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

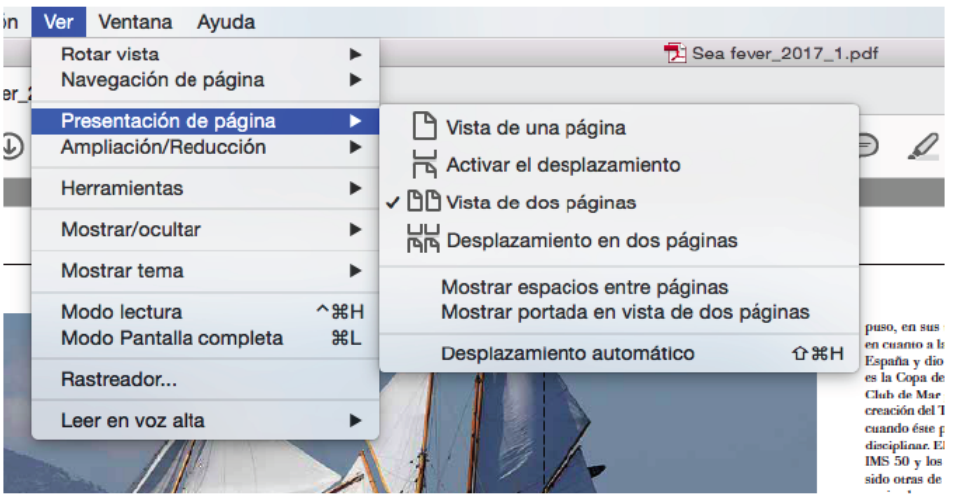
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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.

nº 14 | 2023/2 | PVP 12€
Canarias y aeropuertos 12,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



XIII TROFEO MARE NOSTRUM

- 80 JOYAS DEL MAR EN ACCIÓN
- LOS CLUBES DEL CIRCUITO
- BARCOS DESTACABLES

PATÍN A VELA
80º Aniversario como clase


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°



© NICO MARTÍNEZ

NO DEJAR QUE SE PIERDAN EN EL OLVIDO

Al analizar la participación en esta edición del Circuito Mare Nostrum, ha habido un detalle que nos ha llamado gratamente la atención, y ése ha sido el de la notable presencia en el mismo de un mayor número de barcos españoles. Y al decir españoles no solo me refiero a su abanderamiento o a su puerto base, sino a su origen, o sea a su constructor. Es indudable que entre los astilleros españoles presentes en la flota de barcos Clásicos, de Época y Espíritu de Tradición, sigue destacando Astilleros Carabela, con no menos de ocho obras suya compitiendo en una o en varias de las regatas del Circuito Mare Nostrum 2023. Mucho hemos hablado ya sobre este legendario astillero en números anteriores de esta revista, así como de la vida y obra de su fundador Nick Kenyeres y de su mano derecha, el maestro de ribera Pepe Medina; un húngaro y un gaditano unidos por su pasión común por hacer las cosas bien, por crear barcos bellos, seguros y, como está bien demostrado, duraderos y campeones. *Galvana*, felizmente recuperado de un naufragio en la menorquina Illa den Colom por los hermanos Pella, *Sea Fever*, que da nombre a esta publicación por haber sido el primer barco de su editor Enrique Curt, el muy galardonado *Argos*, cuya armadora Barbara Trilling no cesa de subir al podium, son algunas de las joyas del inolvidable astillero de Badalona, a las que ahora se han venido a añadir el *Disparate* de R. Contreras, construido por encargo del Conde de Zubiría, y el *Celeste di Mare*, recién restaurado por Amador Magraner. Distintos diseños igualados por una misma maestría constructiva. Y junto a estos "*Carabela*" y algunos más, como *Meltemí*, *Melibea*, *Calima*..., nos satisface ver presentes a otros nombres ilustres de la historia marítima española, que no nos gustaría que cayeran en el olvido, como los de los astilleros Viudes, Udondo, Echevarría y Larrinaga, Dresport, North Wind, y los de maestros de ribera de la talla de Pau Ferrer de Mallorca. Hablaremos de todos ellos para contribuir, publicando sus respectivas historias, a que su recuerdo permanezca vivo en nuestras memorias como vivas están sus obras que, navegando por nuestros mares, son el mejor testimonio de su buen hacer.



Yolanda Llinás
Directora | **Editor**









FOTÓGRAFO
04 Oriol Esteve

NOTICIAS
06 Touron renueva su web | Salvamento Marítimo refuerza su flota | Grupo IPM, un paso más por la sostenibilidad.

08 10º Aniversario del Silic One de Hempel | Puerto Sherry comprometido con el medio ambiente

10 Club de Mar, creando futuro | Solé, versatilidad y soluciones personalizadas | Varador 2000 repara el barco de Sarah

12 Club Marítimo de Mahón, gastronómicamente solidario | 40º Palma Internationa Boat Show | Engel&Völkers, nuevo patrocinador del RCN de Barcelona.

CIRCUITO MARE NOSTRUM 2023
13 Más de 80 barcos en acción

18 Todos los participantes en esta edición

20 Regatas puntuables y sus clubes organizadores

26 Barcos destacables

OPINIÓN
30 Clasicomanía, eclosión de nuevas clases

44 Circuitos y asociaciones, ¿Quién es Quién?

REGATAS
32 Regata Cormorán – Reial Club Nàutic Port de Pollença

34 I Encuentro Vela Clásica Jávea

HISTORIA
37 Patín a Vela, el placer de la simplicidad



ASOCIACIONES Y FUNDACIONES
49 AEBEC:
Socios de Aebec en el Circuito Español | Nueva clase Classic IOR

50 Fundación Vela Clásica de España:
Ecovela transforma velas en oportunidades sociales | Nueva atarazana en Puerto Sherry

ARCHIVO HISTÓRICO
50 Margaritaestalindalamar

BROKERAGE
48 Nanany, un barco histórico español

54 Infoser

55 Barcos Singulares

56 Agenda





Portada:
XVI Puig Vela Clàssica - R.C.N. Barcelona
Foto: © Nico Martinez

Directora
Yolanda Llinás
yllinas@gmail.com
Colaboradores
Enrique Curt, Leonardo García de Vincentiis, Luis Touron Figueroa, Manolo Nadal de Uhler
Fotógrafos
Nico Martinez, Alfred Farré, Andrea Scapolan
Directora de Arte
Mª Pilar Saura
Publicidad
publicidadnautica@curtediciones.com
Distribución y suscripciones:
distribucion@curtediciones.com
Tel. 934 121 177 - Fax 933 183 505
Distribución
España: Sgel y Rotger
Portugal: Logista
Venezuela: Dis. Lanzamiento
Precio: 12 euros. Canarias y aeropuertos 12,20 euros
Impresión: Walstead
Depósito Legal: 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.

Revista semestral
Impreso en España
Editorial:

CURT EDICIONES SA

Valencia, 279, 3ª planta
08009 Barcelona
Tel. 933 180 101
www.curtediciones.com

Presidente Fundador: Enrique Curt
Consejera Delegada: Laura Curt Iborra



Oriol Esteve

Recorrer el mundo navegando por sus océanos y escalando sus montañas, es la gran pasión de Oriol Esteve, pasión que le ha llevado a elegir la fotografía como modo de vida, volcando todo su entusiasmo en dejar constancia, a través de su cámara, de toda la belleza que va descubriendo en su día a día. Su vinculación con el mar se inició cuando aún era un niño, navegando en el barco a vela de su padre, que él aún conserva, y regateando en Optimist y Laser. No obstante, para un espíritu viajero e inquieto como el suyo, y a pesar de la indiscutible belleza de su tierra natal, la isla de Mallorca se le iba quedando pequeña, decidiendo partir, tras varios años como patrón de charter por las Islas Baleares, en busca de nuevos horizontes. Y así lo hizo, embarcándose en un sinfín de proyectos y travesías a bordo de veleros emblemáticos y de gran renombre internacional, como *Feeling Good*, Bruce Farr de 82'; *Windfall*, Reichel Pugh de 94', *Alarife*, German Frers de 100'; *Nirvana*, Dubois de 53,5 m.; *Philanderer*, Bruce Farr de 41 m., partiendo de puertos tan lejanos como Cape Town, Buenos Aires, La Habana... por nombrar algunos. Distintos mares, distintos paisajes, distintos barcos y distintas tripulaciones con las que ir acumulando experiencias y vivencias y aprendiendo cuanto hay de fuerza y de nervio en las maniobras de a bordo; de lo que supone trabajar en equipo; de la importancia de la tolerancia para poder convivir en un espacio reducido durante largos periodos de tiempo. Y todo ello él ha sabido plasmarlo con su cámara, con imágenes que transmiten todos estos valores, como la que reproducimos, tomada a bordo del *Marigan* en la Regata Illes Balears 2023 del Club de Mar Mallorca. **www.photonautic.com**







TOURON RENUEVA SU WEB

La veterana empresa Touron, importadora y distribuidora en España de firmas tan reconocidas como Mercury, Mercruiser, Cummins Onan, Bayliner, Quicksilver y muchas otras de igual renombre, ha llevado a cabo una total renovación de su imagen corporativa y de su web, que ha ganado en atractivo visual y en facilidad de uso. Han contado para ello con la firma Elastic Heads que, tras largos meses de trabajo en estrecha colaboración con Touron, ha conseguido crear una herramienta más intuitiva y completa con la que acceder a toda la información que se pueda precisar de esta empresa y de los diferentes productos, cuya variedad y calidad hacen de Touron la empresa líder en España en la importación y distribución de motores y accesorios náuticos.

www.touron.es

SALVAMENTO MARÍTIMO REFUERZA SU FLOTA

Salvamento Marítimo refuerza, con doce nuevos efectivos, las plantillas de los buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación *Don Inda*, *Clara Campoamor*, *Miguel de Cervantes* y *Luz de Mar*, que son los mayores de su flota. Esta medida, que ha sido posible gracias al impulso del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, mejorará la operatividad y el mantenimiento de estos buques, que son cruciales para socorrer emergencias en la mar y preservar la biodiversidad marina. Mediante esta ampliación, las mayores unidades de Salvamento Marítimo recuperan la plantilla existente con anterioridad a los planes de ajuste del año 2010, gracias al compromiso de Transportes con las labores de salvamento y lucha contra la contaminación marítima desempeñadas por SASEMAR.
Otro aspecto a destacar es el refuerzo en la tripulación en las embarcaciones de rescate tipo Salvamar que están en las zonas de llegada de migrantes habiéndoles añadido, desde 2020, un cuarto tripulante a los tres habituales.



www.salvamentomaritimo.es

GRUPO IPM
UN PASO MÁS POR LA SOSTENIBIIDAD

El Grupo IPM-IMG ha dado un paso significativo en su política medioambiental, fomentando que sus empresas - Marina Ibiza, Marina Port Ibiza, Marina Port Mahón, Marina Port de Mallorca, Marina Palma Cuarentena, Varadero Ibiza y STP Shipyard Palma - se adhieran al Pacto Global promovido por Naciones Unidas. Este Pacto busca, entre otros principios universales, promover el apoyo, compromiso e iniciativas para fomentar una mayor responsabilidad medioambiental y de sostenibilidad a nivel mundial. En esta línea, los principios que las empresas del Grupo IPM-IMG se comprometen a llevar a cabo están, además, alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), pues requieren de una acción conjunta y se refuerzan mutuamente.Y es que las marinas y varaderos del Grupo IPM-IMG están firmemente comprometidos en mantener su responsabilidad medioambiental mediante las certificaciones que ostenta actualmente, como las normas ISO 14001, Reglamento EMAS, realización del cálculo y compromiso de reducción de la Huella de Carbono, Bandera Azul o las 5 estrellas IMCI. Además, se comprometen a continuar



ofreciendo formaciones en medioambiente a su plantilla, difundir y fomentar, entre sus clientes y usuarios, buenas prácticas medioambientales, mantener la inversión en nuevas tecnologías, conservar colaboraciones con asociaciones, entidades y fundaciones, llevar a cabo acciones de sensibilización y participación ciudadana y aumentar la inversión en sostenibilidad, entre otras acciones.

www.ipm-management.com

XXIX TROFEO CLÁSICOS
MARE NOSTRUM

COPA DE ESPAÑA DE VELA CLÁSICA 2024



Nico Martinez / Club de Mar

Vela Clásica Costa Brava | CN Estartit | **13 - 16.06**

Semana clásica Puerto Sherry | CN Puerto Sherry | **4 - 7.07** (Confirmación pendiente)

Illes Balears Clàssics | CdM Mallorca | **14 - 18.08**

Copa del Rey de barcos de época | CM Mahón | **27-31.08**

Puig Vela Clásica Barcelona | RCN Barcelona | **4 - 7.09**

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

www.trofeomarenostrum.com

PUIG VELA CLÁSSICA BARCELONA · CLUB DE 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

10º ANIVERSARIO DEL SILIC ONE DE HEMPEL EN EL MERCADO ESPAÑOL



Hempel A/S, destacado proveedor de pinturas para yates, ha celebrado el décimo aniversario de su antifouling premium sin biocidas, Silic One, en el pasado Salón Náutico de Barcelona. Silic One de Hempel ha supuesto una innovación que, desde su introducción hace ya una década, ha permitido a la industria náutica disponer de una opción mucho más sostenible. Habiendo establecido un estándar de excelencia, ganado numerosos premios y obtenido resultados reconocidos por universidades y medios de comunicación, y pudiendo asegurar un rendimiento premium que ha conquistado ya a más de 10.000 armadores , que han optado pasar del uso de antifouling tradicionales al de esta nueva tecnología de silicona, resulta más que válido decir que Silic One ha representado un verdadero cambio en las reglas del juego. El Silic One de Hempel es pues una solución única que protege los cascos de las embarcaciones al mismo tiempo que minimiza el impacto ambiental, reduce el tiempo y costes de mantenimiento y el consumo de combustible, mejorando a su vez el rendimiento.

www.hempelyacht.com/

PUERTO SHERRY COMPROMETIDO CON EL MEDIAMBIENTE

Puerto Sherry, destino náutico por excelencia, da un salto significativo hacia la sostenibilidad y se convierte en el puerto de elección para los amantes de la vela y la navegación consciente. Este destino náutico de referencia, ofrece no solo servicios portuarios del más alto nivel, sino que brinda, a su vez, la oportunidad de experimentar lo que supone navegar en armonía con la naturaleza. Con su compromiso con la sostenibilidad, Puerto Sherry se convierte al mismo tiempo en el puerto de elección para aquellos que buscan combinar la pasión por la vela con la responsabilidad ambiental, ya que ha adoptado un enfoque pro activo para reducir su huella ambiental, implementando tecnologías innovadoras y prácticas operativas sostenibles. Para los apasionados de la vela, esto significa que cada travesía desde Puerto Sherry se convierte en una experiencia aún más enriquecedora, navegando en aguas más limpias y preservando la belleza natural de su entorno marino. Para todo ello, el puerto ha incorporado tecnologías avanzadas para minimizar las emisiones y maximizar la eficiencia energética. Esto no solo beneficia al medio ambiente, sino que también garantiza un entorno más limpio y saludable para los navegantes que eligen Puerto Sherry como su puerto base. Y, por si todo esto fuera poco, sus responsables han forjado colaboraciones estratégicas con organizaciones ambientales y entidades locales, demostrando con ello su compromiso sólido con la preservación del ecosistema marino. Los amantes de la vela ahora pueden disfrutar de sus travesías sabiendo que forman parte de un movimiento más amplio hacia la sostenibilidad en el mundo marítimo. Tal como manifiesta Nicolas Figueras, director general de Puerto Sherry: "En Puerto Sherry, entendemos la conexión especial que los amantes de la vela tienen con el mar. Nuestro compromiso con la sostenibilidad no solo refuerza la belleza de nuestras aguas, sino que también brinda a los navegantes la oportunidad de ser parte activa de un cambio positivo", lanzando con ello una invitación a navegantes y a amantes del mar a explorar las iniciativas sostenibles de Puerto Sherry, contribuyendo a un futuro marítimo más ecológico y vibrante.

www.puertosherry.com



VII VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA

L'Estartit
del 13 al 16
de juny de 2024

Copa d'Espanya de Clàssics 2024
Trofeu Mare Nostrum
Època, Clàssics i Esperit de Tradició



16 de juny a les 11h
Desfilada de les embarcacions al Mirall del Port

Fotografia: Oscar Torveo

Organitza

CLUB NÀUTIC ESTARTIT
El port de les Illes Medes

Col·laboren

Real Federación Española de Vela

Vela Catalana Federació

AFOMTUR

L'ESTARTIT - ILLES MEDES
Estació Nàutica

CLUB DE MAR, CREANDO FUTURO

El presidente del Club de Mar Mallorca, Borja de la Rosa, y el director general del mismo, José Luis Arrom, han querido dar a conocer, de forma personal y directa, el proyecto de remodelación de las instalaciones de esta entidad a la actual presidenta del Govern Balear, Marga Prohens, y al alcalde de Palma, Jaime Martinez. En la primera de estas dos visitas, que tuvo lugar en el Consolat del Mar, estuvo también presente el Conseller del Mar, de reciente nombramiento, Juan Manuel Lafuente, mientras que en la del Ayuntamiento se contó con presencia de Javier Bonet, en su calidad de Teniente Alcalde y regidor de Turismo, Innovación, Cultura y Deporte. El proyecto presentado, que está ya en avanzado estado de realización, supone una inversión de más de 60 millones de euros y constituye una parte muy importante de la reforma de la fachada marítima de Palma. En ambas ocasiones, presidente y director general aprovecharon para resaltar, a su vez, la labor que realiza el Club de Mar Mallorca para preservar el patrimonio marítimo mediante la organización de una de las regatas del circuito de vela clásica Mare Nostrum: la Illes Balears Clàssics, que este año ha cumplido su 28º edición. A su vez, Caritas Mallorca ha incorporado al Club de Mar Mallorca en su lista de "Empresas con Corazón", dándolo a conocer en la gala celebrada por esta institución benéfica en el Palacio de Congresos el 7 de noviembre. La encargada de recoger este reconocimiento fue Francisca Gallego, responsable de recursos humanos y calidad, quién manifestó que " nuestro objetivo es ir siempre más allá, pues creemos que parte de nuestra labor es ayudar a las personas desfavorecidas". Y es que lo que valora Caritas, a la hora de integrar a una empresa en esta lista tan especial, es su nivel de compromiso en la integración en su plantilla de trabajadores con dificultades para la inserción laboral, algo que el Club de Mar Mallorca tienen siempre muy presente.

www.clubdemar-mallorca.com





© DAMIÀ PROHENS/GOIB



SOLÉ
VERSATILIDAD Y SOLUCIONES PERSONALIZADAS

En el pasado Salón Náutico de Barcelona, Solé expuso un amplio abanico de marcas, dando con ello una nueva muestra de su versatilidad y de su continua búsqueda de soluciones innovadoras. Junto a sus bien conocidos motores y grupos electrógenos, fabricados en su planta de Barcelona, ofrecía a los visitantes una gran muestra de las demás marcas que distribuye en España y en Portugal, destacando entre ellas la de motores fueraborda eléctricos ePropulsion, con modelos de entre 1kW y 6kW así como modelos intraborda de entre 10kW y 40kW, que aseguran una navegación sostenible y 100% ecológica. Otras gamas de interés propuestas por Solé son la de motores intraborda Hyundai SeasAll de 200cv a 700cv de potencia y la de las hélices plegables Varifold y orientables Variprop para veleros, de la firma alemana SPW, diseñadas para garantizar las máximas prestaciones.

www.soleiberia.com

VARADOR 2000 REPARA EL BARCO DE SARAH

Sarah responde a las siglas de la ONG alemana Search and Rescue for all Humans, dedicada al rescate de personas en alta mar y que lleva a cabo una labor encomiable, contando para ello con un barco de 22 metros de eslora, de nombre *Sarah*, cuya reparación ha sido encomendada a Varador 2000 de Arenys de Mar. Su llegada ha sido fruto de la recomendación efectuada por otra ONG alemana, Lifeline, que el pasado año también confió la reparación de su barco a esta misma empresa del maresme catalán. El *Sarah* ha sido objeto de un refit integral que comenzó el pasado mes de marzo y que ya ha sido feliz y satisfactoriamente finalizado. Para conocer el estado real del buque, el equipo de ingeniería de Varador 2000 realizó un análisis por ultrasonidos y un scaneo 3D, que fueron los métodos de los que se sirvieron para detectar graves desperfectos en diversas zonas del casco, que ya han sido debidamente solventados. También se ha llevado a cabo una remodelación de su interior, para adaptarlo a las necesidades propias de su actual función de rescate, creando una pequeña clínica de primeros auxilios, instalando más duchas y habilitando espacio para acoger a un centenar de personas, además de la acomodación propia de la tripulación, que incluye personal sanitario.



www.varador2000.com
www.sarah-seenotrettung.org/

Illes Balears
Clàssics
CLUB DE MAR

XXIX Regata Illes Balears Clàssics

2024
14-18 AGOSTO

PALMA DE MALLORCA



Trofeo Clásicos Mare Nostrum
Copa de España de Vela Clásica

Barcos Clásicos, de Época y
Espíritu de Tradición

CLUB DE MAR

39.5594° N 2.6297° E

Asociación
FEDERACION BALEAR DE VELA
RANC

www.velaclasicamallorca.com



CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN GASTRONÓMICAMENTE SOLIDARIO

El Club Marítimo de Mahón fue marco, a lo largo de una jornada del mes de noviembre, de un concurso popular de tortillas y de postres a beneficio de ASPANOB, Asociación de Padres y Madres de Niños con Cáncer. Nada menos que 20 tortillas y 17 postres tuvieron que ser degustados por miembros del jurado y asistentes para llegar a elegir las mejores propuestas, algo que no resultó en absoluto fácil. Finalmente, la elegida como mejor tortilla fue la de calabacín judías, cebolla, ajo y patata, elaborada por Cecilio Morente, mientras que el considerado mejor postre fue el "Tofee Cake" presentado por Esther Mercadal. La activa presencia en el evento de La Menorquina, empresa que colabora habitualmente con el Club, acabó de endulzar, con sus deliciosos helados, una jornada amable y alegremente solidaria.

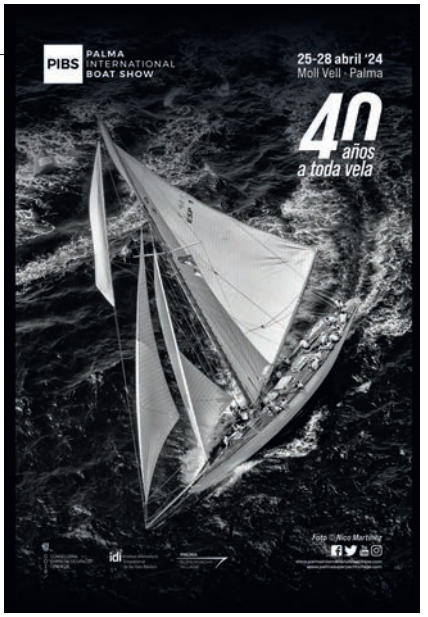
www.clubmaritimomahon.com

ENGEL&VÖLKERS, NUEVO PATROCINADOR DEL REIAL CLUB NÀUTIC DE BARCELONA

La formalización de este acuerdo entre los presidentes del RCNB, D. Jordi Puig, y del de Engel&Völkers España, Portugal y Andorra, D. Juan Garcá Maciá, tuvo lugar durante el mes de noviembre en las instalaciones del propio club, confirmando así la pasión de ambas entidades por el mar y por todo cuanto él representa. El compromiso continuo del RCNB de promover el deporte de la vela corre parejo con su dedicación a hacer que Barcelona se consolide como la capital del mar Mediterráneo, en lo que actividades náuticas se refiere. A este respecto, el ser la ciudad elegida como sede, en el 2024, de la America's Cup, supone un gran paso hacía este objetivo que, compartido desde ahora con Engel&Völkers, hará factible llevar a buen fin una serie de iniciativas conjuntas que abarcarán eventos exclusivos en las magníficas instalaciones del RCNB y hasta la creación de nuevas oportunidades de inversión inmobiliaria.



www.rcnb.com
www.engelvoelkers.com



PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW A POR SU 40º ANIVERSARIO

La próxima edición del Palma Internacional Boat Show estará marcada por la celebración de su cuadragésimo aniversario, una fecha muy especial que la organización quiere compartir y hacer partícipe a las empresas expositoras que han confiado y han hecho crecer este certamen. Por ello, están previstas diversas actividades como la recuperación de la Noche del Mar y un homenaje a los expositores, además de conferencias y jornadas sectoriales. El impulso a la innovación y a la digitalización de empresas náuticas también tendrán presencia en esta edición, la cual pretende incrementar las actividades de náutica social durante la semana de la feria, que tendrá lugar del 25 al 28 de abril de 2024 en el Moll Vell de Palma. La feria albergará, como ya es habitual, el Palma Superyacht Village, área especializada en embarcaciones de más de 25 metros de eslora. Esta feria está organizada por el Instituto de Innovación Empresarial de las Illes Balears (IDI), entidad dependiente de la Consejería de Empresa, Empleo y Energía, y la Balearic Yacht Brokers Association (BYBA) y en el año 2023 contó con 271 empresas participantes y unas 600 embarcaciones expuestas, más de 250 en el mar, repartidas en un recinto ferial de 81.000 metros cuadrados.

www.palmainternationalboatshow.com

MÁS DE 80 BARCOS EN ACCIÓN

© NICO MARTÍNEZ



En esta edición se ha incrementado el número de participantes registrados en la anterior (67) al concentrar en nuestras aguas mediterráneas y a lo largo de la cuatro regatas disputadas: Vela Clásica Costa Brava – C.N. Estartit; Puig Vela Clàssica – R.C.N. Barcelona; Illes Balears Clàssics – Club de Mar Mallorca y Copa del Rey de Barcos de Época – C.M. de Mahón, un total de 83 barcos entre Clásicos (27), Época Bermudiana (17), Época Cangreja (8), Big Boat (7) y Espíritu de Tradición y otras categorías tipo IOR, RI, etc. (24).

Con la ausencia, en esta ocasión, de la Semana Clásica de Puerto Sherry, que como todos recordaremos se celebra en los años pares, las normas del Circuito señalaban la necesidad de participar en al menos dos de las cuatro pruebas puntuables para optar al Trofeo Mare Nostrum. Y ese requisito lo cumplieron un total de 23 barcos, repartidos en las diversas categorías contempladas en las normas del Trofeo: Época Cangreja (5); Época Bermudiana (5); Clásicos (10); Espíritu de Tradición (3), lo que supone un importante incremento en comparación con el pasado año, en el que tan solo 5 en Clásicos, 2 en Época Bermudiana y 1 en Época Cangreja habían cumplido con el requisito



© NICO MARTÍNEZ

***Clarionet*, de Andrew Harvey, ganador absoluto XIII Trofeo Mare Nostrum.**

de participación. Así pues, con mayor rivalidad, emoción y nivel, los vencedores del Trofeo Mare Nostum 2023 en sus respectivas categorías han sido el *Marigan* de Tim Liesenhoff en Época Cangreja, el *Argyll* de Griff Rhys Jones en Época Bermudiana, el *Clarionet* de Andrew Harvey en Clásicos y el *Salina Tres* de Mariangeles Pérez Alvarez en Espíritu de Tradición. Además de estos bien merecidos premios por clases, este año las normas estipulaban la elección de un vencedor absoluto del XIII Trofeo Clásicos Mare Nostrum – Copa de España de Vela Clásica 2023, para lo que los puntos alcanzados por los ganadores de cada categoría se iban a dividir por el número de participantes en el circuito en las respectivas clases, siempre con la premisa de haber participado en al menos dos pruebas de las cuatro clasificables. Este cálculo ha dado como ganador absoluto al *Clarionet*, vencedor a su vez de la categoría Clásicos. Hay que destacar que este año las clasificaciones de la Vela Clàssica Costa Brava, organizada por el Club Nàutic Estartit, no han podido tenerse en cuenta, de cara al cálculo de resultados del Trofeo Mare Nostrum – pese a ser prueba clasificable – al haber tenido que repartir la flota presente en tan solo dos categorías: Clásicos y Espíritu de Tradición, debiendo incluir entre los clásicos al *Almaran* y al *Stromer III*, ambos Época Bermudiana.



Resulta también importante destacar que en esta edición la movilidad también ha sido superior, al ser 9 los barcos que han participado en dos de las pruebas puntuables y 10 los que han estado en tres, con el *Nerissa* como el único en haber puntuado en las cuatro regatas, quedando con ello sobradamente demostrada la gran afición de su armador Leonardo García de Vincentiis por el mar y la navegación y su total compromiso con la vela clásica, en su calidad de Presidente de AEBEC. El *Emeraude* también ha estado presente en las cuatro regatas del Circuito, pero tan solo ha puntuado en tres de ellas como Clásico, al ser incluído, en la Puig Vela Clàssic de Barcelona en la categoría Classic IOR.

Desde la entrega de los trofeos correspondientes, que tuvo lugar en el Club Marítimo de Mahón, se está ya trabajando en el programa para la edición del 2024, con algunas modificaciones, como la del cambio de fechas de la Puig Vela Clàssica Barcelona, con motivo de la celebración en esta ciudad de la Copa América.

LOS GANADORES DEL TROFEO MARE NOSTRUM 2023: *CLARIONET*, *MARIGAN*, *ARGYLL* Y *SALINA 3*, ESTARÁN EXENTOS DEL PAGO DE DERECHOS DE INSCRIPCIÓN EN LA EDICIÓN DEL 2024.

LOS GANADORES

Clarionet, vencedor absoluto del XIII Trofeo Clásicos Mare Nostrum – Copa de España de Vela Clásica 2023, es un barco muy famoso ya que fue el primer diseño de Olin Stephens en lucir, en 1966, el timón separado de la quilla. No es que fuera el primero de la historia en hacerlo, ya que timones separados se vieron también en el siglo XIX y su vuelta se dio al terminar la segunda Guerra Mundial pero, como en muchas otras ocasiones, Stephens marcó tendencia con este barco rompedor y muy victorioso. Otra característica que Olin introdujo en esa época fue la popa inversa, hacia arriba, que reducía la medida de la cubierta y aumentaba la eslora dinámica y con ello la velocidad. Su actual

© NICO MARTÍNEZ



***Marigan*, de Tim Liessenhoff, diseño de Charles Livingstone de 1989, ha sido el ganador de la categoría Época Cangreja.**

XIII TROFEO MARE NOSTRUM

CLASIFICADOS POR CLASES	POSICIÓN	ESTARTIT	BARCELONA	PALMA	MAHÓN
ÉPOCA CANGREJA		0	5	4	7
MARIGAN	1º	—	1º	1º	—
GIPSY	3º	—	2º	3º	5º
GRAYLING	2º	—	3º	2º	4º
FREDA	4º	—	4º	—	6º
LE TEMPS PERDU	5º	—	5º	4º	7º
ÉPOCA BERMUDIANA		0	7	5	11
ARGYLL	1º	—	1º	1º	6º
MANITOU	2º	—	—	2º	5º
BARBARA	3º	—	4º	3º	7º
RUBICON	4º	—	—	4º	8º
ALMARAN	—	1º Clásicos	3º	—	—
CLÁSICOS		7	14	10	15
CLARIONET	1º	—	2º clase 2	1º	4º
DISPARATE	2º	—	1º clase 1	4º	12º
ARGOS	3º	—	1º clase 2	—	1º
St. CHRISTOPHER	4º	—	—	5º	2º
NERISSA	5º	4º	2º clase 1	6º	15º
CHAPLIN	6º	—	—	2º	8º
EMERAUDE	7º	3º	2º Classic IOR	3º	9º
SEA FEVER	8º	2º	3º clase 2	—	6º
BAKEA	9º	—	6º clase 1	8º	—
BALTAR	—	6º	6º clase 2	—	—
ESPÍRITU TRADICIÓN		5	0	5	14
SALINA TRES	1º	—	—	3º	7º
SIRAH	2º	—	—	2º	11º
ATREVIDA	3º	—	—	4º	13º



© NICO MARTÍNEZ



© NICO MARTÍNEZ

En Época Bermudiana se impuso el *Argyll*, de Gryff Rhys Jones, un diseño de Olin Stephens construido en 1948.

propietario, Andrew Harvey, lo ha hecho restaurar con esmero y ha querido reproducir también la característica botavara "elástica" de su primera configuración, una idea que al parecer no tuvo mucho éxito, pero que no les ha impedido ganar la Copa de España y el Trofeo Mare Nostrum, en su categoría y en la clasificación absoluta.

Marigan, ganador del Trofeo Mare Nostrum en la categoría Época Cangreja es un diseño de Charles Livingstone del año 1989 quién lo construyó bajo el nombre de Molita en honor a su hija (Little Molly) para su uso personal. Construido por Bond, en el puerto de Birkenhead, fue localizado por su actual armador en Oban (Escocia) en 2003 y totalmente restaurado, según planos originales. *Marigan* cuenta en su palmarés con cinco triunfos en la Puig Vela Clàssica Barcelona (2009, 2010, 2018, 2019 y 2023).

En Época Bermudiana se impuso el *Argyll*, un diseño de Olin Stephens construido por Simms Brothers de Massachusetts en 1948. Perteneciente al British Classic Yacht Club, cuenta con un notable palmarés, en el que destaca su triunfo en la regata Newport-Bermudas de 1950, a manos de su armador inicial William T. Moore. Su actual propietario es el actor galés Griff Rhys Jones, que ha pasado a ser un participante habitual en las regatas de clásicos del Mediterráneo, acumulando un palmarés más que notable, que ahora se ve incrementado con este nuevo triunfo.

Entre los Espíritu de Tradición el Furia 37, *Salinas Tres* de Mariangeles Pérez Alvarez, volvió a demostrar sus cualidades venciendo la presente edición del Trofeo Mare Nostrum en esta nutrida y "variopinta" categoría. Presente en Palma y en Mahón, este reconocido diseño de Joubert Nivelt, construido por el astillero español Dresport en el año 1984, es un destacado representante de la flota del Real Club Náutico de Cádiz.

www.trofeomarenostrum.com

FLOTA	ESTARTIT	BARCELONA	PALMA	MAHON
ALMARAN NEW YORK (1936)	CLÁSICOS	ÉPOCA BERMUDIANA	—	—
ALTAMAR (1970)	—	—	—	CLÁSICOS
AMAZON (1972)	—	—	—	CLÁSICOS
ARGOS (1964)	—	CLÁSICOS 2	—	CLÁSICOS
ARGYLL (1948)	—	ÉPOCA BERMUDIANA	ÉPOCA BERMUDIANA	ÉPOCA BERMUDIANA
ASU (1968)	—	CLÁSICOS 2	—	—
ATREVIDA (2019)	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN	ESPÍRITU TRADICIÓN
AVEL MOR	RI	—	—	—
BAKEA (1968)	—	CLÁSICOS 1	CLÁSICOS	—
BALTAR (1967)	CLÁSICOS	CLÁSICOS 2	—	—
BARBARA (1923)	—	ÉPOCA BERMUDIANA	ÉPOCA BERMUDIANA	ÉPOCA BERMUDIANA
BEG HIR (1971)	—	CLÁSICOS 1	—	—
BELLE AVENTURE (1929)	—	BIG BOAT	—	—
BINKER (1939)	—	ÉPOCA BERMUDIANA	—	—
BRISEIS (1931)	—	ÉPOCA BERMUDIANA	—	—
CALIMA (1970)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
CELESTE DI MARE (2020)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
CHAPLIN (1974)	—	—	CLÁSICOS	CLÁSICOS
CHINOOK (1916)	—	—	—	ÉPOCA CANGREJA
CLARIONET (1966)	—	CLÁSICOS 2	CLÁSICOS	CLÁSICOS
COMET (1946)	—	—		ÉPOCA BERMUDIANA
DISPARATE (1971)	—	CLÁSICOS 1	CLÁSICOS	CLÁSICOS
DON QUIJOTE (1953)	—	—	—	CLÁSICOS
EMERAUDE (1976)	CLÁSICOS	CLASSIC IOR	CLÁSICOS	CLÁSICOS
FREDA (1978)	—	ÉPOCA CANGREJA	—	ÉPOCA CANGREJA
FJORD III (1947)	—	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA
GALVANA (1974)	—	—	—	CLÁSICOS
GIPSY (1927)	—	ÉPOCA CANGREJA	ÉPOCA CANGREJA	ÉPOCA CANGREJA
GRAYLING (1900)	—	ÉPOCA CANGREJA	ÉPOCA CANGREJA	ÉPOCA CANGREJA
HALLOWEEN (1926)	—	BIG BOAT	BIG BOAT	BIG BOAT
HAPPY FOREVER (2008)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
HERMITAGE (1965)	—	—	—	CLÁSICOS
IMPERIOSO (2011)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
ISLANDER	—	ÉPOCA BERMUDIANA	—	—
JENNIFER DOS	—	—	CLÁSICOS	—
KAHURANGI (1952)	—	CLÁSICOS 1	—	—
KARMATAN (1959)	—	CLÁSICOS 2	—	—
LEGOLAS (1996)	—	MODERN CLASSIC	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
LE TEMPS PERDU (1966)	—	ÉPOCA CANGREJA	ÉPOCA CANGREJA	ÉPOCA CANGREJA
LIPTON (2011)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
LOHENGRIN (1974)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
MALIRA	—	MODERN CLASSIC	—	—
MANITOU (1937)	—	ÉPOCA BERMUDIANA	ÉPOCA BERMUDIANA	ÉPOCA BERMUDIANA
MAR ADENTRO (1991)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
MARGARITA ESTÁ LINDA	—	—	CLÁSICOS	—
MARIGAN (1898)	—	ÉPOCA CANGREJA	ÉPOCA CANGREJA	—

FLOTA	ESTARTIT	BARCELONA	PALMA	MAHON
MARISKA (1908)	—	BIG BOAT	BIG BOAT	BIG BOAT
MEERMIN	—	—	CLÁSICOS	—
MELIBEA III (1974)	—	CLÁSICOS 2	—	—
MELTEMI (1975)	—	CLÁSICOS 1	—	—
MOWGLI (1965)	—	—	—	CLÁSICOS
NATICA (1928)	—	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA
NERISSA (1965)	CLÁSICOS	CLÁSICOS 1	CLÁSICOS	CLÁSICOS
NORDWIND (1939)	—	BIG BOAT	—	—
ODYSSEUS (1974)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
OJALA II	—	CLASSIC IOR	—	—
ORION	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN	—
PANDIA	RI	—	—	—
PHIDIAS	—	MODERN CLASSIC	—	—
ROB ROY	CLÁSICOS	—	—	—
ROSENDO	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA	—
ROSSINA DI MARE (1961)	—	—	—	CLÁSICOS
RUBICÓN (1948)	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA	ÉPOCA BERMUDIANA
SAIDA (1973)	—	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN
SALINA TRES (1984)	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN	ESPÍRITU TRADICIÓN
SANDRA	—	CLASSIC IOR	—	—
SAS	RI	—	—	—
SEA FEVER (1971)	CLÁSICOS	CLÁSICOS 2	—	CLÁSICOS
SIRAH (1979)	—	—	ESPÍRITU TRADICIÓN	ESPÍRITU TRADICIÓN
SONATA (1937)	—	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA
SPARTAN (1913)	—	—	—	ÉPOCA CANGREJA
ST. CHRISTOPHER (1966)	—	—	CLÁSICOS	CLÁSICOS
STROMMER III	CLÁSICOS	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA
SUNSHINE (2003)	—	BIG BOAT	—	—
TABARLY	RI	—	—	—
TUIGA	—	—	BIG BOAT	—
UO Lourdes	RI	—	—	—
VARUNA (1939)	—	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA
VIOLA	—	—	—	ÉPOCA CANGREJA
VIVEKA (1929)	—	BIG BOAT	—	BIG BOAT
WINNIE MARIE (2010)	—	—	—	ÉPOCA BERMUDIANA
TOTAL 83 BARCOS				

CLASES	CIRCUITO	ESTARTIT	BARCELONA	PALMA	MAHÓN
Época Cangreja	8	0	5	4	7
Época Bermudiana	17	0	7	5	10
Clásicos	27	7	13	10	15
Big Boats	7	0	6	3	3
Espíritu de Tradición & otros	24	5	6	5	14
TOTAL PARTICIPANTES	83	12	37	27	49

UN MARCO SIN IGUAL

VI REGATA CLÀSSICA COSTA BRAVA - C.N. ESTARTIT

Flota total: 12 barcos

Ganadores de las 2 categorías
***Almarán New York* (1936) de Manel Lopez Weight en Clásicos (7);**
***SAS* de Angel Joaniquet en Espíritu de Tradición (5).**



© OSCAR TORVEO

Doce barcos en acción en una de las zonas más bellas de la Costa Brava, con todo el atractivo que supone navegar por la Bahía de Pals, en las protegidas aguas del Parque Natural del Montgrí, con las Illes Medas como telón de fondo. Los participantes, 7 barcos en la categoría Clásicos y 5 en la de Espíritu de Tradición (RI), tuvieron el placer de completar cuatro pruebas costeras bajo el habitual Xaloc, viento térmico de la zona, cuya intensidad osciló entre los 7 y los 15 nudos. Entre los clásicos se produjo un empate, aunque el vencedor moral fue el *Sea Fever* de Enrique Curt (1º-2º-1º-3º), ya que el *Almarán* (3º-1º-2º-1º) de Manel López, pese a pertenecer a la categoría Época Bermudiana, había sido incluido, al igual que el *Stromer*, en la de Clásicos, al no sumar ellos dos el número mínimo requerido para formar una clase. *Almarán* es el tercero de los 20 barcos proyectados y construidos por Sparkman & Stephens dentro de la clase llamada New York 32, lanzada por el New York Club en el año 1936. Bastante más jóven, y por ello perteneciente a la clase Clásicos, *Sea Fever* es un diseño de Holman & Pye construido en 1971 por Astilleros Carabela y fue el primer barco del editor Enrique Curt quién, tras su largo recorrido como armador y navegante, lo volvió a adquirir recientemente. En cuanto a la categoría Espíritu de Tradición, el vencedor indiscutible, con cuatro primeros, fue el *SAS* de Angel Joaniquet.

www.cnestartit.com

© OSCAR TORVEO




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

ESPECTÁCULO EN TIERRA Y MAR

XVI PUIG VELA CLÀSSICA - R.C.N. BARCELONA

Flota total 37 barcos

Ganadores de las 7 categorías

Viveca **(1929) de Sir Keith Mills en Big Boat (6); *Marigan* (1898) de Tim Liesenhoff en Época Cangreja (5); *Argyll* (1945) de Griff Rys Jones en Época Bermudiana (7); *Disparate* (1971) de R.Contreras-Estrella del Viento en Clásicos 1 (6); *Argos* (1964) de Bárbara Trilling en Clásicos 2 (7); *Ojala II* (1973) de Susan Carol Holland en Classic IOR (3); *Legolas* (1996) de Jens Ricke en Modern Classic (3).**

Un total de 37 barcos se reunieron en el R.C.N. de Barcelona destacando entre ellos, por eslora y majestuosidad, los 6 Big Boats presentes en esta edición, cuya reñida lucha dio pie a bellísimas imágenes muy cerca de la costa, para deleite de los bañistas que llenaban las playas del litoral barcelonés. Por la alta participación, los Clásicos tuvieron que ser divididos en dos grupos, debiendo destacar la inclusión por primera vez , en este tipo de regata, de la llamada Classic IOR, nueva clase recién aprobada por el CIM. Al inicio de la tercera y definitiva jornada, la flota desfiló bajo el puente que une el Portal del Mar con el Maremagnum, de forma pausada y ordenada, permitiendo que el numeroso público que paseaba por él disfrutara del espectáculo de contemplar de cerca a estas joyas del mar, al tiempo que Leonardo Garcia de Vincentiis, Presidente de AEBEC, explicaba sus características y resumía la historia de cada una de ellas, a través de potentes altavoces. Una magnífica iniciativa que sin duda sirve para acercar al público a este tipo de evento deportivo. Una vez en el mar, los participante se vieron gratamente sorprendidos por la cercana presencia del espectacular AC75 *Emirates New Zealand* cuyos tripulantes, volando sobre el mar, disfrutaron a su vez de la impactante impresión que supone ver a estos históricos barcos en acción. Dos mundos, dos tiempos, unidos por una misma pasión.

www.puigvelaclassic.com

© NICO MARTÍNEZ





IMPORTANTE PARTICIPACIÓN FEMENINA

Un año más, el Club de Mar Mallorca se mostró - a pesar de las dificultades causadas por las importantes obras de remodelación total de sus instalaciones - como el anfitrión perfecto, mientras que la Bahía de Palma volvió a confirmar su condición de campo de regata idóneo, siempre bien servido por su fiel Embat. Una flota numerosa y de alto nivel, con una alta participación de tripulantes femeninas, acudió a esta cita, viéndose repartida entre cinco categorías. De entre todos los presentes, *Argyll* y *Clarionet* brillaron de forma especial al anotarse un primero en cada una de las tres pruebas celebradas, venciendo con ello en sus respectivas clases: Época Bermudiana para el primero y Clásicos para el segundo. En esta edición se introdujo un nuevo premio destinado a reconocer al barco con mayor presencia femenina, galardón que recayó en el *Nerissa*, cuya co-armadora Cecilia Mendicino luce en la foto feliz con el trofeo recibido en sus manos. Otros barcos reconocidos fueron el *Barbara* (1923) de Roberto Olivieri, llegado a Mallorca por primera vez en el año en que celebra su centenario y el *Grayling* (1900) de Rafael Carrió, galardonado como Leyenda del Mar, por haber sido recuperado de su anterior estado de total abandono.

www.velaclasicamallorca.com



© NICO MARTÍNEZ

XXVIII REGATA ILLES BALEARS CLÀSSICS

Flota total 27 barcos

Ganadores de las 5 categorías

Mariska **(1908) de Tamariska en Big Boats (3);** ***Marigan*** **(1898) de Tim Liesenhoff en Época Cangreja (4);** ***Argyll*** **(1948) de Griff Rys Jones en Época Bermudiana (5);** ***Clarionet*** **(1966) de Andrew Harvey en Clásicos (10);** ***Orion*** **(1973) de Tiffany Blackman en RI Clásicos/Espíritu de Tradición (5).**



© NICO MARTÍNEZ



EL HOMBRE PROPONE Y LA METEO DISPONE



© NICO MARTÍNEZ

Para esta XX edición se había decidido alargar un día más esta ya veterana regata que atrae a un alto número de participantes procedentes de Francia e Italia. Se pasaba así de tres a cuatro jornadas de regata, lo que suponía un mayor aliciente para todos aquellos barcos obligados a efectuar una larga travesía desde puertos lejanos. No obstante, y parafraseando un conocido dicho popular: el hombre propone y – en este caso – la meteo dispone" y así el fuerte viento y el oleaje formado por el mismo impidió la celebración de la cuarta y definitiva prueba, teniendo que dar por decisivos los resultados obtenidos a lo largo de las tres jornadas anteriores. En alguna de las categorías los ganadores parecían ya cantados, al haberse mantenido en cabeza en todo momento, como en el caso del *Mariska* (1908) en Big Boats, pero no así en otras en las que se llegaba a la final con las espadas aún en alto. En Época Cangreja la lucha se mantenía viva entre el *Spartan* (1930), con dos primeros y un segundo, y el *Viola* (1908), que había conseguido vencerle en una ocasión y estaba dispuesto a repetir su logro. Algo similar sucedía en Época Bermudiana, con *Comet* (1946) ganando las dos primeras sin poder impedir que el *Fjord III* (1947) se impusiera en la tercera. Y en Clásicos, si bien el *Saint Christopher* (1966) empezó con fuerza, ganando la primera prueba, el *Argos* (1964) supo reaccionar ocupando el primer puesto en las dos siguientes. Más reñida estaba la clase Espíritu de Tradición, con un ganador en cada una de las jornadas: *Lohengrin* (1974), *Happy Forever* (2008) y *Celeste di Mare* (1971), siendo el primero de ellos el mejor clasificado en las dos restantes, lo que le supuso el triunfo final. La decisión del comité de anular la última prueba fue muy bien recibida por parte de armadores y tripulaciones, que coincidieron en alabar, una vez más, el innegable atractivo de Mahón como marco de regata y la gran hospitalidad y buen hacer de su Club Marítimo.

www.velaclasicamenorca.com


© NICO MARTÍNEZ

VELA CLÁSICA MENORCA - XX COPA DEL REY DE BARCOS DE ÉPOCA

Flota total barcos 49

Ganadores de las 5 categorías

Mariska **(1908) de Tamariska en Big Boats (3);** ***Spartan*** **(1913) de NGH Restoration en Época Cangreja (7);** ***Comet*** **(1946) de Woodward Fisher William en Época Bermudiana (10);** ***Argos*** **(1964) de Barbara Trilling en Clásicos (15);** ***Lohengrin*** **(1974) de Francis Bacquelaine/Sergio García en Espíritu de Tradición (14).**



Vela Clásica Menorca

XX COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA

27 al **31** AGO **2024**

REPSOL

CLUB MARÍTIMO MAHÓN

MENORCA islas baleares

CONSELL INSULAR DE MENORCA

AJUNTAMENT DE MAÓ

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

Almarán (1936)



© NICO MARTÍNEZ

Almarán – 1º en Estartit corriendo en la categoría Clásicos y 3º en Barcelona, ya como Época Bermudiana, es un monotipo de crucero-regata de la clase New York 32, diseñado por Olin Stephens en 1936, respondiendo a un pedido del New York Yacht Club para sustituir a la clase NY30, que era un diseño de Nathaniel Herrershoff. Los barcos de Stephens se inspiraban entonces en la Fórmula Internacional, con la que había empezado a diseñar desde muy joven barcos de éxito en la categoría de los 6 m. FI., pero el NY32, al tener que ser también un barco de crucero, presenta un francobordo más elevado en relación a un barco de la Fórmula Internacional, lo que le otorga mayor seguridad en navegaciones de altura. El *Almarán*, nacido como *Swell*, fue la tercera unidad construida de este monotipo, y es el único de su categoría que navega en aguas europeas, al encontrarse todos los demás supervivientes en los EE.UU. La elección del NY32 por parte del NYYC tuvo lugar mediante un concurso al que se presentaron una serie de diseñadores de gran renombre, como John Alden, Luders, Payne y hasta el mismísimo Herreshof, siendo finalmente elegido el proyecto de un jovencísimo Olin Stephens que, con tan solo 28 años, logró imponer su estilo.

PALMARÉS XIII TROFEO MARE NOSTRUM
1º en la VI Regata Clàssica Costa Brava - C.N. Estartit incluido en la categoría Clásicos.
3º en la Puig Vela Clàssica Barcelona en categoría Época Bermudiana.

Diseño: Sparkman & Stephens
Astillero: Henry Nevins (New York, EE.UU.)
Año diseño: 1936
Eslora: 13,81 m
Armador: Manel López

Belle Aventure (1929)



© OSCAR TORVEO

La regata Puig Vela Clàssica reunió, en el R.C.N. de Barcelona, al mayor número de Big Boats de todo el circuito y, entre ellos, ***Belle Aventure*** destacaba por su elegancia y su originalidad. Diseñado y construido por William Fife, es un ejemplo de crucero rápido de estilo moderno para su época. Combina, mezclados de forma muy acertada, elementos clásicos - como la dog-house, que se inventó a finales del siglo XIX; la cubierta, muy amplia y despejada, y las escotillas en ala de gaviota con un aparejo bermudiano que era, por aquel entonces, algo muy avanzado para su tiempo. Los arquitectos navales escoceses, como Fife, Watson o Milne, fueron maestros en armonizar estos elementos dispares. El *Belle Aventure* se botó en junio de 1929 con el nombre de *Eilean*, en una época muy atormentada por la crisis económica y en la que muchos barcos cambiaron de propietario varias veces, antes incluso de ser botados, pero el *Eilean* supo capear el temporal financiero y se ha distinguido siempre por ser un barco muy viajero, quizás uno de los que más, llegando a nuestros días, ya bajo el nombre de *Belle Aventure*, en un magnífico estado, ya que su casco de teca le ha otorgado una robustez que le ha permitido superar brillantemente el examen del tiempo.

PALMARÉS XIII TROFEO MARE NOSTRUM
4º en la Puig Vela Clàssica Barcelona en la categoría Big Boats.

Diseño: William Fife III
Astillero: William Fife (Fairlie, Escocia, R.U.)
Año de construcción: 1929
Eslora: 25,70 m
Armador: Maherga

Disparate (1971)



© NICO MARTINEZ

Disparate es un ketch diseño del inglés Angus Primrose (1938/1980), que era un verdadero innovador, repleto de ideas y lo construyó, en el año 1971, el astillero Carabela en Badalona. Su primer propietario, el Conde de Zubiría, pertenece a una familia sumamente vinculada a la historia de la náutica española, ya que un miembro de la misma fue representante español en la Conferencia de Londres de 1906 en la que se fundó la Fórmula Internacional. Esta saga familiar mandó construir muchos barcos, a lo largo de los años, y siempre promocionando a astilleros españoles. El nombre de este barco, según cuenta la leyenda, se debe a la exclamación de la esposa del conde cuando se enteró del coste del barco... *Disparate* ha participado en un sinfín de regatas, incluso en una Fastnet, siendo un barco muy veloz. Los toques personales del genio de Primrose se dejan ver en la proa atulipanada, o sea que se abre hacia arriba y separa aún mejor las olas, y la cabina, que es muy redondeada y acristalada.

PALMARÉS XIII TROFEO MARE NOSTRUM
1º en la Puig Vela Clàssica Barcelona en la categoría Clásicos 1.
4º en la Illes Balears del Club de Mar.
12º en la Copa del Rey del C.M. de Mahón en la categoría Clásicos.

Diseño: Angus Primrose
Astillero: Carabela (Badalona)
Año de construcción: 1971
Eslora: 16,22 m
Armador: R.Contreras/Estrella del Viento.

Manitou (1937)



© NICO MARTINEZ

Manitou es un barco de gran relevancia histórica: Diseñado por Olin Stephens, se construyó en 1937 para navegar en los Grandes Lagos de Norteamérica - que son tan extensos como un mar y tanto o más difíciles por climatología que muchos otros lagos – y para ganar las difíciles regatas que allá se corrían y que se siguen corriendo. Por ello, aún estando destinado a navegar en un lago, tiene unas lineas de barco de altura, como derivado del famosísimo Stormy Weather, que tanta fama le dio a su diseñador. *Manitou*, cuyo nombre deriva de un islote del lago Michigan, navegó por aquellas aguas durante 15 largos años y ganó en tres ocasiones la tremenda regata Chicago-Mackinack: en el 38, en el 40 y en el 41. Más tarde, fue vendido a la Guardia Costera americana y atrajo la atención del Presidente de los EE.UU. que era entonces nada menos que John F. Kennedy, quien navegó en él tan a menudo que al barco se le dió el mote de la "*Casablanca del mar*". Ha pertenecido incluso a un Museo, antes de regresar a manos privadas.

PALMARÉS XIII TROFEO MARE NOSTRUM
2º Illes Balears del Club de Mar Mallorca
5º Copa del Rey del C.M. de Mahón

Diseño: Sparkman & Stephens
Astillero: M.M. Davis & Sons (Solomons Island, Maryland, EE.UU.)
Año de construcción: 1937
Eslora. 18,90 m
Armador: Hamish Eaton

CLASICOMANÍA

Eclosión de nuevas clases de ¿clásicos?



© NICO MARTÍNEZ

Parece que, de un tiempo a esta parte, todo el mundo se apunta a lo clásico. Cada vez podemos ver más regatas de vela clásica, con mayor número de participantes y, como hemos subrayado en otro artículo, proliferan los circuitos de regatas de clásicos.

Las razones para ello son varias y aunque no pretendo analizarlas aquí exhaustivamente, sí quisiera apuntar que las principales son el deseo de los armadores de mantener la competitividad de sus barcos y tener la oportunidad de seguir participando con ellos en regatas, pese al paso del tiempo; la idea de huir del profesionalismo y de la carrera de armamentos imperante en la vela moderna de alto nivel y, por último, la oportunidad de conservar y mantener embarcaciones - principalmente de madera - convertidas hoy en verdaderas joyas.

Ahora, el Comité Internacional del Mediterráneo (CIM), responsable en nuestros mares de la organización de competiciones y de diseñar las reglas de medición aplicables, da un paso más hacia la popularización de lo clásico, con la creación de nuevas clases y categorías, tal como voy a analizar a continuación.

"CLÁSICOS IOR"

Recordemos que el sistema de medición IOR era el que se utilizaba en las regatas de crucero en los años setenta y ochenta del siglo pasado hasta que, a principios de los noventa, fue reemplazado por el IMS, ahora ORC y ORC Club.

Hasta el presente, los barcos denominados "clásicos", clasificados por el CIM a efectos competitivos en Barcos de Época y Barcos Clásicos, tenían dos condiciones fundamentales para ser así considerados: la edad - haber sido botados antes

de 1975 los Clásicos y de 1950 los Época - y el material de construcción – madera o metal. Pero el tiempo corre, y barcos que cuando se implantó el Reglamento CIM y se instauraron regatas de vela clásica diferenciadas de otras regatas de crucero (finales de los años setenta) eran modernísimos, están hoy un tanto anticuados y no pueden ya competir contra unidades modernas. Así ocurre con los que estaban generalmente construidos en composite y medidos con el sistema IOR que, como hemos dicho, era el vigente en aquel entonces. Estos barcos se han quedado en una especie de "tierra de nadie". Ni son clásicos, en el sentido hasta ahora entendido, ni son barcos modernos, aunque puedan medirse en ORC u ORC Club y seguir regateando (que no compitiendo).
Pues bien, el CIM ha salido al rescate de los mismos creando una nueva clase denominada, como decimos, "Clásicos IOR" que "serán los construidos en madera, metal o composite, botados entre el 1 de enero de 1970 y el 31 de diciembre de 1984, en conformidad con sus planos originales y que hayan tenido un certificado IOR en ese período". Se traspasan, como vemos, dos líneas rojas: la de la edad límite (se llega a 1985) y la del material de construcción, dando carta de naturaleza al "composite". En principio, no se admiten los barcos construidos en serie, aunque el CIM puede hacer una excepción, en casos muy puntuales.
El CIM no ha explicado, o al menos no ha dado mucha publicidad a las razones que ha tenido para esta incorporación, pese a lo cual me parece oportuno hacer algunas consideraciones, por supuesto estrictamente personales.

a) Sería interesante saber porque se han escogido precisamente esas fechas límite (1970 y 1985) y no otras.
b) La incorporación de los Clásicos IOR construidos en composite aumentará el número de barcos participantes en las regatas de clásicos (mientras los clubes organizadores los admitan en las mismas) pero, evidentemente, va en contra del espíritu de lo que hasta ahora se ha considerado vela clásica.
c) ¿Los Clásicos IOR deberán tener certificado IOR (como los actuales Espíritu de Tradición deben tenerlo IRC o RI) o certificado CIM?
d) La posibilidad de admitir barcos de serie a discreción del CIM, por muy interesantes que hayan sido, ahonda más en la debilitación del citado espíritu de la vela clásica y puede ser objeto de controversias sin cuento.

© NICO MARTÍNEZ





© NICO MARTÍNEZ

ONE TON CUP

Otra curiosa novedad del Reglamento CIM es la creación de la Categoría "One Ton Cup", se entiende que dentro de la Clase Clásicos IOR. No se explican las razones que lo avalan, pero ya puestos, ¿por qué no una categoría "Mini Ton Cup", "Half Ton Cup", "3/4 Ton Cup" o "Two Ton Cup"?

MODERN CLASSICS

Y en esta marea creciente de apuntarse a lo clásico, están tomando también carta de naturaleza, aunque esta vez fuera del ámbito CIM, los llamados Modern Class (Leonardo Yachts, Spirit Yachts, etc.)
Son éstos barcos de construcción totalmente moderna pero que, mostrando formas de casco y/o aparejo clásicos, pueden estar fabricados en madera o fibra en diversos modelos (Spirit 111, 52, 46 o 30, Eagle 54, 44 o 38, por poner algunos ejemplos).
Indudablemente son barcos elegantes y de una gran belleza y, quizás más cerca de lo clásico que los citados IOR (al menos, en su aspecto), aunque la mayor diferencia con los clásicos de siempre está bajo el agua, ya que suelen tener quilla de bulbo y no corrida.
El CIM aún no ha contado con ellos, pero podría hacerlo en un futuro y, al igual que los Clásicos IOR, han comenzado ya a verse en algunas regatas de los diversos circuitos.
En fin, este es el panorama actual de lo que podríamos llamar "nuevos clásicos" y que, en cierto modo, suponen una revolución de lo que ha sido considerado, hasta ahora, como vela clásica.

Por Manuel Nadal de Uhler

EN LA PUIG VELA CLASSIC DE BARCELONA TRES FUERON LOS BARCOS QUE COMPITIERON EN LA NUEVA CATEGORÍA CLASSIC IOR: *OJALÁ, EMERAUDE* Y *SANDRA.*

Regata Cormorán

Gran cita anual bajo la Serra de Tramuntana

Más de 50 han sido las tripulaciones que este año se han reunido en el Reial Club Nàutic Port de Pollença para disfrutar del placer de navegar y competir por las bellas aguas de las bahías de Pollença y Alcudia, participando en el Trofeo Cormorán – Vinyes Can Axartel.

De estos cincuenta participantes, once competían dentro de la categoría de Clásicos CIM, mientras que otros cuatro conformaban el grupo de Espíritu de Tradición RI. El resto se repartían entre RI Clásicos (14), RI de clases 0 a 4 (15) y clase monotipos Flying Fifteen (6).

Mowgli (1964) de Patrick Harris, no tuvo rival en la categoría de Clásicos CIM, imponiéndose en las tres pruebas disputadas y superando con claridad al *Rossina di Mare* (1961) de Amador Magraner, segundo clasificado, y al *Nerissa* (1965) de Leonardo García de Vincentiis, que ha ocupado la tercera posición. Este barco responde a una clase creada por John Illingworth y Angus Primrose y que adoptó el nombre de Maica, al ser éste el que lucía a su popa la primera unidad construida en Inglaterra, allá por el año 1960. Sus inmediatos éxitos en las más afamadas regatas británicas en las que participó, a pesar de que su armador era francés, hizo que fueran muchos los que quisieran disponer de un Maica y eso hizo que sus diseñadores decidieran vender los planos a Macaniques de Normandía. *Mowgli* es, en concreto, la 34º unidad del diseño Maica que salió de este astillero, siendo botada en Cherburgo en abril de 1965 para ser entregada a sus expectantes armadores, los primos Michael y Quentin Jones, grandes regatistas que supieron llevar al *Mowgli* a lo alto del podium en numerosas ocasiones. Algo similar ocurre con su actual armador Patrick Harris, cuyo nombre destaca a su vez en el palmarés de la reñida clase Flying Fifteen.

Celeste di Mare sumó asimismo tres triunfos parciales para adjudicarse el primer puesto en la categoría de RI Espíritu de Tradición, acompañándole en el podio de esta clase el Furia 37 *Salina Tres* de José Antonio Ruiz y el Tofinou 9.5 *Chula* de Joaquín Cobarro. El *Celeste di Mare* también tiene su historia, pues su armador, el demostrado apasionado por los barcos clásicos Amador Magrané, lo descubrió colgando de una grúa debido

© G. WESTPHAL



© G. WESTPHAL



Nerissa (1965) de Leonardo García de Vincentiis.

© G. WESTPHAL



Mowgli (1964) de Patrick Harris,
primer clasificado de la categoría Clásicos.

a una vía de agua, y sintió un inmediato flechazo por este diseño de Sparkman & Stephens construido en 1971 por los inolvidables Astilleros Carabela de Badalona. De ahí al jardín de su casa – dónde prestarle todo el mimo preciso para, con sus propias manos, devolverle todo su esplendor inicial – hasta llegar el ansiado momento de su botadura y del inicio de su nueva carrera de éxitos.

El broche final a esta competición fue un recorrido costero entre las bahías de Pollença y Alcúdia, que puso a pruebas las habilidades como navegantes de los participantes y que, a su vez, les permitió disfrutar de la belleza sin igual de esta zona del norte de Mallorca y vivir la emoción de cruzar la línea de llegada, situada frente al dique de abrigo del bello puerto de Pollença, con los spis izados.

La entrega de premios, que tuvo lugar en la terraza del Reial Club Nàutic Port de Pollença, organizador del evento, contó con la presencia del presidente de la entidad D. Mateo Dupuy y del alcalde de Pollença D. Marti March.

Los veleros *Mowgli* (1964) de Patrick Harris en Clásicos CIM, el Carabela 32 *Celeste di Mare* (2020) de Amador Magrané en RI Espíritu de Tradición, el Puma 26 *Kresal* de Andreu Cirerol en RI Clásicos, el Sun Fast 32 *Lampo Rosso* de Joan Jofre LLabrés en RI y *Big Boy Nautica* en el monotipo Flying Fifteen, han sido los ganadores de la edición 2023 de este ya veterano Trofeo Cormorán-Vinyes Can Axartell.

www.rcnpp.club

Celeste di Mare, de Amador Magrané,
ganador en Espíritu de Tradición.





IMÁGEN TOMADA EN LA REGATA INTECLUBS DE © G. WESTPHAL

I Encuentro Vela Clásica Jávea

Exitoso arranque



Ilex (1898).

En el mes de junio se vivió un gran fin de semana en el marco sin igual del Club Náutico de Jávea, que se vistió de gala para recibir a una nutrida flota de barcos clásicos y de época, llegados para participar en el 1º Encuentro de Clásicos de la Comunidad Valenciana.

En una Comunidad como la de Valencia, en la que nunca han faltado buenos astilleros y mejores maestros de ribera, volcados en la construcción, reparación y mantenimiento de barcos de madera con un alto grado de experiencia y veteranía, era de rigor que algún club tomara la iniciativa de celebrar una regata o un encuentro de barcos clásicos, y el de Jávea ha sido el que ha dado el primer paso. Un paso que por los resultados se puede calificar de exitoso, especialmente ante el alto grado de satisfacción de cuantos acudieron a esta cita, prometiendo repetir, dado que este Encuentro de Clásicos nace con proyección de futuro. Ahora lo importante es que este evento se



Grayling (1900).



Niña Luisita (1930).

dé a conocer y anime a armadores de clásicos con base en puertos cercanos a soltar amarras y acudir a Jávea el próximo verano con el fin de compartir sensaciones y vivencias con otros armadores venidos de aguas más lejanas.

En esta ocasión no fueron pocos los que se animaron a navegar unas cuantas millas para estar presentes en este estreno. Entre ellos la goleta diseñada por Charles Nicholson y construida por Baglieto en el año 1930, *Niña Luisita* de Marzia Tigliaferri, llegada del C.N. Tomás Maestre y cuyo esfuerzo quedó debidamente compensado ante su triunfo en la categoría Época imponiéndose, en la única regata que finalmente pudo celebrarse de las dos previstas, a competidores de la talla del *Grayling* de Rafael Carrió de Valencia Mar, cutter cangreja diseño de J.F.Clyne construido en Inglaterra en 1900 y del cutter aúrico de 1899 diseñado por Charles Ernest Nicholson en 1898 de nombre *Ilex* y perteneciente al armador German Ruiz del RCN Torrevieja.

Altísimo nivel también entre los Clásicos, con el muy galardonado *Argos*, sloop bermudiano diseñado por Holman & Pye en 1964 y cuya armadora, Bárbara Trilling del New York Yacht Club, no deja de acumular triunfos, siendo una participante habitual en las regatas de clásicos del Mediterráneo, desplazándose a ellas desde su puerto base en Mallorca. En esta ocasión poco pudieron hacer sus contrincantes de clase, el *Adventures* de Wendy May del RCN Dénia y el *Optimist* de Carlos Cervantes de Valencia Mar, ante su veteranía. Otras dos tripulaciones tuvieron el honor de subir a lo más alto del podium, la del *Tikehau* de Alicia Otegui del CN Jávea, por su triunfo en Espíritu de Tradición y la del *Formidable Tai* de Vicente Meseguer, vencedor de la clase RI Clásicos. Estas dos clases sí que pudieron completar las dos regatas previstas, a pesar de la falta de viento de la segunda jornada que llevo al comité de regatas a dejar en puerto a los Época y Clásicos CIM.

En la entrega de trofeos, D. Arturo Miquel, presidente del Club Náutico de Jávea, subrayó el firme compromiso del mismo de que este Encuentro de Vela Clásica, se convierta en una de las citas anuales del calendario nacional.

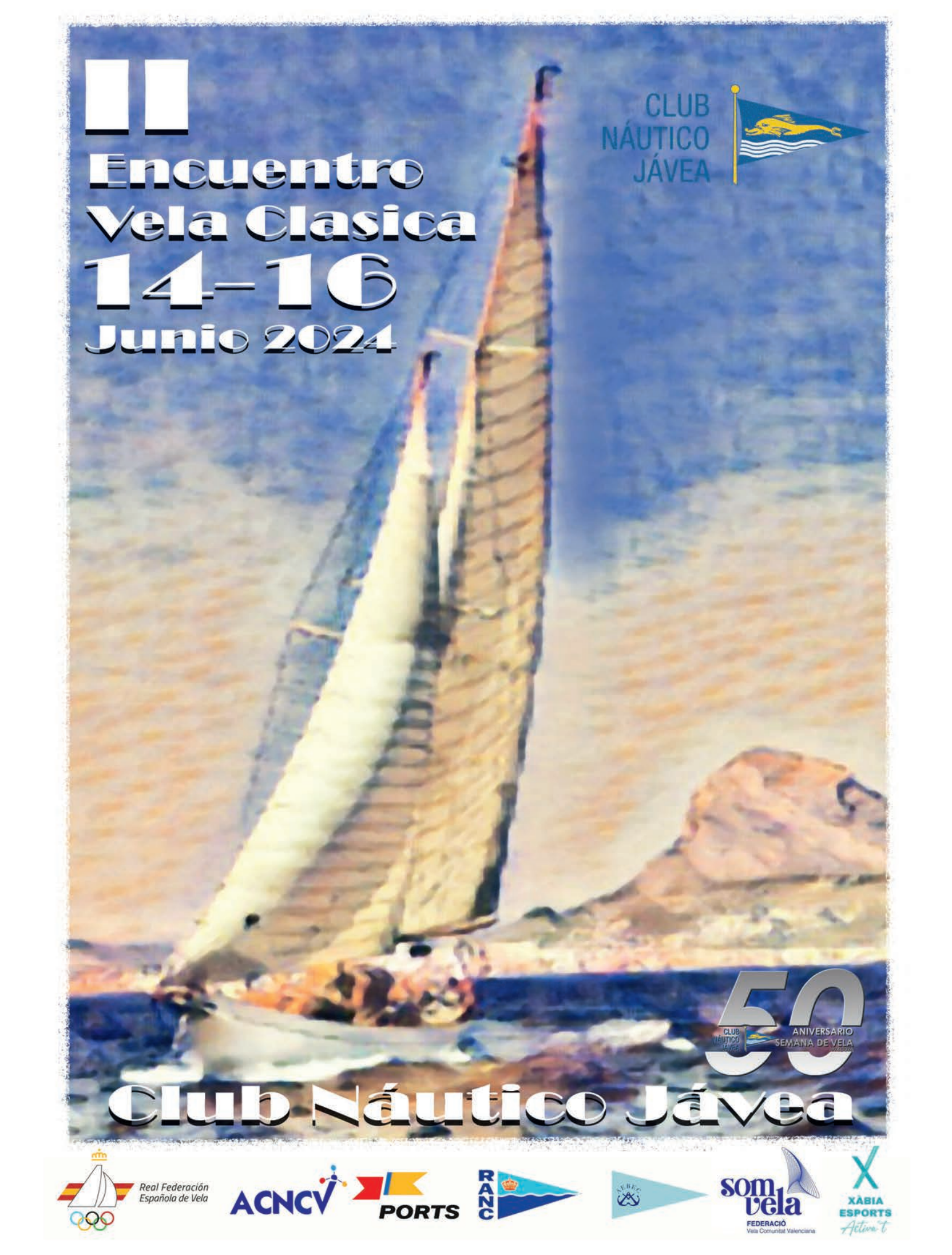
www.cnjavea.net

Seraphim, diseño de Philip Rodes de 1975.





Tripulación del *Niña Luisita* (1930), ganadora del trofeo en la categoría barcos de Época.


II
Encuentro
Vela Clasica
14-16
Junio 2024
CLUB
NÁUTICO
JÁVEA
50
ANIVERSARIO
SEMANA DE VELA
Club Náutico Jávea
Real Federación
Española de Vela
ACNCV
PORTS
RANC
som
vela
FEDERACIÓ
Vela Comunitat Valenciana
XÀBIA
ESPORTS
Activa't

Patín a vela
El placer de la simplicidad



Esta simplicidad se extiende también a su historia, ajena a programas deportivos de élite, a elaborados diseños de afamados arquitectos navales. Fue la población de a pié de una ciudad costera, como es Barcelona, la que, en su deseo de hacerse a la mar, buscó el medio de hacerlo

El hecho es que, a finales del siglo diecinueve, se había corrido la voz de lo saludable que resultaban los baños de mar y a la gente le había dado por acudir en masa a las playas, naciendo así clubes de natación o balnearios en la mayor parte de las ciudades y localidades costeras. Barcelona, con su amplia y cercana playa, no fue una excepción en esta nueva tendencia y así fueron surgiendo entidades como el Club Natación Atlético, Club Natación Pueblo Nuevo, sin poder olvidar al Club Natación Barcelona, fundado en 1907. No obstante, no fueron pocos los nadadores inquietos que, al observar que las aguas someras no tenían la claridad y pureza deseables y convenientes para mejorar su salud, desearon alejarse de la costa en busca de las bondades del mar abierto. Lo cierto es que el exceso de gente en las playas y el vertido incontrolado de aguas residuales, mermaban en la costa los beneficios que se les adjudicaba a los baños de mar. Y así, inspirándose unos y otros en un artefacto flotante que, pensado para avanzar mediante el uso de una pala o remo, se estaba ya extendiendo en otros países de Europa bajo el nombre de "Podoscaphe" en francés y de "Podoscope" en inglés, esos inquietos bañistas fueron dando forma a su versión particular de su medio de escape, ba-



A finales del siglo XIX, a pesar de la conflictiva situación de esos años, eran frecuentes las regatas de patines impulsados a pala en aguas de Barcelona.

sándose en dos flotadores unidos entre sí por unas cuantas bancadas. Con algo de inventiva y muchas ganas, fueron proliferando en las playas y clubes de la costa barcelonesa esos primeros patines a remo o pala, simples, ligeros y muchos de ellos de construcción propia a los que, con el tiempo, fueron añadiéndoles, en busca de menor esfuerzo, mayor velocidad y divertimento, una vela y poco más, utilizando el remo o pala como timón. Ni botavara que hiciera peligrar la integridad de sus cabezas, ni quilla que les complicara la maniobra de varada en la playa y sin tan siquiera timón, abandonando el uso de la pala cuando descubrieron que bastaba el mero desplazamiento del peso de su propio cuerpo para hacer que el patín orzara o abatiera. Los verdaderos pioneros en este avance fueron tres socios del Club Natación Barcelona quienes, aplicando estos conceptos muy simples, dieron vida al Patín a Vela, siendo el constructor del mismo Rafael Escolá quién, sobre la primera bancada de proa, habilitó una pieza a la que denominó tambucho para que sirviera de apoyo al palo, optando por una vela de tipo cangreja y contando con dos estays por banda y poco más. Otros dos socios que colaboraron en esta iniciativa fueron el ingeniero Francisco Gassol y el inspector de hacienda José Mª Lasaosa a quién, en el acta fundacional de la ADIPAV, se le reconoce como la primera persona que navegó en un patín a vela y se le nombró socio de honor. Por ese mismo tiempo, sin poder determinar fecha exacta, consta que en Badalona un "patinaire" de apellido Cabeza instaló un mástil de bambú y una vela improvisada, efectuando sus primeras navegaciones a vela. Lo cierto es que no tardaron en retarse unos a otros para ver quién navegaba más rápido, quién disponía de mejor vela, quién la trimaba mejor... dando pie a un espíritu regatero y con él a una declarada rivalidad entre los "patinaires" de los diversos clubes existentes, especialmente entre los socios de los veteranos Club Natación Barcelona (1907) y del Club Natación Badalona (1929), cada uno con sus propias ideas respecto a como debía ser el patín ideal.

Al entrar en la década de los 40, recién superados los trágicos años de guerra, se retomó la actividad deportiva, siendo evidente que la disparidad de criterios sobre las medidas, formas, peso y demás características del patín a vela o patí catalán, como también se le denomina, era absoluta, con enormes diferencias de prestaciones, especialmente al haber irrumpido con fuer-



Las playas atestadas de gente y el deplorable estado de sus aguas impulsó a dirigirse mar adentro, naciendo así el patín a remo que, con los años, daría paso al patín a vela o patín catalán.



Un patín a remo en Aiguablava en 1908. El "patinaire" es Francisco Sabater.

EL PATÍN A VELA O CATALÁN ES LA ÚNICA EMBARCACIÓN ÍNTEGRAMENTE ESPAÑOLA ACEPTADA COMO CLASE Y UNA DE LAS MÁS ANTIGUAS, AL HABER SIDO RECONOCIDA COMO TAL EN ENERO DE 1944, CUANDO TAN SOLO EL SNIPE Y EL STAR CONTABAN, DESDE EL AÑO 1940, CON DICHA CONSIDERACIÓN.

za en el mundo del patín los hermanos Mongé del Club Natación Badalona, quienes habían invertido tiempo e ingenio en el diseño de un prototipo que, de inmediato, se mostró muy superior en prestaciones a los demás patines existentes. Y es entonces cuando entra en la historia D. Carlos Pena Cardenal quién, ante la urgencia de disponer de una unidad de criterio, o sea de un monotipo, decide, en el año 1942, dilucidar qué diseño merece ese honor, mediante la celebración de una regata en Vilanova i la Geltrú. Poca o más bien ninguna dificultad tuvieron los hermanos Luis y Emilio Mongé para, tras haber ya arrasado en las fiestas de Las Santas de Mataró, demostrar, en esa regata decisiva, la clara superioridad de su diseño, basado en cascos idénticos entre sí pero con notables diferencias entre proa y popa, para reducir con ello la deriva y potenciar el ángulo de ceñida. Quedó así decidido que sobre ese modelo concreto se basaría el reglamento de competición y los planos de construcción que, en el año 1943, fueron presentados al Presidente de la Federación Española de Clubes Náuticos, D. Arturó Sedó, como parte de la solicitud de creación de la Secretaría Nacional de Patines a Vela, que acabó siendo aprobada en enero de 1944 por la Delegación Nacional de Deportes, siendo nombrado como Secretario General D. Antonio Sarrá Mas. Como características generales, se fijaba una eslora de 5,5 metros, una vela tipo marconi de 11 m² y una altura de palo desde la cubierta de 6,50 metros. A partir de esa fecha se pudieron ya celebrar todo tipo de regatas oficiales, como el Campeonato de España de patines a vela, que se ha venido celebrando desde 1944 sin interrupción. Hasta esa fecha los constructores de patines a vela habían sido varios, debiendo destacar entre ellos a Rafael Escolá – considerado el primer constructor de un patín a vela propiamente dicho - a Marimón y a los hermanos García y, a partir de ahí, tanto ellos como los que fueron surgiendo, como Joaquín Rovira, Josep Farrés, Pere Cuadrat, Josep Rovira, Santi Castells, Albert Ferrer y Antoni Soler admitieron, sin lugar a dudas, la elección del monotipo Mongé como el mejor diseño para el Patín a Vela.



El deseo de alejarse de la playa, mediante el patín a remo, era compartido entre hombres y mujeres. El objetivo era huir de playas atestadas e ir en busca de aguas más limpias y claras.



Se da por seguro que Rafael Escolà fue el primer maestro de ribera que puso una vela a un patín, convirtiéndose luego en el constructor de la mayoría de cuantos regatearon durante los años 30.

Vino luego, en 1951, la fundación de ADIPAV – Asociación Deportiva Internacional de Propietarios de Patines a Vela, que tuvo como primer presidente a D. Carlos Pena, presidencia que se alargó hasta 1967. Con el transcurso de los años, se fueron produciendo ligeros cambios en las normas de clase, como el de la manga, que en 1973 se permitió ampliar hasta 1,60 m.

Pero aunque aquí acaba la historia del inicio y desarrollo del Patín a Vela o Catalán, aún queda mucho tema del que hablar, al tratarse de una clase en pleno auge, con un presente sumamente activo y un futuro muy halagüeño, incluso a nivel internacional, po-


LA VANGUARDIA
BARCELONA
CUATRO PÁGINAS
NOTAS GRÁFICAS
EL DEPORTE NÁUTICO

La primera regata importante, en cuanto a número de participantes, tuvo lugar en el Club Natación Barcelona en el año 1932, con motivo de las festividades de La Mercé, tal como queda patente en la portada de La Vanguardia que reproducimos. En la misma participaron representantes del Club Natación Badalona, Club Natación Poble Nou, Club Natación Atlético Barceloneta y Club Natación Barcelona.



En las regatas de los años '30 e inicios de los '40, los patines eran de todo tipo e incluso sus aparejos, pues se mezclaban velas cangrejas con marconi.



El aparejo inicial lucía una vela cangreja.



En el año 1964, Guido Depoorter Lodewyck viajó a Barcelona, desde su Bélgica natal, descubriendo en sus playas la existencia del Patín a Vela y, seducido por el mismo, no dudó en adquirir uno y hacerse a la mar. Para ello buscó antes información escrita sobre el porqué del patín, en cuanto a sus formas, sistema de gobierno, secretos para sacarle el mejor partido, etc., viendo, atónito, que ésta era inexistente. Tan solo un cursillo práctico le aclaró, superficialmente, cómo debía comportarse a bordo para poder ir hacia dónde quisiera dirigirse. De hecho, constató, tras consultar con los que mejor navegaban, que la posición de los mismos era la de no saber o no querer explicar sus conocimientos o trucos. Esto le llevó a dedicarse plenamente a experimentar por sí mismo, a analizar, a entender cada elemento y cada reacción o comportamiento del patín frente al desplazamiento de su propio peso y al trimado de la vela, para plasmar sus conclusiones en un libro que desde su edición, en 1974, ha sido y sigue siendo la Biblia de los "*patinaires*": "*El Patín a Vela*" de la colección Vintage Herakles.



Guido Depoorter junto a su hijo Joost, campeón de Cataluña de Patín Junior en 1973 y 1974.



Regata en Vilanova i la Geltrú, en el año 1942, en la que competían patines de diversas procedencias para decidir cual iba a ser el diseño elegido como monotipo, según los resultados que obtuvieran. El triunfo del modelo creado por los hermanos Mongé de Badalona fue total e inapelable, siendo el suyo el finalmente seleccionado como base para fijar las normas del Patín a Vela, aceptado como clase en enero de 1944.

tenciado ahora por el marcado interés de Grant Dalton y de cuantos componen la amplia "familia" de la America´s Cup, por este simple, singular y veloz velero nacido de la iniciativa popular y que, ya como clase, ha sabido mantenerse activa durante 80 años haciendo felices a aficionados de todas las edades, pues si hay un velero que permite regatear a abuelos contra nietos, en igualdad de condiciones... ese es el Patín a Vela.



Además de haber resultado decisivo a la hora de determinar el monotipo definitivo para dar cuerpo a la clase y de haber sido presidente de Adipav durante dieciseis años, desde su fundación en 1952 hasta 1967, Carlos Pena era un gran deportista, con una clara preferencia hacia el Patín a Vela.



Entre los pioneros del Patín a Vela destacó la figura de Domingo Longás, gran deportista que acumuló un palmarés inigualable.



Los hermanos Luis y Emilio Mongé del Club Natación Badalona, creadores del monotipo que, al imponerse en la regata selectiva de Vilanova i la Geltrú, marcó las bases para el nacimiento, en enero de 1944, de la clase Patín a Vela. Sus dos flotadores presentaban la peculiaridad de no ser simétricos proa/popa, reduciendo así la deriva y potenciando el ángulo de ceñida.

PATÍN A VELA
80º ANIVERSARIO COMO CLASE

Lejos de languidecer, como ocurre con otras clases, y quizás por la ausencia de esa tan temible guerra de armamento que se han dado en otras categorías, especialmente en las olímpicas, la del Patín a Vela se mantiene sumamente activa, sumando día a día nuevos adeptos. A ello no es en absoluto ajena la labor de Adipav, en cuanto a su promoción a nivel nacional e internacional y la existencia de clubes de playa sumamente dinámicos a lo largo de nuestro litoral, evidentemente con una claro predominio en las costas catalanas. Uno de los hechos que han contribuido a dinamizar al Patín a Vela ha sido, sin duda alguna la iniciativa del constructor Antonio Soler, en 1968,



El patín entusiasma a aficionados de todas las edades, siendo numerosa la cantera de jóvenes regatistas, de ambos géneros, que compiten entre sí con total deportividad. En la foto vemos a Nina Esteba, secretaria de ADIPAV y miembro de una conocida familia de regatistas de Patin a Vela, navegando frente al inconfundible skyline de Barcelona.

de crear una versión Junior del Patín a Vela, de dimensiones más reducidas que, a lo largo de los años, ha conseguido atraer a esta clase a un sinfín de niños y jóvenes que sienten verdadera pasión por este tipo de navegación, tan simple y a la vez tan deportiva. El Club Patí Vela Barcelona y el Club Náutico de Sitges, en la bella costa de Garraf, son dos de los más



La clase Junior cuenta con una gran aceptación entre niños y jóvenes.

Peco Mulet en regata, de pié y listo para ir a proa, con el objetivo de, mediante el desplazamiento de su peso, orzar para virar la boya de sotavento.





El Patín a Vela es una clase mixta, siendo numerosas las féminas que navegan y compiten, destacando entre ellas Ana Pujol, ganadora del Campeonato de Catalunya en absoluto, en los años 1993,2012 y 2013.

activos en la promoción de esta clase Junior, mediante la organización de cursos de formación, entrenamientos y regatas, a lo largo de todo el año.

La flota de la clase Patín a Vela Senior mantiene a su vez una tendencia creciente y no tan solo en su zona de origen, con 26 clubes activos a lo largo del litoral catalán, sino en el resto de España, con presencia en Andalucía, en la Comunidad Valenciana y en Baleares. También fuera de nuestras fronteras hay una creciente afición por el patín, con practicantes en Bélgica, Francia y Alemania e incluso en Argentina y Chile, habiendo llegado también imágenes de su presencia en lugares tan lejanos como Qatar o Japón. Es, sin duda alguna, un tipo de navegación que allá dónde va sorprende y convence.



De barlovento a sotavento y en plena ceñida, Peco Mulet, Jordi Lamarca, Joaquim Roig y Pere Crespo, todos ellos con un abultado palmarés a sus popas.



Grant Dalton junto a Miquel Angel Alonso, actual presidente de ADIPAV.

Solo le faltaba, para su expansión, el espaldarazo que está recibiendo, por el notable interés mostrado por Grant Dalton y el resto del equipo neozelandés de la America's Cup por este barco tan peculiar, prácticamente único en el mundo. Concentraciones de patines, como la celebrada en Vilanova i la Geltrú coincidiendo con la primera regata preliminar de los AC45, con 200 patines presentes, dan muestra del buen estado de salud de esta clase, del entusiasmo de sus componentes y de la vistosidad e interés deportivo de su peculiar forma de gobierno. Queda ahora pendiente aceptar el reto lanzado por Grant Dalton de elevar esta cifra a 300 el próximo año, con motivo de la celebración de la America's Cup en Barcelona. Es esta, sin que quepa la menor duda, una clase veterana por su historia y sumamente joven por su espíritu y sus posibilidades de desarrollo, una bella mezcla entre pasado y presente, que también queda reflejado en quienes la componen, ya que navegar en patín es una actividad plenamente intergeneracional.

Para más información: www.adipav.org/



INTERNATIONAL ADIPAV CUP 2019 - KEMPEN - Alemania.

CIRCUITOS Y ASOCIACIONES
¿Quién es Quién?



© NICO MARTÍNEZ

Hace ya unos doce años, los clubes organizadores de las regatas de barcos clásicos más importantes de España, y por entonces prácticamente las únicas, se reunieron para crear el Trofeo Clásicos Mare Nostrum como Circuito de Vela Clásica en España.
Un tiempo después, en 2017, los mismos clubes promovieron la creación de SEA FEVER, la primera revista española de vela clásica y una de las pocas existentes en Europa.

Ambas ideas han tenido éxito. Creemos que el Circuito ha contribuido a animar la afición por la vela clásica, como demuestra el número creciente de regatas que se van creando y las peticiones de clubes para integrarse en el mismo. Por su parte, SEA FEVER es una realidad sostenida, que va ya por su número catorce (edición semestral) con contenidos que reflejan tanto las realidades actuales de la vela clásica como antecedentes y episodios de la vela tradicional, en cuanto a barcos, armadores, diseñadores, regatas y constructores.

Este auge de la vela clásica ha dado lugar a la aparición de otros "circuitos". En España, la Real Federación Española de Vela (RFEV) creó hace unos años la Copa de España de Vela Clásica, en forma de trofeo adjudicado al vencedor de una serie de regatas que, "casualmente", coincidían con las del Circuito Mare Nostrum. Las buenas relaciones entre los clubes organizadores y la Federación llevaron a unificar ambos trofeos, de forma que el Circuito citado tiene ahora, como título asociado, el de "Copa de España de Vela Clásica" que cuenta, por cierto, con un trofeo donado por la AEBEC (Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos) lo cual constituye una buena muestra de coordinación y buenas relaciones. "Entente cordiale" que se extiende a la Real Asociación Nacional de Cruceros (RANC), donadora tradicional de los trofeos del Circuito.

La misma RANC, por otra parte, ha creado recientemente su propio circuito en el que incluye, además de las regatas que componen el Mare Nostrum, una serie de competiciones de reciente aparición, como son las que se celebran en Valencia, Sitges, Port de Pollença o Jávea.

A escala internacional, y dentro del mismo Mediterráneo Occidental en el que nos movemos, nos encontramos con que el CIM (Comité Internacional del Mediterráneo) intenta reverdecer viejos laureles y, volcado ahora exclusivamente en la vela clásica, anunció este año la creación del nuevo Circuito CIM, compuesto por diez regatas en Francia, España, Italia y Mónaco, tres de ellas españolas (Barcelona, Palma y Mahón), aunque parece que pueden ir variando de año en año. Y por último, la recién formada asociación de armadores VCYC (Vintage Classic Yacht Club) ha creado también su propio circuito, compuesto por cinco regatas elegidas anualmente por sus socios y en el cual ha entrado este año la Copa del Rey de Barcos de Época del Club Marítimo de Mahón. Como vemos, una amplia panoplia de circuitos donde escoger (o no escoger, intentando participar en todos).



© NICO MARTÍNEZ

En 2023 conocemos hasta el momento los ganadores del Trofeo Clásicos Mare Nostrum y, por ende, de la Copa de España de Vela Clásica ("*Clarionet*", "*Marigan*", "*Argyll*" y "*Salina Tres*", con "Clarionet" como vencedor absoluto) y, también, los ganadores del Circuito RANC ("*Greyling*", "*Argyll*", "*Nerissa*", "*Celeste de Mare*" y "*Salina Tres*") y esperamos que, antes de fin de año, conoceremos los demás.

Si los circuitos son varios, también lo son las entidades o asociaciones que se ocupan de la vela clásica, con referencia especial a nuestro país. En España, la responsabilidad última corresponde a la RFEV, que cuenta con un Comité de Cruceros en el que un vocal representa a la vela clásica. Después está la RANC, tradicionalmente en no muy buena armonía con la RFEV, aunque ahora parece que han llegado a un cierto entendimiento. La RANC es la representante en España del Comité Internacional del Mediterráneo (CIM), si bien en el mismo está también representada la RFEV, además del Real Club Náutico de Barcelona, como socio fundador. Por último, en España tenemos también a la AEBEC, que constituye una asociación de armadores y que está también presente en el CIM, con voz pero sin voto.

Las funciones o responsabilidades de cada asociación son, someramente, las siguientes:

a) El CIM es la autoridad internacional reconocida en el Mediterráneo para la vela clásica. Ejerce su función mediante la redacción, publicación y mantenimiento del reglamento de medición CIM para barcos de época y clásicos. Dicta también ciertas normas en cuanto a la organización de regatas de vela clásica.
b) La RANC tiene por cometido principal emitir Certificados de Medición CIM, por delegación del Comité y con el beneplácito de la RFEV. La formación y acreditación de medidores CIM sería otra de sus funciones, ocupándose también, por delegación de la RFEV, del reglamento y sistema de medición RI, que tiene cierta relación con la vela clásica ya que es el que se exige en España para entrar en la clase Espíritu de Tradición, mientras que en el resto de paises se utiliza el certificado IRC.
c) La RFEV, como autoridad superior, dicta las normas por las que deben regirse todas las competiciones, salvo excepciones autorizadas.
d) La AEBEC representa a sus armadores asociados y su función, consecuentemente, es velar por sus intereses ante las instituciones, en las cuales puede tener el papel que las mismas le otorguen.

El sistema funciona relativamente bien, aunque tiene disfunciones que no costaría mucho evitar, por ejemplo:

a) El CIM viene funcionando de una forma un tanto confusa, como demuestra el intento y no sabemos si realidad, del circuito del que hemos hablado anteriormente, la información del cual ha sido escasa y poco clara.
b) Por otra parte, el sistema de medición CIM sigue teniendo alguna laguna importante, como la no consideración del desplazamiento y, en general, resulta complicado, quizás de forma excesiva. En este año que acaba ha causado cierta confusión la determinación del número de tripulantes permitido a bordo y la aparición inusitada de una nueva clase, la de Clásicos IOR. Como éramos pocos ….

   Claro que, en su descargo, hay que decir que homogeneizar la forma de juzgar las características de barcos tan dispares, no es cosa fácil.
c) La RANC, según opinión general, debería reforzar su gabinete técnico con el personal que fuera necesario, de forma que pudiera dar adecuada respuesta a los planteamientos de una flota cada vez más numerosa y cada vez con un mayor nivel de conocimientos y exigencia. Parece también que debería prestar más atención a la formación de nuevos medidores especializados en vela clásica.

   Por último, su interlocución con los armadores y con los clubes podría mejorar sensiblemente, sobre todo haciéndola más sistemática, continuada y coherente. No estaría de más la convocatoria de reuniones periódicas con una temática predeterminada (agenda) y con resultados que fueran luego comunicados (acta), difundidos y, en su caso, adoptados o implantados.
d) La RFEV presta a la Vela Clásica una atención marginal, no acorde con la importancia y popularidad que va teniendo en España.



© NICO MARTÍNEZ

Si quiere tener a la RANC en su órbita, lo cual parece bastante lógico, debería dotarla de medios suficientes para el desempeño de su labor.

e) Las relaciones entre RANC, CIM y AEBEC transmiten un cierto punto de confusión que sería bueno aclarar.

f) Utilizar solo en España el Sistema RI para los barcos Espíritu de Tradición, en detrimento del mucho más universal IRC complica la organización en nuestro país de regatas internacionales y responde solamente a razones que no tienen nada que ver con la vela clásica.

Por último, habría que añadir que las regatas de vela clásica gozan ya de bastante popularidad, aunque la verdad es que los barcos que participan en competiciones son una minoría, al lado de la gran flota de embarcaciones clásicas que pueden verse en los muelles de los clubes náuticos. Sería una interesante labor de todas las instituciones y asociaciones citadas, estimular e interesar a dicha gran flota en alguno de los circuitos ya citados, o al menos en alguna de las regatas que los componen. *Por Manuel Nadal de Uhler*

CIRCUITO	ORGANIZADOR	REGATAS
CLASICOS MARE NOSTRUM	RCN BARCELONA CDM MALLORCA CM MAHÓN CN PUERTO SHERRY CN ESTARTIT	Puig Vela Clásica (Barcelona) Illes Balears Classics (Palma) Copa del Rey Barcos de Época (Mahón) Semana Clásica Puerto Sherry Vela Costa Brava Clásica (L'Estartit)
CIRCUITO CLÁSICOS RANC	REAL ASOCIACION NACIONAL DE CRUCEROS	Puig Vela Clásica (Barcelona) Illes Balears Classics (Palma) Copa del Rey Barcos de Epoca (Mahón Semana Clásica Puerto Sherry Vela Costa Brava Clásica (L'Estartit) Encuentro Vela Clásica Jávea Regata Cormorán Port de Pollença
COPA DE ESPAÑA DE VELA CLÁSICA	REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA	Idem anteriores
CIRCUITO CIM	COMITÉ INTERNACIONAL DEL MEDITERRANEO	Puig Vela Clásica (Barcelona) Illes Balears Classics (Palma) Copa del Rey Barcos de Época (Mahón) Argentario Sailing Week (Santo Stefano) Vele d'Epoca d'Imperia Raduno Vele Storiche (Viareggio) Voiles d'Antibes Régates Royales (Cannes) Voiles de Saint-Tropez Mónaco Classic Week
CIRCUITO VCYC	VINTAGE CLASSIC YACHT CLUB	Copa del Rey Barcos de Época (Mahón) Argentario Sailing Week Vele d'Epoca d'Imperia Voiles d'Antibes Voiles de Saint-Tropez





Hotel Puerto Sherry,
la mezcla perfecta:
vistas excepcionales
y pasión profesional
para hacer de tu evento
algo realmente especial.

PUERTO
SHERRY
HOTEL

hotelpuertosherry.com

Puerto Sherry. Avda. de la Libertad s/n
11500 El Puerto de Santa María, (Cádiz)
T. (+34) 956 872 000
reservas@hotelpuertosherry.com

VARADERO MASNOU

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN





Varadero · Chorreado Decapado · Osmosis · Mecánica · Electricidad · Carpinteria · Pintura · Poliester · Electrónica · Tienda

PRESUPUESTOS Y ESTUDIOS TÉCNICOS PARA TODO TIPO DE REFORMA Y REPARACIONES



RESTAURACIÓN SEA FEVER

Obra viva, obra muerta, barnices, carpintería y remotorización *Solé Diesel*

Pto. Deportivo El Masnou • Apdo. Correos, 50 - 08320 EL MASNOU (Barcelona)
Tel. 93 555 02 58 • e-mail: administracion@varaderomasnou.es
www.varaderomasnou.es

VARADERO MASNOU SL
Reparación y mantenimiento de embarcaciones

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE BARCOS DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

SOCIOS DE AEBEC EN EL CIRCUITO ESPAÑOL

Da gusto ver como de año en año va aumentando la participación de barcos españoles a las regatas de clásicos de nuestro circuito. En 2023 fueron 38 barcos que participaron en por lo menos una de las regatas de la Copa de España. De ellos, 22 eran socios de la AEBEC un porcentaje muy elevado. Si a ello le añadimos que también regatearon algunos socios extranjeros de la AEBEC, la relación resulta aún más lisonjera. Para nuestra Junta este resultado es un aliciente para obtener mejores resultados y que todos los barcos españoles que participan en nuestras regatas acaben apoyando a nuestra Asociación. Naturalmente, sin olvidarnos de aquellos socios que no participan con sus barcos a las regatas, porque prefieren usarlos para crucero o de aquellos otros que no son siquiera armadores de barcos clásicos pero nos apoyan por su interés por la cultura y los valores que promocionamos.

NUEVA CLASE CLASSIC I.O.R. VISTA DESDE LA EXPERIENCIA ESPAÑOLA DE ESTE AÑO

No sabemos por que razón, si por desidia por parte de los representantes activos del CIM en España, por falta de coordinación entre los clubes que conforman el circuito o bien si por la suma de ambas o por alguna otra que no llegamos a vislumbrar, pero el caso es que sólo ha habido categoría I.O.R. como tal en la Regata Puig. Y no ha sido por falta de barcos, porque los había I.O.R. en todas. También nos ha parecido contradictorio que aquellos deportistas que tanto habían jaleado la promoción de esta categoría, no hayan participado finalmente en el circuito. Desde el enfoque de la defensa del patrimonio náutico somos favorables a la puesta en valor de todos los barcos antiguos, sean del material que sea. Por ello hemos creado una vocalía separada para estos barcos, desde la que vamos a pergeñar, junto con los clubes organizadores, una serie de reglas. Pero todo ello ha de ser organizado de manera paralela e independiente de los clásicos, con reglas claras y propias de la categoría de los barcos que queremos defender, sin ningún otro tipo de vínculos con los clásicos que no sean estar en las mismas regatas. Cualquier otro sistema nos alejaría del objeto propio de nuestra Asociación y del CIM que es el mantenimiento, la protección y la promoción de los barcos clásicos de madera y metal. Por ello nos preguntamos: ¿por qué se han abierto las puertas de las regatas de clásicos a barcos de composite hasta el 1984 y no se abren a barcos de madera de los mismos años e incluso de los 90/2000? Nosotros creemos que tendría más sentido. Estos son temas en los que os animamos a decir vuestro parecer, escribiéndonos a info@aebec.org. Los resultados de vuestras contribuciones, los haremos públicos en nuestra próxima Asamblea de fin de año. **www.aebec.org**

© NICO MARTÍNEZ



Matrero (1970), Two Tonner IOR diseño de German Frers y construido en fibra, considerado como barco clásico, dentro de la nueva categoría Classic IOR recientemente constituida por el CIM.



Según el CIM, Valentina (1984) de madera moldeada no es un clásico sino un "Espíritu de Tradición".

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA



ECOVELA TRASFORMA VELAS EN OPORTUNIDADES SOCIALES

La Fundación Vela Clásica de España presenta oficialmente la tienda online de "Ecovela". Este proyecto innovador ha dado vida a bolsas y maletas elaboradas artesanalmente con tejido de vela de barco reciclado, marcando un hito en la moda sostenible y solidaria. Lo que hace que Ecovela destaque no es solo su compromiso con la sostenibilidad, sino también su enfoque social único, ya que la colaboración directa con la asociación Astus y la ONG Proyecto Abraham ha dado origen a una cadena de producción que no solo preserva el medio ambiente, sino que también crea oportunidades de empleo e impulsa el desarrollo social. En esta colaboración pionera, Astus se encarga del corte y lavado de las velas recicladas, mientras que Proyecto Abraham asume la responsabilidad de confeccionar los productos finales. Este enfoque no solo garantiza la calidad de los productos, sino que también contribuye al bienestar de la comunidad.

La colección inaugural de Ecovela presenta siete diseños únicos, cada uno contando una historia única de supervivencia y superación de los barcos que estas velas han impulsado para sus navegaciones. Los tejidos, que incluyen dacrón, kevlar y carbono, han sido seleccionados con cuidado para reflejar la autenticidad de las velas recicladas. Detalles meticulosos, como las cintas de algodón orgánico reciclado y las etiquetas, han sido diseñados con precisión para garantizar la diferenciación del producto y reafirmar el compromiso con el medio ambiente. Lo más emocionante es que cada bolsa Ecovela lleva consigo una identidad única, al tener inscrito en su interior el nombre del barco que ha donado su vela para su creación. Esto no solo añade un toque personal, sino que también rinde homenaje a la rica historia de cada embarcación. Pero esto es solo el comienzo, ya que la Fundación Vela Clásica de España tiene grandes planes para la temporada navideña, con la promesa de lanzar hasta cinco nuevos diseños. Así que prepárense para explorar nuevas historias tejidas con cada bolsa, mientras Ecovela navega hacia un futuro más sostenible y socialmente consciente.

www.fundacionvelaclasicadeespana.es

NUEVA ATARAZANA EN PUERTO SHERRY

En un paso audaz hacia la sostenibilidad marítima, la Fundación Vela Clásica de España está dando un nuevo impulso a sus operaciones con la construcción de instalaciones vanguardistas en su Atarazana en Puerto Sherry. Manteniendo firme su compromiso con la economía azul y circular, estas instalaciones cerradas, contiguas a su carpa original, estarán completamente operativas a partir de enero del 2024. El proyecto, que se está llevando a cabo con visión ecológica, utiliza 10 contenedores marítimos reciclados para crear un espacio multifuncional que servirá como taller, almacén y oficinas. Su ubicación estratégica actuará como barrera contra los vientos de Levante y Poniente, proporcionando protección adicional a la carpa existente. Estas instalaciones tienen la capacidad de albergar embarcaciones de hasta 16 metros de eslora.

Como parte integral de este proyecto innovador, la Fundación ha restaurado un carro hidráulico con una capacidad de 25 toneladas. Este equipo permitirá la manipulación eficiente de embarcaciones tanto dentro de la carpa como en la nueva nave cerrada, asegurando un manejo suave y seguro en todas las etapas. Con una inversión total que supera los 75.000 €, la Fundación tiene como objetivo financiar este ambicioso proyecto a través de donativos, sponsors y subvenciones europeas. Este enfoque colaborativo refleja su compromiso con el desarrollo sostenible y la promoción de prácticas marítimas responsables.



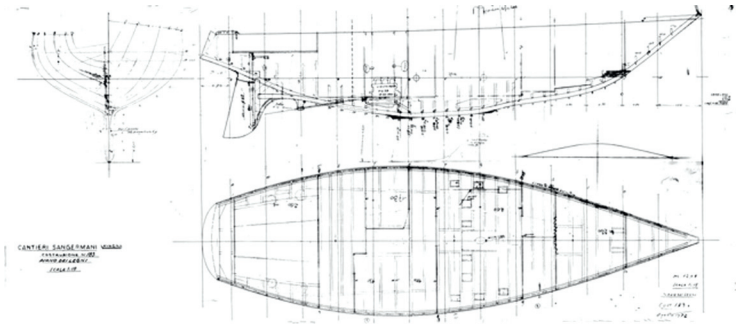


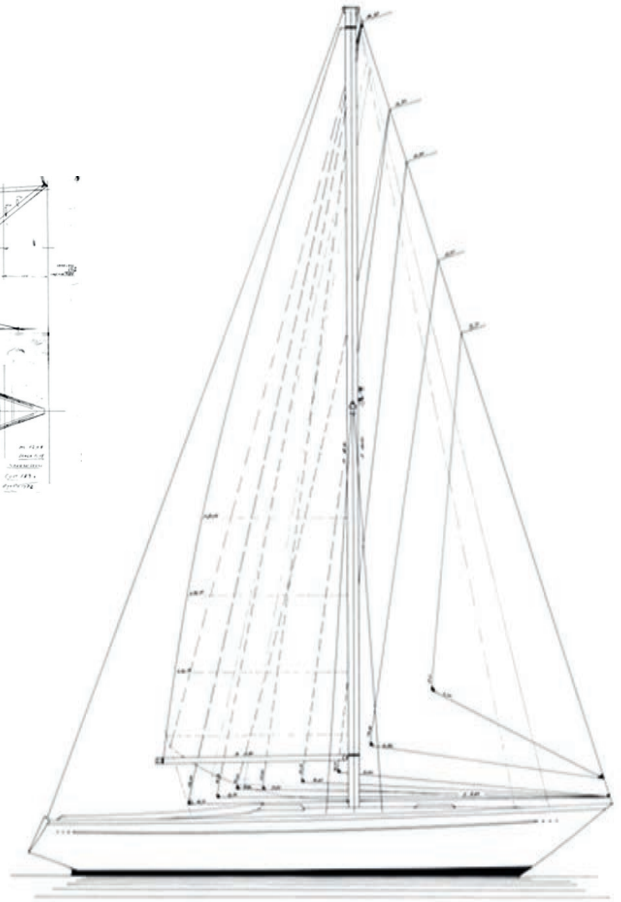
SLOOP BERMUDIANO

MARGARITA ESTÁ LINDA LA MAR

Margaritaestálindalamar

Diseño: Cesare Sangermani | Astillero: Cantieri Sangermani, Lavagna | Año: 1972 | Aparejo: Sloop | Eslora: 12,08 m | Eslora en flotación: 8,90 m | Manga: 3,75 m | Calado: 2,00 m | Desplazamiento: 8,08 t





Churro puede parecer un nombre muy raro para un barco, pero en la jerga local de Lavagna, donde está el astillero Sangermani, significa "guapo". Y así llamaron los Sangermani, padre e hijo, al nuevo barco que diseñaron ellos mismos y construyeron en 1972 con la intención de hacer una pequeña serie en fibra de vidrio, material que por entonces ya estaba superando a la madera por cantidad de construcciones. De esta manera, el casco del *Churro* fue llevado a una de las mejores empresas de laminado de fibra del momento, en la que para perfeccionar la calidad del molde que iban a construir, a partir de él, recubrieron el casco con una fina capa de fibra, para evitar las imperfecciones debidas a la porosidad de la madera. Desde entonces el *Churro* ha mantenido esa capa, que podemos considerar original. Además que para servir de molde para una serie en fibra, el *Churro* estaba pensado para pregonar las virtudes de los Sangermani en los campos de regata, llevado por una tripulación familiar y de empleados del mismo astillero. Pero el barco se vendió en fase de acabado a un cliente que lo bautizó *Santa María* y que daría lugar a una familia de barcos, todos Sangermani y todos con el mismo nombre, típicamente precedido por el numeral, hasta el *Quinta Santa Maria*, un barco de carbono, en el que Sangermani sólo se ocupó del interior. El *Santa María* dio lo mejor de sí en las regatas en las que participó. Las líneas son las típicas del I.O.R. con una planta en rombo, notables lanzamientos en proa y popa y líneas de agua muy finas, pero sin las tensiones que saldrían más adelante, para burlar la regla. Unas líneas depuradas lateralmente y caracterizadas por una forma en V marcada en las vistas de frente. La superficie mojada queda de esta manera reducida a la mínima expresión y hacen del *Margaritaestálindalamar*, como ahora se llama inspirándose en la famosa poesía de Rubén Darío a Margarita Debayle, un barco muy veloz en todas las condiciones. El aparejo es el típico de la época, de elevado coeficiente de alargamiento, en que la mayor es reducida y las velas potentes son las de proa y en el que prima la máxima de un winche para cada maniobra, algo aparentemente complicado pero de lo que se fue prescindiendo más por razones económicas que prácticas. La cubierta está totalmente despejada y sólo marcada por los elegantes guardamares de la bañera. No tiene el marcado peralte que tendrán diseños posteriores. Internamente el *Churro*, al estar concebido como barco de regata puro, se terminó de manera austera, aunque con la típica calidad de Sangermani. Hoy navega por las Islas Baleares, con base en Palma de Mallorca.

Texto: Leonardo García de Vincentiis

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 m^2 | 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.

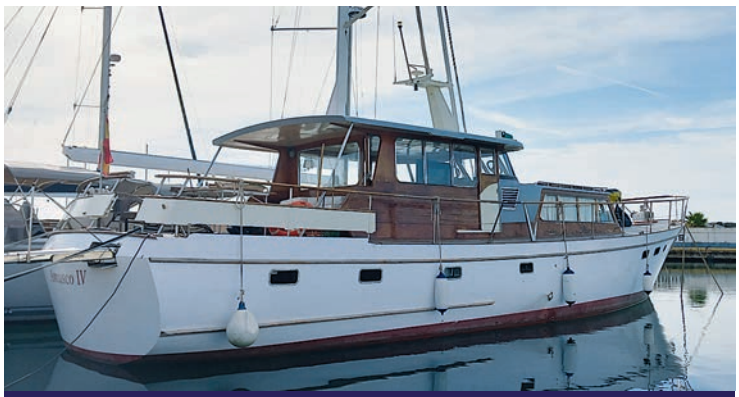
Eslora 7,62 m | Manga 2,42 m | Calado 1,83 m | Desplazamiento 2,1 t. | Precio 76.000 € + IVA



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 €



MELTEMI

Holman & Pye, Carabela 1975, madera moldeada 4 capas, precioso interior. Barco de crucero muy confortable y seguro. Doble timonera, potente aparejo de ketch con winches eléctricos. Motor y generador revisados, baterías nuevas, aire acondicionado, neveras y congeladores. Excelentes condiciones, precio muy interesante.

Eslora 17,68 m | Manga 4,37 m | Calado 2,80 m | Desplazamiento 22 t | Precio 195.000 €

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

www.barcos-singulares.com

VENDIDO UN BARCO HISTÓRICO ESPAÑOL



El Nanany ha encontrado un nuevo armador entusiasta. Después de una vida llena de viajes por el Mediterráneo y el Atlántico, con su anterior propietario, la salud declinante de éste y su reciente muerte llevaron al barco a una situación de triste abandono, que amenazaba su integridad.

El *Nanany* se botó en Bilbao, en 1967 en los Astileros Udondo de la familia Alonso-Allende, tercero y último de una serie de tres barcos gemelos, nacidos del famoso diseño número 1710 de Sparkman & Stephens, el más producido de este bufete. Del mismo diseño salieron el *Diana III*, danés, campeón de la One Ton Cup de 1965; el *Cybèle*, francés, tercero en la One Ton Cup de 1967, ambos de madera como son los barcos de Udondo. Pero el diseño se había realizado en origen para ser producido en serie, en fibra y por el astillero italiano Benello (modelo Gaia 36, de 1962) para acabar, al final de la década y muy modificado, como Swan 36, el primer Swan del astillero finlandés Nautor de la historia. Así que el *Nanany* es un purasangre que pertenece a una saga muy exitosa. Ahora, su nuevo propietario lo hará restaurar, respetando la extraordinaria originalidad con la que ha llegado a nuestros días, y el *Nanany* pronto podrá volver a surcar las aguas como en sus mejores tiempos.Una nueva e ilusionante incorporación a la flota de barcos construidos en España y que son una magnífica muestra de la calidad constructiva de aquellos astilleros y maestros de ribera que supieron crear barcos que perduran el el tiempo y siguen siendo capaces de complacer plenamente a sus armadores, tanto en plan crucero, por su seguridad y fiabilidad, como en regata, gracias a sus altas prestaciones.





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

SOS: CYPSELA, proyecto John Illingworth & Gilles
Eslora 14 mts, casco buen estado, palo y jarcia bien
Precisa NUEVA CUBIERTA, mobiliario en buen estado
Se vende conjuntamente con una sociedad
OCASIÓN

Sangermani
IORN°183
Año 1972
Eslora 11.98 mts
Muy buen estado



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

barcosclasicos@infosernautic.com, @monibarcosclasicos

ENERO			
20-28	Boot Dusseldorf	Alemania	www.boot.com
24-28	New York Boat Show	EE.UU.	www.nyboatshow.com
28-3/03	Dubai International Boat Show	Emiratos Árabes	www.boatshowdubai.com
MARZO			
7-8	Congreso Náutico ANEN	Bilbao	www.anen.es
ABRIL			
9-14	London Luxury Afloat	Londres	www.londonluxuryafloat.com
17-22	Antigua Classic Yacht Regatta	Antigua	www.antiguaclassics.com
25-28	Palma Boat Show	Mallorca	www.boatshowpalma.com
MAYO			
29-2/06	Les Voiles d'Antibes	Francia	www.voilesdantibes.com
JUNIO			
13-16	VI Vela Clàssica Costa Brava	Estartit-Girona	www.cnestartit.com
14-16	Falmouth Classics	Falmouth GB	www.falmouthclassics.org.uk
14-16	II Encuentro Vela Clásica Jávea	C.N. Jávea	www.cnjavea.net
JULIO			
4-7	Semana Clásica Puerto Sherry	Cádiz	www.puertosherry.com
15-21	British Classic Week	Cowes GB	www.britishclassicweek.co.uk
AGOSTO			
14-18	Illes Balears Clásica	Mallorca	www.velaclasicamallorca.com
22	Ceremonia inicial America's Cup	Barcelona	www.americascup.com
27-31	Vela Clásica Menorca-Copa del Rey	Mahón	www.velaclasicamenorca.com
29-7/10	Luis Vuitton Cup	Barcelona	www.americascup.com
Pendientes	Regata Cormorán	R.C.N.Port de Pollença-Mallorca	www.rcnpp.club
SEPTIEMBRE			
4-7	Puig Vela Clàssica	Barcelona	www.puigvelaclassica.com
6-10	Settimana Internazionale della Vela	Imperia	www.veledepoca.com
10-15	Cannes Yachting Festival	Francia	www.cannesyachtingfestival.com
25-28	Monaco Yacht Show	Mónaco	www.monacoyachtshow.com
26-16/10	Young and Puig Women's America's Cup	Barcelona	www.americascup.com
28-6/09	Les Voiles de Saint Tropez	Francia	www.lesvoilesdesaint-tropez.fr
OCTUBRE			
1-6	Grand Pavois	La Rochelle	www.grand-pavois.com
10-20	37º America's Cup Match	Barcelona	www.americascup.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 SA

DIFUSIÓN NÁUTICA



Refit and Repair Shipyard

ASTILLEROS DE
MALLORCA