto en el Club de Mar-Mallorca, finalizando en el C.Marítimo de Mahón a primeros de septiembre, coincidiendo todo ello con el Trofeo Mare Nostrum. Os animamos a participar y a solicitar el certificado CIM con antelación para poder revisarlo con el tiempo suficiente para evitar los errores de años anteriores o que, de haberlos, se puedan corregir.
Queremos recordar, a su vez, a una serie de regatas que por su interés y por el entusiasmo de sus organizadores bien merecen mayor participación por nuestra parte, como la nueva regata de Jávea, a mediados de junio y la ya consolidada Regata Cormorán en Pollença. Ambas reúnen cualidades para resultar inolvidables.
Volviendo a temas culturales, queremos atraer la atención de todos nuestros armadores sobre el reciente acuerdo verbal que hemos alcanzado con la Cátedra Jean Monnet Maritimum de la Universidad de Murcia que ha puesto en marcha un proyecto de catalogación de los carpinteros de ribera mediterráneos, patrocinado por la Comunidad Europea. Todos vosotros estáis invitados a enviarnos a info@aebec.org el contacto de cualquier carpintero de ribera en actividad o retirado que conozcáis, para poder entrevistarlo.

www.aebec.org

THIS SUMMER
An outstanding season of races and get-togethers



In Cartagena, around thirty boats, including traditional Latin sailboats and classics, have come together with great success for AEBEC, which participated in the second symposium on traditional and historical boats organized by the Spanish Armada at the Naval Museum. Our president gave a presentation on the association and its objectives, highlighting the forward-looking vision of our founding members who proposed in the bylaws, almost fifteen years ago, that classic boats be recognized as part of the Spanish maritime heritage. This line of work has materialized in the current Regulations of Historical Boats and Ships, in which our boats have their own personality and regulations.
The Copa de España de Veleros Clásicos (Spanish Classic Sailboats Cup), sponsored by AEBEC, starts at the beginning of June at C.N.Estartit, continuing in July at R.C.N. Barcelona, in August at Club de Mar-Mallorca, and finishing at C. Marítimo de Mahón in early September, coinciding with the Trofeo Mare Nostrum. We encourage you to participate and obtain your CIM certificate early enough for a thorough review, preventing past mistakes or allowing for timely corrections if needed.
We also want to remind you of a series of regattas that, due to their interest and the enthusiasm of their organizers, deserve greater participation on our part, such as the new regatta in Jávea, in mid-June, and the already consolidated Cormorán regatta in Pollença. Both have qualities that make them unforgettable.
Returning to cultural topics, we want to draw the attention of all our shipowners to the recent verbal agreement we have reached with the Jean Monnet Maritimum Chair of the University of Murcia, which has launched a project to catalogue Mediterranean shipwrights, sponsored by the European Community. You are all invited to send us to info@aebec.org the contact information of any active or retired shipwright you know so that we can interview them.



Foto © Oscar Barrio

STROMER

KETCH BERMUDIANO

Stromer

Diseño | Design: Robert Franz · Astillero | Shipyard: Robert Franz KG · Año | Year: 1939 · Aparejo | Rig: Ketch bermudiano · Eslora | LOA: 13,60 m · Eslora en flotación | LWL: 11,90 m · Manga | Beam: 3,00 m · Calado | Draft: 1,80 m · Desplazamiento | Displacement: 14,8 t.



Diseñado por Robert Franz, él mismo lo construyó y botó en 1939 en su astillero en Niederlehme (Berlín), en la cuenca del río Elba, que desemboca en el mar del Norte. Ello explica que Robert Franz se especializara en barcos pequeños y medianos que pudiesen navegar por esa cuenca fluvial hasta el mar. En los años 50 y 60 alcanzó gran reputación en la fabricación de Folkboat de madera. En los 70 también fabricó motoras de acero de hasta 14 metros. El *Stromer* (vagabundo en alemán) se construyó junto con otros dos gemelos, de los que se perdieron las trazas. El casco es de acero ribeteado, con chapa de 3 mm ó 4 mm según las zonas y el diseño presenta la clásica disposición de doble proa, tan característica de los mares del Norte. Es un clásico barco de crucero, con su doghouse central, típica de estos barcos hasta el final de los años 30 y una cubierta bastante despejada. Interesante la disposición de dos bañeras, de las que una está dedicada al manejo del barco y la otra, más a proa, totalmente despejada. Es una disposición muy moderna y de originalidad dudosa, pero tremendamente confortable y que no afecta en nada a la belleza del conjunto. Los palos, de pino Oregón también llamado Douglas, son bastante altos y le otorgan al barco cierta vivacidad, incluso con poco viento. Como muchos barcos clásicos, escora enseguida, pero luego no cede mucho más. Con vientos duros, la mesana y la trinqueta ofrecen navegaciones muy equilibradas. La historia del *Stromer* es bastante azarosa: botado el año en que estalló la segunda guerra mundial, no tuvo ocasión de realizar grandes cruceros hasta que, al finalizar el conflicto y como muchos otros barcos, sirvió para la fuga de personajes comprometidos con el régimen abatido y se presentó en Vigo, donde siguió navegando pero ya en manos españolas. Después de unos años en Sicilia, volvió a Mallorca bajo propietario alemán y fue matriculado en Ibiza. En el año 2000 se sometió a una renovación completa, dirigida por los hermanos Velayos en el astillero Vulkan Shipyards de Sagunto para luego pasar a Puerto Sherry. Hoy navega por la costa catalana, con base en San Felíu de Guixols.

Texto: Leonardo García de Vincentiis

Robert Franz designed and personally constructed the boat, launching it in 1939 at his shipyard in Niederlehme (Berlin), in the Elbe River basin, which flows into the North Sea. This is the reason why Robert Franz focused on designing small to medium-sized boats capable of navigating from this river basin to the sea. In the 1950s and 1960s, he gained a great reputation in the manufacturing of wooden Folkboats. In the 1970s, he also built steel motorboats up to 14 meters in lenght. The *Stromer* (vagabond in German) was built alongside two other twin boats that have unfortunately gone missing over time. The hull is made of rigged steel, with 3mm or 4mm plates depending on the area, and the design features the classic double bow arrangement, characteristic of the North Sea. It is a classic cruiser featuring a central doghouse, a characteristic element of these boats until the end of the 1930s, and an uncluttered deck. The intriguing configuration of two cockpits, with one focused on handling the boat and the other, positioned more towards the front, being entirely open and unobstructed, is noteworthy. It is a very modern layout, and somewhat original, offering exceptional comfort without compromising the overall aesthetics of the boat. The masts, made of Oregon pine also known as Douglas, are quite tall and give the boat some liveliness, even in light winds. Like many classic boats, it heels quickly but does not yield much more. With strong winds, the mizzen and jib sails offer very balanced sailing.

The story of the *Stromer* is quite remarkable: launched in the same year as the outbreak of World War II, it wasn't until the war had ended that it had the chance to embark on significant cruises. Like many other boats, it was employed in facilitating the escape of people connected to the fallen regime and appeared in Vigo, where it continued sailing but in Spanish hands. After a few years in Sicily, it went to Mallorca under German ownership and was registered in Ibiza. In 2000, it underwent a complete renovation, led by the Velayos brothers at the Vulkan Shipyards in Sagunto, before moving to Puerto Sherry. Today it sails along the Catalan coast, based in San Felíu de Guixols.

Text: Leonardo García de Vincentiis

PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW
INTERESANTES PROPUESTA | INTERESTING PROPOSALS



ELENA

En la última edición del Palma Internacional Boat Show, la propuesta de barcos clásicos a la venta era amplia, variada y sumamente interesante. De hecho, el barco de mayor eslora expuesto este año era una goleta de 50 metros de eslora, *Elena*, réplica de la diseñada por Nathanael Green Herreshoff y construida en 1910 bajo el nombre de Wesward. A bordo, su capitán Steve McLaren nos explicó que él siguió paso a paso el proceso de su construcción, realizada en el año 2000 por Van der Graaf según planos originales pero empleando materiales y técnicas actuales. Este barco está tanto a la venta como en propuesta de charter.

In the latest edition of the Palma International Boat Show, the range of classic boats for sale was extensive, varied, and extremely interesting. In fact, the longest boat on display this year was a 50-meter schooner, *Elena*, a replica of the one designed by Nathanael Green Herreshoff and built in 1910 under the name Wesward. On board, its captain Steve McLaren explained that he followed the construction process step by step, which was carried out in 2000 by Van der Graaf according to original plans but using modern materials and techniques. This boat is both for sale and available for charter.

El So Fong, un viejo conocido de todos nosotros por haber sido protagonista de un amplio artículo en Sea fever nº 11, estaba a su vez presente en los pantalanes del Salón, de la mano de la empresa de brokerage Flensburger Yacht Service GmbH & Co KG, con oficina en Mallorca. Esta excelente goleta diseñada por Sparkman & Stephens en 1937 que cuenta, como ya relatábamos en la mencionada edición del pasado año, con una muy azarosa e intensa vida, se encuentra en un perfecto estado de conservación.

So Fong, a familiar face to all of us as it was the subject of a comprehensive article in Sea fever No. 11, was also present on the pontoons of the Show, courtesy of the brokerage firm Flensburger Yacht Service GmbH & Co KG, with an office in Mallorca. This excellent schooner, designed by Sparkman & Stephens in 1937 and known for its adventurous and intense life as we reported in last year's edition, is in a perfect state of preservation.



SO FONG

Un tercer nombre es el de Alexa of London, un elegante cutter de 37,5 m. construido en 1992 y habilitado para el charter, con capacidad de acoger a 9 huéspedes a pleno confort y con la elegancia propia de sus líneas de corte clásico, tal como especifica el broker que lo exponía, Crasswood Yachts Limited UK. Fue precisamente a bordo de este barco dónde tuvo lugar la presentación de la próxima edición de la Regata Illes Balears organizada por el Club de Mar-Mallorca.

A third name is Alexa of London, an elegant 37.5 m cutter built in 1992 and available for charter. It can accommodate 9 guests in full comfort and with the elegance of its classic lines, as specified by the broker exhibiting it, Crasswood Yachts Limited UK. It was precisely on board this boat where the presentation of the next edition of the classic race Regata Illes Balears, organised by Club de Mar-Mallorca, took place.



ALEXA OF LONDON

Infoser Nautic "Los Clasicos"

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

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

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 diseñar 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.
El precio de venta es la deuda que tiene con el Club.:
Cold molded wood African Mahogany 4 wooden.
PROYECTO DE RESTAURACIÓN: solicite el Informe Técnico para más detalles
REFIT PROJECT: ask for the survey done, for more details.





BROKERAGE:



Pagliettini 5 mts
Ford F100 V8
Con remolque
PVP:11.900 e
"un capricho"

Laurin Koster
Astilleros Mälmo
Año 1961
Eslora: 8,34 mts
Motor Albin 21 Hp
Muy buen estado
PVP: 21.000 e





German Frers
Astilleros Argentina
Gomez y Gutierrez
Año 1943
Eslora: 15,60 mts
Muy buen estado

Sangermani
IOR nº183
Año 1972
Eslora 11.98 mts
Muy buen estado



***¿Más información? More info? : Mònica*:+34 609 448 459 whatsapp / telegram**

barcosclasicos@infosernautic.com, @monibarcosclasicos

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



ROB ROY

Magnífico yawl de A. Robb de orza abatible. Cómodo, veloz y fácil de manejar: Motor nuevo, palos nuevos, jarcia, calafateado, pintura de amuras y algunas velas nuevas. Barco en excelentes condiciones y muy original.

Eslora 17 m | Manga 4,11 m | Calado 1,82-3,05 | Desplazamiento 1 t | Precio: 280.000 €



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

JUNIO | JUNE				
4-5	Trofeo Portopiccolo	Classic Marina Portopiccolo Sistiana	Italia	www.vintageclassicyachtclub.com
6	VIII Camino de Santiago a Vela	La Rochelle-Vilagarcia de Arosa	France-España	www.elcaminoavela.com
8	La Porquerolle's Classic	Porquerolles Yacht Club	France	www.yachtclubporquerolles.fr
8-11	Capraia Sailing Rally	Isola di Capraia Protoferraio	Italia	www.velestoricheviareggio.org
10-12	VI Vela Clàssica Costa Brava	Estartit-Girona	España	www.cnestartit.com
14-18	Argentario Sailing Week	Yacht Club Santo Stefano Argentario	Italia	www.argentariosailingweek.it
16-18	Les Voiles du Vieux Port	Marseille	France	www.lanautique.com
16-18	Encuentro Náutico Vela Clásica	Club Náutico Jávea - Alicante	España	www.cnjavea.net
21-25	Les Régates d'Hippocrate	Port de Bonifacio - Córcega/ Corse	France	www.vintageclassicyachtclub.com
22-8/07	Trophee Bailli de Suffren	Bonifacio-Trapani-Malta	France-Italia-Malta	www.tropheebaillidesuffren.com
23-25	X Trofeo Principato di Monaco	Yacht Club Venezia	Italia	www.yachtclubvenezia.it
23-25	Grandi Vele a Gaeta	Porto di Gaeta	Italia	www.grandivele.com
30-02/07	Le Vele d'Epoca in Naples	Golfo di Napoli	Italia	www.vintageclassicyachtclub.com
JULIO | JULY				
13-16	Puig Vela Clàssica Barcelona	Real Club Náutico de Barcelona	España	www.puigvelaclassica.com
15-22	British Classic Week	Cowes	England	www.britishclassicweek.co.uk
AGOSTO | AUGUST				
17-20	Illes Balears Clàssics	Club de Mar-Mallorca	España	www.velaclasicamallorca.com
22-30	Corsica Classic	Port Tino Rossy-Ajaccio Corsica	France	www.corsica-classic.com
28 a 02/09	World Championship 8M	Porticciolo Duca degli Abruzzi - Genoa	Italia	www.8mrworldcup.com
29-02/09	Vela Clásica Menorca/Copa del Rey	Club Marítimo de Mahón (Menorca)	España	www.velaclasicamenorca.com
SEPTIEMBRE | SEPTEMBER				
7-10	Regata Rei en Jaume	Salou (Tarragona)-Santa Ponça (Mallorca)	España	www.difusionnautica.com
07-10	Vele d'Epoca di Imperia	Imperia	Italia	www.veledepoca.com
12-17	Cannes Yachting Festival	Cannes	France	www.cannesyachtingfestival.com
13-16	Monaco Classic Week	Mónaco		www.monacoclassicweek.com
20-25	Grand Pavois	La Rochelle	France	www.grand-pavois.com
23-30	Monaco Yacht Show	Monaco		www.monacoyachtshow.com
24/30	Les Régates Royales	Vieux Port de Cannes	France	www.regatesroyales.net
29-8/10	Les Voiles de Saint Tropez	Saint Tropez	France	www.lesvoilesdesaint-tropez.fr
OCTUBRE | OCTOBER				
1	Coupe d'Automne du YCF	Cannes-Saint Tropez	France	www.ycf-club.fr
12-16	Salón Náutico Internacional de Barcelona	Barcelona	España	www.salonautico.com
NOVIEMBRE | NOVEMBER				
15-17	Mets Trade	Amsterdam	Netherland	www.metstrade.com
DICIEMBRE | DECEMBER				
3-11	Paris Show Nautic	Paris	France	www.salonnautiqueparis.com

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 S.A. | Difusión Náutica



ASTILLEROS DE
MALLORCA

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