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

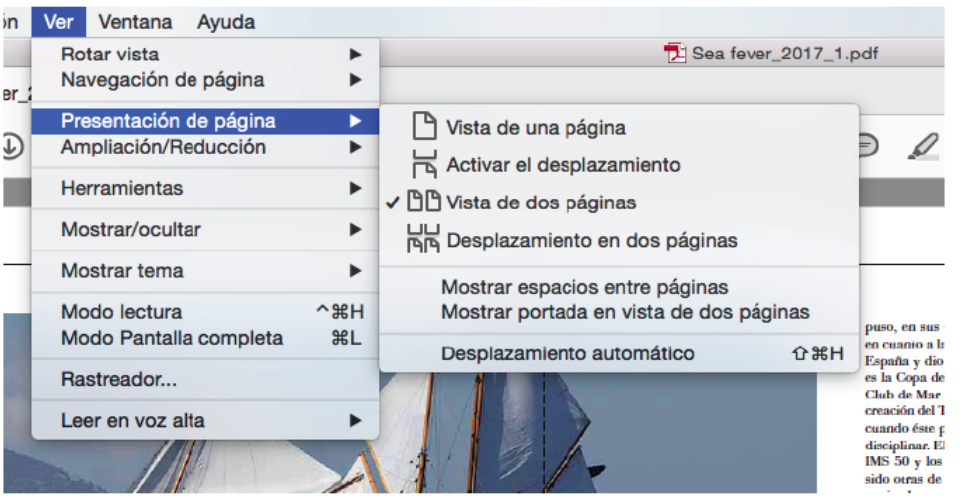
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 16 | 2024/2 | PVP 12€
Canarias y aeropuertos 12,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



LOS MAJESTUOSOS J CLASS EN EL RCNB

CLASE P
Una flota en auge

CIRCUITO CLÁSICOS MARE NOSTRUM
Batiendo todos los records

PORT ADRIANO
MALLORCA

portadriano.com



CIBAR
SINGULAR MARINAS

PORT ADRIANO

PORT TARRACO

BOTAFOC IBIZA

MARINA SANTA EULALIA

RESACA TRAS LA TORMENTA

Varias han sido las tormentas que han azotado nuestras aguas y tierras este verano, unas dejando una resaca positiva (aunque suene raro) y otras tristemente trágicas.

Una de ellas nos hace ver cómo un bien tan vital e imprescindible como el agua, la lluvia que tanto echamos de menos en tiempo de sequía, puede llegar a ser dañina, destructiva, mortal, si cae en exceso y no se toman las precauciones precisas y a tiempo. Lo acaecido en Valencia es algo imposible de entender, de justificar, de aceptar, de olvidar. Porque, sobretodo, no hay que olvidar para no caer en el fallo habitual de no hacer nada para evitar otra tragedia como ésta, que tanto y a tantos ha afectado.

No podemos ni debemos olvidar Valencia.

La otra resaca a la que hago referencia es a la del "tsunami" que ha supuesto la celebración de la 37ª America's Cup en Barcelona y lo que la misma ha supuesto para la ciudad, para el deporte de la vela, para la afición. A este respecto, hay que felicitar al Real Club Náutico de Barcelona por la iniciativa de convocar a los majestuosos Clase J para que no se perdieran esta gran fiesta y a los no menos espectaculares 12M para que, en una Puig Vela Clàssica aplazada a septiembre, nos permitiesen tener una visión cercana y certera de cómo ha evolucionado el diseño, la tecnología, la forma de maniobrar y de navegar. Ahora se vuela sobre el mar, los barcos los tripulan pilotos y ciclistas y se alcanzan velocidades cercanas a los 50 nudos. Sorprendente y apasionante, aunque creo que somos muchos los que seguimos apegados a la navegación tradicional, a surcar los mares en lugar de sobrevolarlos y a alucinarnos si entramos en un planeo que supera los 10 nudos.

Indudablemente, nos atrae lo clásico.



© BARNA_SAILINGENERGY



Yolanda Llinás
Directora

© NICO MARTÍNEZ



12

FOTÓGRAFO
04 Jöran Bubke

NOTICIAS
6 Club Marítimo de Mahón
Club de Mar-Mallorca
8 El Sector Náutico valenciano
muestra su faceta más solidaria
10 Patín Catalán Palma
350 patines a vela en la 37ª America's Cup

CIRCUITO MARE NOSTRUM
12 Record de participación

TROFEO MARE NOSTRUM
19 *Argos* ganador absoluto

19

© ALBERT MOLLÓN



© JORDI ESCANDELL



25

CLUBES
22 VII Vela Clásica Costa Brava
CN Estartit
23 Semana Clásica Puerto Sherry
CN Puerto Sherry
24 XXIX Illes Balears Clàssics
Club de Mar Mallorca
25 Vela Clásica Menorca
Club Maritimo Mahón
26 Puig Vela Clásica Barcelona
RCN Barcelona

CLASE P
28 Purasangres veloces, ágiles y habitables



© NICO MARTÍNEZ

28

VERMOUTH VISTA
32 Cita con el glamur

II ENCUENTRO DE VELA CLÁSICA
34 CN Jávea, afianzándose con fuerza

TROFEO CORMORÁN
36 RCN Port Pollença

MARESMAR
38 *El mar es cultura… el mar es historia… el mar es tradición… el mar es diversión*

CLASE J - ANTIGUOS COPA AMERICA
42 En el RCN Barcelona

AEBEC
48 Un verano muy intenso

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA
50 La atarazana de Puerto Sherry ya en marcha

56 **AGENDA**

42



© ALFREDFARRE.COM



Portada: *Bon Temps* / Regata Illes Balears 2024
Queche Cangreja (1926), construido en Mallorca por el "mestre d'aixa" Pere Nicolau.
Foto: © Nico Martínez

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



Jöran Bubke

Nacido en el norte de Alemania, Jöran Bubke es un fotógrafo de renombre, dedicado al mundo del mar y de las regatas desde 2013. Desde entonces, lleva a cabo una cobertura continua de los eventos más importantes del calendario internacional. Trabaja a su vez para varias empresas vinculadas con la industria náutica, siendo el fundador de la página de Instagram "Yachtingphoto" que cuenta con 120.000 seguidores en todo el mundo. Especial atención le merecen los elegantes Clase J cuya majestuosa presencia y la espectacularidad de sus maniobras le permiten obtener imágenes de gran acción y belleza. Ya sea con su cámara subacuática, desde un helicóptero o a bordo de una no siempre estable embarcación, está siempre atento a captar ese momento único, esa luz especial, ese ángulo perfecto. Y tal como él mismo manifiesta, no es tan solo cuestión de lograr una buena foto, sino de transmitir su propia pasión.

www.yachting-photo.com

PUIG VELA CLÀSSICA BARCELONA 2024



"No se trata tan solo de una imágen más o menos bella. Se trata de mi pasión por la navegación, por los barcos, por el mar, por el viento. Se trata de planificación y preparación para lograr la imagen perfecta y también de experiencia e instinto, para saber prever ese instante mágico digno de ser captado. Y es precisamente la posibilidad que la fotografía me ofrece de compartir esta pasión con los demás, lo que siempre me ha atraído y me ha producido el máximo placer"





CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN
ACOGERÁ EL MUNDIAL DE SNIPE 2026

La SCIRA - Snipe Class International Association - ha confirmado que el Mundial de Snipe del año 2026 se celebrará, del 19 al 26 de septiembre, en el Club Marítimo de Mahón.

Resulta imposible encontrar un marco más adecuado para la celebración de un evento como éste, que reúne a los mejores especialistas de esta clase que, tal como relataba el artículo publicado en Sea Fever en su número 12 de diciembre del 2022, es una de las más longevas, ya que la fundación de la SCIRA data de noviembre de 1932, cuando el Adelaide, primer snipe construido en Mississippi de forma totalmente amateur, contaba con tan solo un año de existencia, lo que demuestra el éxito inmediato de este barco y su muy acelerado desarrollo.

El último Mundial, que se ha celebrado en Buenos Aires, ha contado con 85 equipos participantes, siendo la victoria para la tripulación argentina formada por Julio Alsagoray y Malena Sciarra. El mejor clasificado del Club fue el técnico y también campeón del Mundo, Alex Tinoco, que acabó el 19º a las órdenes del belga Manu Hens, logrando la plata en la modalidad master. Por su parte, Lolo Beltrán y Bernie Mur quedaron en la 36ª posición, con 227 puntos, destacando el ilusionante tercer puesto que lograron en la tercera de las ocho pruebas disputadas, mientras que Jordi Triay y Enric Noguera, campeones de Europa de la categoría, acabaron en la 38ª con 233 puntos, y Marta Torne y Enrique Mir en la 67ª con 334, tras un último día de regata muy complicado.

"Estamos muy contentos de esta designación, que hace justicia a la larga y exitosa tradición de Snipe con la que cuenta el Club Marítimo de Mahón", explica el presidente del Club, Basilio Ferrer. El propio presidente añade que "será una gran oportunidad para ver en primera persona a las mejores parejas de la categoría Snipe en aguas de Menorca y de proyectar, una vez más, la Isla de Menorca como destino de turismo náutico no solo por su belleza, sino también por sus condiciones y servicios para este sector".

www.clubmaritimomahon.com

CLUB DE MAR-MALLORCA
MÁS DE CUARENTA VOLUNTARIOS LIMPIAN SU FONDO MARINO



Un operativo de voluntarios, formado por 12 buceadores profesionales y más de 30 personas en tierra, entre personal del club y usuarios de la marina, han participado en la V Jornada de Limpieza del Fondo Marino del Club de Mar-Mallorca, que se saldó con la retirada de 15m³ de residuos, que equivalen a unos 5.000 kilos de objetos caídos al mar desde los pantalanes o arrastrados por la corriente. Botellas de vidrio, neumáticos, hierros, dispositivos móviles, y una gran variedad de objetos de todo tipo fueron siendo extraídos del mar por los buceadores, para ser luego retirados, tras su previa selección, por los voluntarios en tierra.



Pedro Barceló, director de seguridad del Club de Mar-Mallorca, manifiesta que: "Este año hemos superado el número de ayuda esperada y resulta evidente que sin los voluntarios esta acción no se podría llevar a cabo, por lo que el mérito es suyo". Por su parte, la directora del departamento de Calidad y Medioambiente ha querido resaltar la importancia de esta labor: "La limpieza del fondo busca prevenir la contaminación y proteger el ecosistema marino, así como concienciar sobre la necesidad de llevar a cabo una buena gestión de residuos".

www.clubdemar-mallorca.com



XV TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM
Copa de España de vela clásica

TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

12 - 15 Junio / Vela Clásica Costa Brava – CN Estartit
09 - 12 Julio / Puig Vela Clásica – RCN Barcelona
13 - 17 Agosto / Illes Balears Classics- Club de Mar- Mallorca
22 - 23 Agosto / Trofeo Cormoran – RCN Puerto Pollença
26 - 30 Agosto / Copa del Rey de Barcos de Época – CM Mahón

RCNPP
REIAL CLUB NÀUTIC
Port de Pollença

PUERTO SHERRY

RCNB
Real Club Náutico de Barcelona

CLUB MARITIMO MAHON

CLUB DE MAR
1969 MALLORCA

TODOS x VALENCIA

EL SECTOR NÁUTICO VALENCIANO MUESTRA SU FACETA MÁS SOLIDARIA

Tras la catástrofe que, con sus violentas y pertinaces lluvias causó la DANA (depresión aislada en niveles altos) el 29 de octubre en diversos puntos de la Comunidad Valenciana, han sido varias las empresas náuticas de la zona que, dentro de sus posibilidades y del estado de sus propias instalaciones, reaccionaron con celeridad para prestar ayuda a los más afectados. Marina Port Valencia, en concreto, aportó bombas de achique para facilitar el trabajo de los voluntarios, al tiempo que puso en marcha una campaña de recolección de ropa, alimentos y productos de primera necesidad.



Por otra parte, la colaboración de diversos clubes náuticos y escuelas de navegación ha resultado fundamental en las operaciones de salvamento y búsqueda de desaparecidos, al prestar sus embarcaciones y aportar sus equipos especializados en rescates. Las furgonetas de dichas empresas o instituciones, también han jugado un notable papel a la hora de hacer llegar la ayuda recogida hasta los puntos en los que era preciso repartirla.

Tal como manifestó Rafel Chirivella, vicepresidente de la Federación de Vela de la Comunitat Valenciana, "desde las primeras horas de la emergencia, más de



cuarenta personas del sector de la vela han colaborado activamente, cargando remolques y vehículos y transportándo todo tipo de ayuda a puntos críticos, como el Barranco del Poio, el nuevo cauce del Río Turia y varias playas"

www.marinaportvalencia.es

www.fvcv.es

FABRICANTE DE MASTILES DE MADERA



Representante para España:
Barcos Singulares S.L.
Tel. 699 772 878
info@barcos-singulares.com

45 ZA de Kerran - 56470 Locmariaquer - FRANCE
06 30 02 99 33 - contact@woodspars.com
www.woodspars.com

WoodSpars.

VIII VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA

EUROPARC
Turisme Sostenible en Espais Protegits

L'Estartit
del 12 al 15
de juny de 2025

Copa de España de Vela Clásica
Campionat de Catalunya Clàssics
XV Trofeo Clásicos Mare Nostrum
Època, Clàssics i Esperit de Tradició



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

MÁS DE 350 PATINES A VELA EN LA AMERICA'S CUP



©ROLAND B

Superando las más optimistas expectativas, el empuje de unos pocos y la enorme ilusión y afición de muchos otros, hicieron posible lo que parecía imposible: reunir en aguas de Barcelona, dentro del programa deportivo de la 37ª America's Cup y con el respaldo entusiasta y total de Gran Dalton, a más de 350 patines a vela.

Patines juniors y seniors, todos apiñados en la playa de la Barceloneta, frente al Club Patí Vela Barcelona para hacer llegar al mundo entero el espíritu que inspira, impulsa e impera en esta clase que, nacida por iniciativa popular, no deja de crecer desde su formación, allá por el año 1944, tal como quedaba bien explicado y detallado en el artículo que dedicamos a este original patín en nuestra edición número 14, de diciembre del 2023.

La reacción que esos grandes regatistas que llegaron a Barcelona para defender o arrebatar a los neozelandeses (sin lograrlo) la ansiada Copa, fue de total emoción y sorpresa, al descubrir en nuestras aguas la existencia de esta embarcación sin timón que exige un esfuerzo físico extra y asegura el contacto más directo con el mar, sentimientos que Grant Dalton supo transmitir durante el reparto de premios de este gran evento multitudinario, que nadie olvidará.

©ROLAND B



Los ganadores de la Regata America's Cup de Patí a Vela en sus respectivas clases, Tom Rondeau (Club Mar i Vent Canet) en Junior, Elisenda Vives (CN Sitges) en féminas y Peco Mulet del Club Patí Vela Barcelona en Senior, junto a Grant Dalton.

©ROLAND B



Grant Dalton, CEO de la Copa América junto a Rafael Figueroa, presidente del Club Patí Vela Barcelona.

©ROLAND B




Illes Balears
Clàssics
CLUB DE MAR
XXX
2025
Regata
13-17 AGOSTO
Illes Balears
Clàssics
velaclasicamallorca.com
RANC
FEDERACION BALEAR DE VELA
Asociación de Clubs Náuticos de Baleares
1926
AEBEC

RECORD DE PARTICIPACIÓN

Con un total de 129 barcos participando en esta XIV edición, el Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos y de Época se confirma como uno de los eventos de referencia en el Mediterráneo, para este tipo de embarcaciones que aúnan estilo, elegancia e historia.



© NICO MARTÍNEZ

Desde el bellísimo enclave de la Costa Brava catalana, a las gaditanas aguas de Puerto Sherry; desde las soleadas islas de Mallorca y Menorca a la considerada este verano capital de la vela, a nivel mundial: Barcelona. Cinco regatas en total al máximo nivel de organización y de participación: Vela Clásica Costa Brava/CN Estartit; Semana Clásica Puerto Sherry; Illes Balears Clàssics/Club de Mar Mallorca; Copa del Rey de Barcos de Época/Club Marítimo de Mahón y Puig Vela Clásica/Real Club Náutico de Barcelona, y una flota numerosa, preparada, entusiasta, variada y viajera.

Analizando con detalle la larga lista de participantes en esta edición, cabe destacar la presencia del alto número de Big Boats presentes en Mahón y en Barcelona, así como la asistencia, en ésta última cita del circuito, de una nutrida flota de 12M, cuya historia está estrechamente vinculada a la America's Cup, por lo que su presencia en Barcelona era algo ineludible. Resulta también notable la presencia de 10 barcos centenarios y un número cada vez más cre-

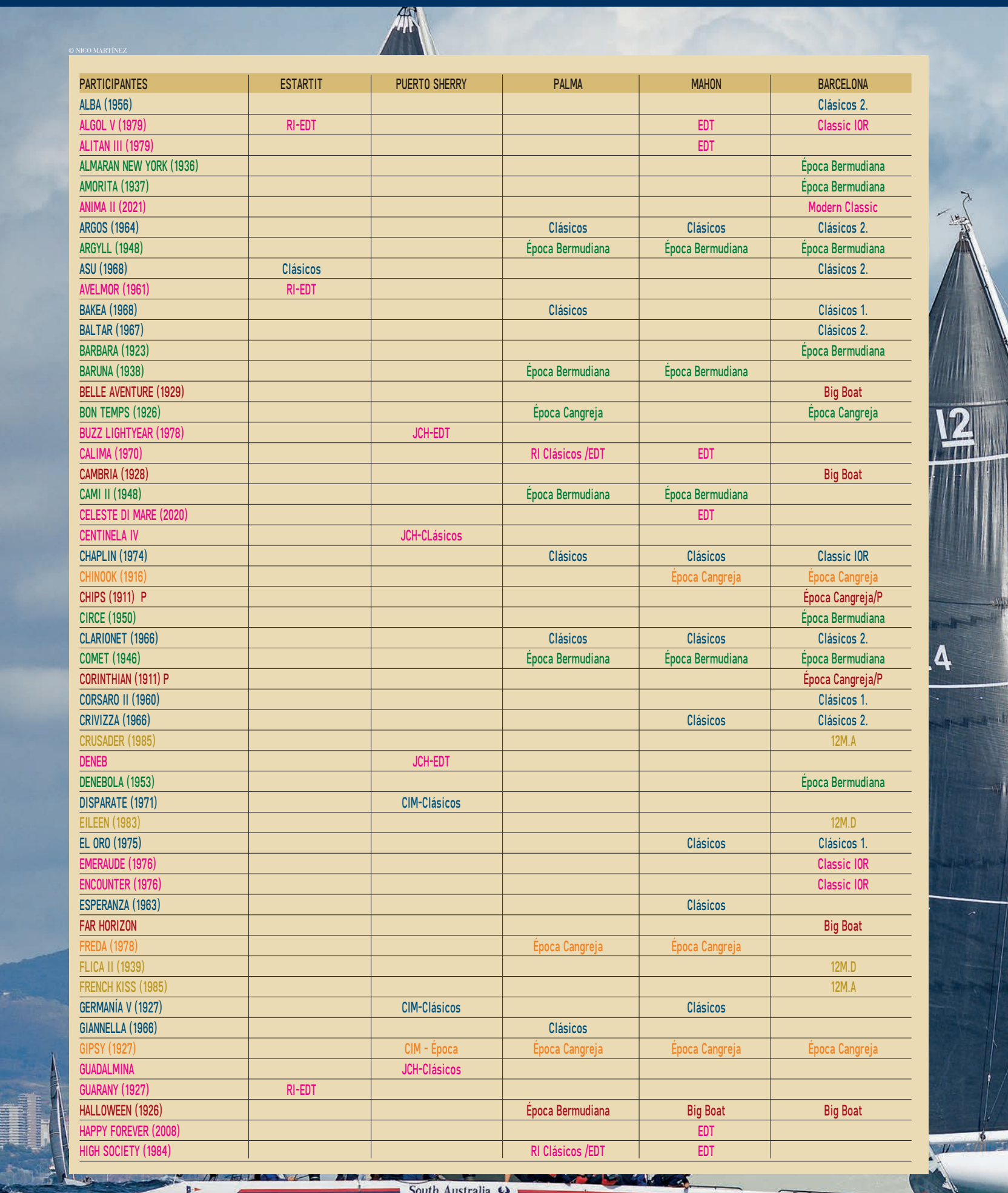


	2023	2024
ÉPOCA CANGREJA	8	13
ÉPOCA BERMUDIANA	17	22
CLÁSICOS	27	30
BIG BOATS	7	12
ESPÍRITU DE TRADICIÓN & OTROS	24	39
12M	0	13
Total	83	129

ciente de unidades construidas en España, en astilleros de grato recuerdo como Carabela, Udondo, Myabca, etc. Y si comparamos la participación con la del pasado año, el incremento ha sido más que gratificante y sumamente esperanzador, con 46 barcos más en acción y con más barcos y tripulaciones en cada una de las clases, según podemos ver en el cuadro superior.

En resumen, un excelente año para un circuito que atrae cada vez más a una flota que muestra signos evidentes de ir ampliándose y cuyos armadores y tripulaciones demuestran, año tras año, un mayor entusiasmo a la hora de desplazarse para competir en los diversos y bellos campos de regata que este circuito les ofrece, y para disfrutar a su vez de la cálida acogida que reciben por parte de los diversos clubes organizadores, que velan por complementar la emoción en el mar con la animación en tierra.

Al igual que hicimos el pasado año, creemos interesante publicar el listado completo de barcos participantes en el Circuito Clásicos Mare Nostrum 2024 que nos permite comprobar la importancia, variedad y nivel de la flota asistente.R



PARTICIPANTES	ESTARTIT	PUERTO SHERRY	PALMA	MAHON	BARCELONA
ALBA (1956)					Clásicos 2.
ALGOL V (1979)	RI-EDT			EDT	Classic IOR
ALITAN III (1979)				EDT	
ALMARAN NEW YORK (1936)					Época Bermudiana
AMORITA (1937)					Época Bermudiana
ANIMA II (2021)					Modern Classic
ARGOS (1964)			Clásicos	Clásicos	Clásicos 2.
ARGYLL (1948)			Época Bermudiana	Época Bermudiana	Época Bermudiana
ASU (1968)	Clásicos				Clásicos 2.
AVELMOR (1961)	RI-EDT				
BAKEA (1968)			Clásicos		Clásicos 1.
BALTAR (1967)					Clásicos 2.
BARBARA (1923)					Época Bermudiana
BARUNA (1938)			Época Bermudiana	Época Bermudiana	
BELLE AVENTURE (1929)					Big Boat
BON TEMPS (1926)			Época Cangreja		Época Cangreja
BUZZ LIGHTYEAR (1978)		JCH-EDT			
CALIMA (1970)			RI Clásicos /EDT	EDT	
CAMBRIA (1928)					Big Boat
CAMI II (1948)			Época Bermudiana	Época Bermudiana	
CELESTE DI MARE (2020)				EDT	
CENTINELA IV		JCH-CLásicos			
CHAPLIN (1974)			Clásicos	Clásicos	Classic IOR
CHINOOK (1916)				Época Cangreja	Época Cangreja
CHIPS (1911) P					Época Cangreja/P
CIRCE (1950)					Época Bermudiana
CLARIONET (1966)			Clásicos	Clásicos	Clásicos 2.
COMET (1946)			Época Bermudiana	Época Bermudiana	Época Bermudiana
CORINTHIAN (1911) P					Época Cangreja/P
CORSARO II (1960)					Clásicos 1.
CRIVIZZA (1966)				Clásicos	Clásicos 2.
CRUSADER (1985)					12M.A
DENEB		JCH-EDT			
DENEBOLA (1953)					Época Bermudiana
DISPARATE (1971)		CIM-Clásicos			
EILEEN (1983)					12M.D
EL ORO (1975)				Clásicos	Clásicos 1.
EMERAUDE (1976)					Classic IOR
ENCOUNTER (1976)					Classic IOR
ESPERANZA (1963)				Clásicos	
FAR HORIZON					Big Boat
FREDA (1978)			Época Cangreja	Época Cangreja	
FLICA II (1939)					12M.D
FRENCH KISS (1985)					12M.A
GERMANÍA V (1927)		CIM-Clásicos		Clásicos	
GIANNELLA (1966)			Clásicos		
GIPSY (1927)		CIM - Época	Época Cangreja	Época Cangreja	Época Cangreja
GUADALMINA		JCH-Clásicos			
GUARANY (1927)	RI-EDT				
HALLOWEEN (1926)			Época Bermudiana	Big Boat	Big Boat
HAPPY FOREVER (2008)				EDT	
HIGH SOCIETY (1984)			RI Clásicos /EDT	EDT	

PARTICIPANTES	ESTARTIT	PUERTO SHERRY	PALMA	MAHON	BARCELONA
INFIEL		MINI			
INFIEL II		JCH-EDT			
ISLANDER (1937)	Época				Época Bermudiana
IZARRA (1963)					Clásicos 2.
JAQUE MATE		JCH-EDT			
JENETTA (1939)					12M.D
JOYANT(1911) P					Época Cangreja/P
KAHURANGI (1952)					Clásicos 1.
KANAVEL (1965)					Clásicos 2.
KIWI MAGIC (1986)					12M.A
KOOKABURRA II (1985)					12M.A
LA SPINA (1929)					12M.D
LEGOLAS (1996)			RI Clásicos /EDT	EDT	Modern Classic
LE TEMPS PERDU (1966)					Época Cangreja
LIPTON (2011)				EDT	
LIVIA (1958)		CIM Clásicos	Clásicos	Clásicos	Clásicos 2.
MADCAP		MINI			
MADCAP (1874)	Época				
MANITOU (1937)			Época Bermudiana	Época Bermudiana	
MARIELLA (1938)					Big Boat
MARIETTE (1915)				Big Boat	
MARISKA (1908)				Big Boat	Big Boat
MEERBLICK CLASSIC (1917)			RI Clásicos /EDT		
MELIBEA III (1974)					Clásicos 2.
MELBAC ETCHELL (1967)					Modern Classic
MELTEMI (1973)	Clásicos				
MICANGA (1974)			RI Clásicos /EDT		
MONTOMBI (1974)					Classic IOR
MOWGLI (1965)			Clásicos	Clásicos	Clásicos 2.
NATICA (1928)				Época Bermudiana	
NERISSA (1965)					Clásicos 1.
NORTHERN LIGHT (1938)					12M.D
ODISEUS		JCH - EDT			
ODYSSEUS (1974)					Classic IOR
OJALA II (1973)			Clásicos	Clásicos	Classic IOR
OLYMPIAN P					Época Cangreja/P
ORIANDA				Big Boat	
ORIOLE (1905)					Época Cangreja
ORION		JCH -EDT	RI Clásicos /EDT		
OROVILLE		JCH - EDT			
PANDIA (1970)	RI-EDT				
PARADISE		MINI			
PHIDIAS (2015)					Modern Classic
RAKSHA (1972)			RI Clásicos /EDT		
RECLUTA (2021)					Clásicos 1.
ROB ROY (1956)	Clásicos				Clásicos 1.
ROSENDO (1950)			Época Bermudiana		
ROSTOLL (1983)			RI Clásicos /EDT		
ROWDY (1916)			Época Cangreja	Época Cangreja	
RUBICÓN (1948)			Época Bermudiana		
SALINA TRES (1984)		JCH-EDT	RI Clásicos /EDT	EDT	
SEA FEVER (1971)	Clásicos		Clásicos	Clásicos	Clásicos 2.

© NICO MARTÍNEZ

PARTICIPANTES	ESTARTIT	PUERTO SHERRY	PALMA	MAHON	BARCELONA
SEVEN SEAS OF PORTO (1935)					12M.D
SEVENTY-SENDA AZUL (1956)		CIM Clásicos			
SIRAH (1979)			RI Clásicos /EDT	EDT	
SKYLARK (1937)					Época Bermudiana
SONATA (1937)			Época Bermudiana	Época Bermudiana	Época Bermudiana
SONNY (1935)				Época Bermudiana	
SOUTH AUSTRALIA (1985)					12M.A
STROMER III (1939)	Época				
SUNSHINE (2003)					Big Boat
SUZETTE (1930)					Época Bermudiana
TABARLY (2003)	RI-EDT				
TEORIA		JCH - EDT			
THE LADY ANNE (1912)		CIM - Época		Big Boat	Big Boat
THEA (1918)					12M.D
TIRA NERUDA		JCH-EDT			
TUIGA (1909)				Big Boat	Big Boat
VARUNA (1939)				Época Bermudiana	
VELA (1962)				Clásicos	
VIM (1939)					12M.D
VIOLA (1908)					Época Cangreja
VIVEKA (1929)				Big Boat	Big Boat
WINNIE MARIE (2010)				Época Bermudiana	
YANIRA (1954)					Clásicos 1.
ZACAPA (1966)					Clásicos 2.
TOTAL BARCOS CIRCUITO: 129					
CIÁSICOS - 30 -	4	4	9	12	21
ÉPOCA CANGREJA -10-	1	2	4	4	6
ÉPOCA CANGREJA P -4-					4
ÉPOCA BERMUDIANA -22-	2		9	10	11
BIG BOAT - 11 -				7	10
12M. - 13 -					13
EDT/CLASSIC IOR					
MODERN CLASSIC & OTROS -39-	5	15	10	10	11
TOTAL BARCOS POR REGATAS	**12**	**21**	**32**	**43**	**76**





Trofeo Cormorán

RCNPP REIAL CLUB NÀUTIC
Port de Pollença

22-23/08/2025

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

FEDERACION BALEAR DE VELA

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

RCNPP
SECCIONS ESPORTIVES

Más información:
vela@rcnpp.net
674 363 206

ECOSAIL

LA SEGUNDA VIDA DE LAS VELAS DE BARCO

POR UNA ECONOMÍA CIRCULAR

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

EL PROYECTO ECOSAIL ESTÁ FINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA -NEXTGENERATIONEU-

Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



© NICO MARTÍNEZ

Argos ganador absoluto

De los 129 barcos presentes en el Circuito Clásico Mare Nostrum 2024, nueve de ellos participaron en al menos tres de las cinco regatas, condición requerida para optar al Trofeo Clásico Mare Nostrum, siendo finalmente la tripulación del *Argos*, Holman & Pye de 1964, la que se ha proclamado ganadora absoluta de esta reñida decimocuarta edición.

Gipsy (1927), como Época Cangreja, junto a *Livia* (1958) y a *Sea Fever* (1971), ambos en la categoría Clásicos, son los tres barcos que han participado en cuatro de las cinco regatas puntuables para el XIV Trofeo Mare Nostrum. Los dos primeros comenzaron por competir en la Semana Clásica de Puerto Sherry, su puerto base, y el tercero en la Vela Clásica Costa Brava, dónde obtuvo un brillante primer puesto. Los tres pusieron luego proa a Palma para continuar con el Circuito, desplazándose después a Mahón para finalizar en Barcelona. Un largo periplo que demostró su gran afición por el mar, la navegación y la vela tradicional. *Gipsy* no tuvo competidores en Época Cangreja, al ser el único en esta categoría en cumplir con el requisito de participar en al menos tres de las cinco regatas que conformaban este año el Circuito Mare Nostrum, mientras que en Época Bermudiana el *Comet* (1946) - que comenzó su andadura con un segundo en el Club de Mar Palma para seguir luego con sendos triunfos en Mahón y Barcelona - tu-

vo que mantener la guardia bien alta en todo momento ante la presión del *Sonata* (1937) de Jordi Cabau, primer clasificado en Mallorca, lucha que fue todavía más intensa entre los Clásicos, aunque *Argos* (1964) de Barbara Trilling acabó imponiéndose una vez más completando, con un nuevo triunfo, su ya de por sí brillante y amplio palmarés, además de hacerse merecedor del Trofeo Mare Nostrum, en su calidad de Ganador Absoluto, y de la Copa de España.

La actuación de cada uno de los nueve barcos que han podido optar al XIV Trofeo Clásicos Mare Nostrum queda bien detallado en el cuadro de clasificaciones que publicamos, aunque para entender mejor la puntuación cabe recordar lo que dice el anuncio de regata: " En cada regata se aplicará el sistema de puntuación alta, de acuerdo con el siguiente criterio, siendo N el número de inscritos en la clase en esa regata: 1º=N; 2º=N-1; 3º=N-2; 4º=N-3 y así sucesivamente". Lo que hace que un triunfo frente a otros tres barcos, como el obtenido por el *Sea Fever* en Estartit, suponga 4 puntos, frente a los 12 que se anotó el *Argos*, por ejemplo, al ganar a 11 contrincantes en la categoría Época Bermudiana en Mahón.



© ALBERT MOLLÓN

© NICO MARTÍNEZ





© MARA ESCASSI

Resulta también interesante detallar cual es el criterio que se sigue para determinar al Ganador Absoluto del Trofeo Clásicos Mare Nostrum, que no es otro que el de dividir la puntuación obtenida por el ganador de cada una de las categorías por el número total de participantes en cada una de ellas, a lo largo del Circuito, primando en este caso el que obtenga un cociente menor. En esta edición, el cociente resultante del *Argos* es de 1,1, frente al 1,3 del *Comet*. Un resultado, que refleja los magníficos resultados de ambas tripulaciones.R

XIV TROFEO MARE NOSTRUM

ÉPOCA CANGREJA	Estartit		Pto.Sherry		Palma		Mahón		Barcelona		
Inscritos	1		2		4		4		6		
	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Total punt.
GIPSY/Colin Archer 1927	–	–	2º	1	2º	3	3º	2	4º	3	9

ÉPOCA BERMUDIANA	Estartit		Pto.Sherry		Palma		Mahón		Barcelona		
Inscritos	2		0		9		10		11		
	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Total punt.
COMET/Sparkman&Stephens 1946	–	–	–	–	2º	8	1º	10	1º	11	29
SONATA/John G. Alden 1937	–	–	–	–	1º	9	2º	9	2º	10	28
ARGYLL/Sparkman&Stephens 1948	–	–	–	–	5º	5	7º	4	5º	7	16

CLÁSICOS	Estartit		Pto.Sherry		Palma		Mahón		Barcelona		
Inscritos	4		4		9		12		8-13		
	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Pos.	Punt.	Total punt.
ARGOS/Holman&Pye 1964	–	–	–	–	1º	9	1º	12	2º	12	33
CLARIONET/Sparkman&Stephens 1966	–	–	–	–	2º	8	3º	10	5º	9	27
MOWGLY/Illingsworth&Primrose 1965	–	–	–	–	3º	7	4º	9	6º	8	24
SEA FEVER/Holman&Pye 1971-Carabela	1º	4	–	–	5º	5	6º	7	7º	7	23
LIVIA/F.L.Herreshoff 1958-Myabca	–	–	2º	3	7º	3	8º	5	9º	5	16

VII VELA CLÁSICA COSTA BRAVA – CN ESTARTIT

El más bello punto de partida



© OSCAR TORVEO

Nunca nos cansaremos de elogiar la belleza de este enclave de la Costa Brava, con las Islas Medas de telón de fondo, ni el interés que todo el equipo del Club Náutico de Estartit pone en lograr que quienes acuden a su cita de clásicos – convertido este año en Campeonato de Catalunya - disfruten al máximo, tanto en mar como en tierra. Y en mar, un viento rondando los 15/ 20 nudos facilitó la emoción de navegar por esas privilegiadas aguas, siendo la tripulación del clásico *Sea Fever* de Enrique Curt, Hustler 27 diseño de Holman & Pye y construido por el astillero Carabela en 1971 la que, poniendo en juego su veteranía, supo sacar el mayor provecho de estas condiciones imponiéndose en su categoría, al anotarse tres primeros, llegando a protagonizar en la última jornada, y a pesar de ser el de menor eslora de toda la flota, un primero en real. Una buena coordinación de la tripulación, velocidad en las maniobras, acierto en captar los roles y en izar el spi para dirigirse a la meta en rumbo directo, en lugar de ir haciendo trasluchadas bajo génova como los demás, les supuso esta gran victoria que les ha valido obtener el título de Campeones de Catalunya 2024.R

© OSCAR TORVEO



Flota total: 13

Ganadores:

Sea Fever (1971) en Clásicos (5)

Islander (1937) en Epoca (3)

Algol V (1979) en RI- Espíritu de Tradición (5)

Campeonato de Cataluña Época y Clásicos: 1º *Sea Fever* (1971), 2º *Asu* (1968), 3º *Islander* (1937)



© MARA ESCASSI

SEMANA CLÁSICA PUERTO SHERRY – CN PUERTO SHERRY

De Cádiz al Mediterráneo

Año de regatas para Puerto Sherry, con su gran Semana Clásica que atrae a la flota de la zona y a la de la vecina Portugal y que sirve de punto de partida para que algunos de los clásicos que tienen su base allí o que acuden a esta cita pongan rumbo al Mediterráneo para puntuar de cara al Trofeo Clásicos Mare Nostrum. Concretamente, este año tres han sido los participantes en esta gran semana que lo han hecho así, uno de ellos el *The Lady Anne* (1912) Época Cangreja de Jaime Botín que, tras vencer en, Puerto Sherry, participó en Mahón y en Barcelona, aunque en estas dos regatas englobado en la categoría Big Boats, a la que también pertenece. Los otros dos han sido el *Gipsy* (1927), clasificado 1º en el Trofeo Mare Nostrum, y el *Livia* (1958) (6º en Clásicos), ambos representando a la Fundación Vela Clásica. El Maelar 30 *Seventy Senda Azul* (1956) de Segundo Pablos, del C.N. Estrella de Viento de Málaga, fue quién se hizo con la victoria en Clásicos en esta edición de la Semana Clásica Puerto Sherry.R

© MARA ESCASSI



Flota total: 21

Ganadores:

Seventy Senda Azul (1956) en Clásicos (4)

The Lady Anne (1912) en Época (2)

Odiseus en RI-Espíritu de Tradición (12)

Infiel en Mini (3)

XXIX ILLES BALEARS CLÀSSICS – CLUB DE MAR MALLORCA

Al Albur de la DANA

La DANA, ese fenómeno tan temido y que por desgracia empieza a ser frecuente en el Mediterráneo, marcó el inicio de la Illes Balears Clàssics organizada por el Club de Mar Mallorca que, siendo la tercera del Circuito Mare Nostrum, comenzaba ya a marcar pautas de cara a la consecución del muy ansiado Trofeo Clásicos Mare Nostrum. El temporal de lluvia, viento y aparato eléctrico aconsejó al comité anular las pruebas previstas para la jornada del viernes permaneciendo, por seguridad, todos los barcos en puerto. Afortunadamente, después del temporal llegó la calma, aunque con algún que otro chubasco, y sábado y domingo las condiciones permitieron disfrutar de la navegación por la Bahía de Palma, en esta ocasión con vientos de componente norte. Pocas sorpresas entre los ganadores, con el *Argos* (1964) de Barbara Trilling subiendo una vez más al podium en su clase y proclamándose, a su vez, ganador absoluto de esta 21ª edición de la Illes Balears Clàssics.R



© NICO MARTÍNEZ

© NICO MARTÍNEZ



Flota total: 32

Ganadores:

Argos (1964) en Clásicos (9)
Sonata (1937) en Época Bermudiana (9)
Rowdy (1916) en Época Cangreja (4)
Calima (1970) en Espíritu de Tradición (10)



Total flota: 43

Ganadores:

Argos (1964) en Clásicos (12)
Comet (1946) en Época Bermudiana (10)
Chinook (1916) en Época Cangreja (4)
The Lady Anne (1912) en Big Boats (7)
Happy for Ever (2008) en Espíritu de Tradición (10)

© JORDI ESCANDELL

VELA CLÁSICA MENORCA- CLUB MARITIMO MAHÓN

Big boats en acción

Un año más, Mahón y su Club Marítimo se vistieron de gala para recibir a una cada vez mayor flota de "joyas del mar", que este año se vio completada con la destacada presencia de siete Big Boats, barcos de más de 24 metros de eslora, cuya espectacularidad contribuyó a incrementar el gran placer de ver navegar y maniobrar a estas verdaderas leyendas flotantes, en el marco incomparable de este histórico puerto. *The Lady Anne* (1912) de Jaime Botín se impuso en esta clase mientras que, con su triunfo en Clásicos, el *Argos* (1964) de Barbara Trilling iba cobrando fuerza de cara al Trofeo Mare Nostrum, al igual que lo hacía el *Comet* (1946) de William Woodward Fisher en Época Bermudiana. Y aunque un persistente anticiclón impidió la celebración de la regata en la jornada inicial y obligó a reducir a la mitad (6,5 millas) el recorrido de la prueba prevista para el viernes, el sábado el viento sí acudió a su cita, permitiendo instalar la línea de llegada en el interior del puerto, y brindando las condiciones idóneas para que tanto ese día como en la jornada final del domingo se consolidasen los puestos de cabeza y se desarrollaran apasionantes luchas bordo a bordo, como la protagonizada en la clase Época Cangreja por dos Herreshoff de 1916 prácticamente gemelos: *Chinook* y *Rowdy*, estrenando este último su aparejo cangreja tras su reciente refit y con el resultado del triunfo final del primero.R

© JORDI ESCANDELL





© NICO MARTÍNEZ

PUIG VELA CLÁSICA BARCELONA – RCN BARCELONA

Broche final junto a la America's Cup

Todo inducía a un éxito total de participación, ante la proximidad de fechas de esta edición de la Puig Vela Clásica de Barcelona con el calendario de regatas de la 37ª America's Cup, aunque la realidad superó cualquier previsión, llegando a reunir, en las instalaciones del Real Club Náutico de Barcelona, a una flota de 76 barcos, debidamente repartida entre 10 clases. Todo un espectáculo, siendo los 12 M uno de los principales focos de atracción, con la presencia de 13 de estos legendarios barcos que, entre 1958 y 1987 y en un total de seis ediciones, fueron protagonistas absolutos de esta histórica regata. Y una vez más, en este año meteorológico inusual, la climatología marcó el ritmo, con vientos cambiantes en intensidad y dirección y hasta fuertes tormentas que pusieron a prueba la destreza de las tripulaciones que mostraron, en todo momento, un alto nivel de experiencia y preparación.R

Total flota: 76

Ganadores:

Recluta (2021) en Clásicos 1 (8)
Kanavel (1965) en Clásicos 2 (13)
Comet (1946) en Época Bermudian (11)
Oriole (1905) en Época Cangreja (6)
Olympian (1913) en Época Cangreja Clase P (4)
Kookaburra (1985) en 12M-A (5)
Northern Light (1938) en 12M-D (8)
Viveka (1929) en Big Boats (10)
Emeraude (1976) en Classic IOR (7)
Anima II (2021) en Modern Classic (4)

© NICO MARTÍNEZ





Vela Clásica Menorca

XXI COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA

26 al 30 AGO2025

CLUB MARÍTIMO MAHÓN

CONSELL INSULAR DE MENORCA

MENORCA islas baleares

Ajuntament de Maó

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

REPSOL

Clase P

Purasangres veloces, ágiles y habitables



© NICO MARTINEZ

En la edición 2024 del Circuito Mare Nostrum, concretamente en la Puig Vela Clàssica, participaron cuatro purasangres aparejados en Cangreja y construidos a comienzos del siglo XX, compitiendo entre sí bajo el enunciado de Clase P. Su aparición en nuestros campos de regata nos ha llevado a indagar sobre su procedencia y sobre su pasado, su presente y su futuro.

Hacia el 2010, Bruno Troublé, gran regatista francés, campeón olímpico e histórico participante en la Copa América, además de ser el creador del trofeo Louis Vuitton para los desafiantes de esta mítica regata, se encontraba navegando por vacaciones a lo largo de la costa de Maine cuando divisó un casco de grandes lanzamientos, realmente precioso pero que mostraba estar necesitado de un profundo trabajo de restauración. Se trataba del *Olympian*, un clase P diseñado en 1911 por William Gardner que, en 1913 y en 1914, había ganado la Chicago-Mackinac, terrible regata de casi 300 millas por el lago Michigan. Por cierto que ese Gardner era el mismo cuya goleta Atlantic de tres palos había establecido el récord de la travesía a vela del Atlántico en 1905, en poco más de 11 días, récord que permanecería imbatible durante más de 75 años. Bruno Troublé, muy conocido a su vez por su pasión por los barcos clásicos, convenció a un amigo suyo para que adquiriera ese barco y lo hiciera restaurar de la manera más fidedigna a su aspecto original, para poder participar con él en las regatas del circuito mediterráneo del CIM. Y así, dicho y hecho, en 2014 el *Olympian*, meticulosamente restaurado, perfectamente equipado y mag-



© NICO MARTÍNEZ

NACIMIENTO, DESARROLLO Y DECLIVE DE LA CLASE P

Al final del siglo XIX y en la primera década del XX, la situación del deporte de la vela, al que entonces se conocía como yachting, atravesaba por una situación bastante crítica, a nivel mundial. Los barcos se iban haciendo cada vez más difíciles de gobernar, maniobrar y gestionar, en una carrera hacia el aumento de las prestaciones que iba produciendo máquinas imposibles de utilizar para el crucero y cuyo valor, por lo tanto, se derrumbaba al cabo de pocos meses de uso, cuando salía el nuevo "crack" de la temporada.

En los Estados Unidos, a raíz de las regatas de la Copa América de 1903 en las que ganó el extravagante Reliance - monstruo de casi 45 metros de eslora, sin incluir el bauprés ni la proyección de la botavara por fuera de la popa, que contaba con un velamen gigantesco y cuyas líneas planas le hacían dar pantocazos a la más mínima velocidad - las protestas y los indignados comentarios que tal máquina provocó hicieron que su propio diseñador, el gran Nathanael Herreshoff, se planteara la necesidad de crear un nuevo sistema de medición

© NICO MARTÍNEZ



níficamente tripulado, arrasó en las regatas de la clase Época Cangreja, batiendo, incluso en tiempo real, a barcos punteros de mayor eslora. Ello suscitó un renovado interés por la Clase P, cuyo primer exponente en Europa se mostraba tan veloz e imbatible, lo que impulsó a Troublé a localizar a otros componentes de la misma, mayoritariamente concentrados en los Grandes Lagos, para traerlos a Europa, ocupándose así mismo de someterlos a la más completa restauración, manteniéndose siempre fiel a sus características iniciales y a su aspecto original. De esta manera, al ir creando flota, los armadores de otros barcos pertenecientes a la categoría Época Cangreja, sintieron el alivio de ver como los Clase P volvían a formar clase propia, 100 años después de haber desaparecido del panorama deportivo. Este renacer de la Clase P aporta ahora un nuevo lustre a una serie de diseñadores como Gardner (*Olympian*, de 1911), Nat Herreshoff (*Joyant* y *Corinthian*, ambos de 1911), o William Starling Burgess (*Chips*, ex-*Onda III*, de 1913).

Todo ello, o sea la aparición en nuestros campos de regata de esta Clase P que muchos de nosotros teníamos muy olvidada o incluso desconocíamos, nos ha llevado a echar la vista atrás y a recordar cómo y cuándo nació y murió esta Clase.



© NICO MARTÍNEZ

que desterrara para siempre tales disparates. La nueva regla, con la que por primera vez en la historia del yachting se tomaba en consideración el desplazamiento de los barcos, además de otros temas de menor relieve, fue universalmente aceptada por todos los clubes americanos, a partir del poderoso New York Yacht Club. Justo por esa razón, se dio en llamarla, con cierta pomposidad, "Regla Universal".



Por esa misma época, hacia 1905, en Inglaterra se cayó en la cuenta que los sistemas de medición que se utilizaban en varios de los países que conformaban, por aquel entonces, el mundo del yachting, estaban a punto de caducar por lo que se imponía tomar algunas medidas urgentes. Esto llevó a los ingleses a proponer la celebración de una conferencia internacional, en la que participasen representantes de todos esos países europeos – España incluida – con el objetivo de crear una fórmula única para todos ellos. Y así se hizo, y de ese encuentro nació la que iba a ser conocida como Fórmula Internacional, la fórmula de medición más antigua de las vigentes y muy parecida, en sus resultados, a la Universal de los americanos, aunque con ciertos matices. Y es que si la Fórmula Internacional daba como resultado una medida métrica fija (6, 12, 15, etc. metros) y por ello se la llama también Fórmula métrica, la Fórmula Universal concedía una letra a cada clase y a cada una de ellas le otorgaba unas dimensiones mínimas y máximas de eslora medida en flotación. Desde la clase A hasta la clase I eran medidos, en sentido decreciente, barcos de dos o más palos, mientras que desde la clase J hasta la clase S, se medían barcos de un solo palo. No todas las letras se utilizaron para denominar a las clases y las más populares fueron, sin duda alguna, la Clase J, porque con ella se corrieron las regatas de la Copa América desde 1920 hasta 1937, y las clases R, Q y S que, por sus dimensiones, eran las preferidas por los deportistas.
La Clase P, que es la que ahora nos interesa, también tuvo su cuota de popularidad, pues casaba

bien con el programa de navegación de unos armadores que se trasladaban de regata en regata, viviendo a bordo durante la temporada deportiva. Se trataba de barcos amplios, para la mentalidad del momento, y que, gracias a sus cabinas muy acristaladas, típicas de la moda americana de la época, eran luminosos y acogedores. Esta peculiaridad, tan característica de los barcos americanos de aquella época, nos puede chocar por el peligro que conlleva tanto cristal expuesto a la furia del mar. Pero hay que tener en cuenta que los viajes de crucero de los americanos se realizaban muy a menudo cerca de tierra y abrigados por las lenguas de arena que protegen esas costas que, precisamente por esa razón, se llaman intracoastal waterways, o canal intracostero, lo que significa que esas aguas están muy protegidas y permiten, aún hoy en día, cruceros y desplazamientos con una cierta seguridad. No estamos pues frente a barcos para navegación de altura, cuando nos referimos a los Clase P, sino ante purasangres hechos para la competición, aunque perfectamente habitables. No obstante, el auge de la Clase P no duró mucho, ya que después de la Primera Guerra mundial no se volvió a construir ninguna unidad de esta clase. Y esto fue debido a varios factores: el aparejo de cangreja dejó de utilizarse muy rápidamente en los barcos de regatas al ofrecer, el nuevo aparejo bermudiano, mayor eficacia con menos superficie de velamen y que, al reducir el velamen, las dimensiones de los barcos podían aumentar, gracias al mecanismo de la fórmula. Por ello, la Clase Q, inmediatamente inferior a la P, pudo sustituirla convenientemente, al acabar ofreciendo el mismo plan de uso, pero con menores costes. Pasó lo mismo en las comparables clases de la Fórmula Métrica: los 10m FI no sobrevivieron al paso de década y fueron sustituidos por los 8m FI, cuyas dimensiones al final de la evolución casi se pueden equiparar. De todos modos, al estar muy bien concebidos, los clase P se pudieron reciclar compitiendo con los demás barcos de regatas, fuera ya de la Fórmula Universal, y muchos de ellos acabaron en los Grandes Lagos, cosechando no pocos éxitos.

En Italia se está produciendo un movimiento similar al de la Clase P con la Clase 10m FI, ya que una serie de armadores de este país están llevando a cabo el proceso de restaurar diversos barcos de esta clase, para llegar a correr entre ellos como clase. En cuanto lo logren, habrá otra clase de purasangres que vendrá a añadirse a las ya existentes de los 6M, 8M, 12M y 15M Formula Internacional.

En la **Puig Vela Clàssica**, la **Clase P** estuvo formada por 4 barcos:
Olympian (1913) de Idat Entertainment, diseño de William Gardner
Chips (1913) de Bernard Liautaud, diseño de Starling Burgess
Corinthian (1911) de Sebastián Bazin, diseño de Nathanael G. Herreshoff
Joyant (1911) de Victor Migraine, diseño de Nathanael G. Herreshoff
siendo éste el orden de su clasificación final, en la que destacó claramente el *Olympian* con tres primeros, lo que le llevó a subir a lo más alto del podium.



Vermouth Vista
Cita con el glamur

Si hay un puerto que se distingue por su glamur, ése es el que luce el inconfundible sello de elegancia propio de todo cuanto diseña Philippe Starck: **Port Adriano**.





Todo en él tiene un toque de distinción y todo cuanto allí se celebra mantiene ese aire refinado y de cierta exclusividad, como el Vermouth Vista, evento que une lo deportivo de una regata a vela, en el mar, con el ambiente de animadas veladas, en tierra. Los barcos protagonistas, los que se enfrentan entre sí en clave de deportividad y compañerismo, pertenecen en su mayoría a la categoría de los llamados "day boats", de líneas elegantemente clásicas, con lanzamientos a proa y popa y cubiertas primordialmente "flush deck", con notable presencia de teca a bordo, tal como podemos apreciar en las imágenes que publicamos y que reflejan ese glamur al que nos venimos refiriendo y que se extiende a un detalle que, por su originalidad y acierto, merece ser comentado. Y ese detalle es el de las denominaciones elegidas para las tres veladas celebradas a lo largo de las tres jornadas de esta cita: Vie en Rose Sapore di Mare y Dolce Vita, nombres todos ellos que, solo nombrarlos, nos transportan a un ambiente especial y nos hacen evocar músicas y escenarios de entrañables recuerdos. Lo cierto es que, tanto las horas de acción en el mar como las de relax y diversión en tierra, complacieron a participantes y asistentes, que sueñan ya con regresar a la próxima edición, que promete nuevas sorpresas, siempre con el glamur propio de Port Adriano por bandera.R

Fotos: © Oriol Esteve y © Mirka Formanová













II Encuentro de Vela Clásica

CN Jávea, afianzándose con fuerza

Armadores y tripulantes de más 20 barcos, entre Clásicos, de Época, Modern Classics y RI Espíritu de Tradición, disfrutaron de unas jornadas de navegación y diversión incomparable, como huéspedes del Club Náutico de Jávea que, en esta 2ª edición del Encuentro de Vela Clásica, demostró ser una cita que va afianzándose con fuerza, en el calendario anual.

Debido al viento suave, para la prueba costera del primer día se decidió apostar por el recorrido corto al norte de la bahía de Jávea, doblando el Cabo de San Antonio hacia Denia. De esta forma los veleros completaron 6,5 millas. En la segunda jornada, el viento sopló con mayor intensidad, por lo que los veleros pudieron completar un recorrido triangular en el interior de la bella bahía de Jávea, ofreciendo con ello un espectáculo único para los ciudadanos y visitantes que pudieron ver, desde diferentes puntos de la costa, cómo navegan estos históricos museos flotantes.

La entrega de trofeos puso el broche final a este exitoso Encuentro, subiendo a lo más alto del podium de los Clásicos - veleros anteriores a 1949 - el *Argos* (1964) de la armadora Bárbara Trilling, quién se vió acompañada en el mismo por el Guia de Susana Ortega y, en tercera posición, por el local *Benguri* de Jacobo Miquel. En cuanto a los Época, bo-







tados entre 1950 y 1975, la clasificación ha estado liderada por el veterano *Oriole* ((1905), un bello New York 30 de Juan Carlos Eguiagaray, que se proclamó vencedor, mientras que *Tikehau*, un Cape Cod 896 de Alicia de Otegui vencía en Modern Classic y *Alitan 3* de José María Pineda hacía lo propio en RI Espíritu de Tradición.

Esta edición ha contado con el aliciente de formar parte del Circuito Nacional de Vela Clásica, así como del Circuito CIM, el más importante de vela clásica del Mediterráneo.

A la entrega de premios asistieron diversas autoridades locales, entre la que se encontraban el Director de Costas, Puertos y Aeropuertos Vicente Martínez Mus, la alcaldesa de Jávea, Rosa Cardona, el segundo Comandante Naval de Alicante Joaquín García, Carina Gimeno en representación de la Federació de Vela de la Comunitat Valenciana y el Concejal de Deportes de Jávea Toni Molina.

Desde la finalización de este brillante acto de cierre, el Club Náutico de Jávea está ya trabajando, de forma activa, en la organización de la próxima edición, prevista para los días 27,28 y 29 de junio 2025.R



Trofeo Cormorán



Del total de 42 barcos que participaron en la edición 2024 del muy apreciado Trofeo Cormorán, que anualmente convoca y organiza el Real Club Náutico Port Pollença, seis de ellos respondían, por tipología y edad, a la categoría de Clásicos y de Época.

A los armadores de estos seis barcos se les solicitó que relataran, a todos los asistentes al acto de bienvenida, la historia de sus respectivas joyas del mar, detallando a su vez sus características técnicas y algunos detalles sobre su recuperación. Dichas explicaciones fueron muy bien recibidas por todos los regatistas e invitados presentes quienes, a su vez, fueron debidamente informados por el comité organizador que este Trofeo Cormorán, de larga trayectoria y que se distingue por la belleza del entorno por el que se desarrollan las diversas pruebas previstas, pasa a ser, a partir de la próxima edición del 2025, puntuable para el Trofeo Clásicos Mare Nostrum.









El alto nivel de los barcos presentes, que corrieron bajo la fórmula de compensación del CIM y agrupados todos ellos en un único grupo, ofrecieron bellas imágenes y gran emoción en el campo de regatas, siendo finalmente el *Mowgli* de Vincent Harris, sloop bermudiano diseño de Illingsworth & Primrose construido en 1965 y con base en RCN Port de Pollença, el que logró imponerse en la clasificación final, gracias en gran parte a su pericia para vencer en las pruebas costeras disputadas por estos barcos históricos, siendo una vez más la mítica travesía Pollença-Alcanada y regreso, que se corrió el sábado 24 de agosto, la definitiva para definir los resultados finales. Su mayor competidor fue el *Rubicón*, un Época Bermudiana del 1948, que supo seguirle el ritmo hasta clasificarse en segunda posición, seguido del *Rossina di Mare* (1961) de Amador Magrané, el *Livia* (1958), llegado desde las gaditanas aguas de Puerto Sherry, el *Vidi* y el *Germanía V* (1927), el Clásico más longevo de la flota.

Y una vez finalizada esta brillante edición, el Real Club Náutico Port Pollença se ha puesto ya manos a la obra para la organización de la próxima, prevista para los días 22 y 23 de agosto y que, formando parte integrante del Circuito Clásico Mare Nostrum, será puntuable el muy apreciado Trofeo Mare Nostrum.R

Fotos: © Laura G. Guerra

www.rcnpp.club/es



El mar es cultura… el mar es historia…
el mar es tradición… el mar es diversión

El mar es Maresmar

Una vez más el puerto de Arenys de Mar, de gran tradición pesquera, ha sido el marco idóneo para celebrar una gran fiesta del Mar: Maresmar.
Una propuesta insólita, diferente, festiva y cultural, que tiene como objetivo formar, informar, entretener y atraer al público al mar y a los puertos.

¿Es una exposición náutica? ¿Es un festival?...es un poco o, mejor dicho, un mucho, de todo. En Maresmar las familias disfrutan visitando barcas y barcos singulares, como *San Ramón*, *Sirius*, *Sirera*, descubriendo sus largas historias y rememorando como se navegaba y pescaba antaño y como es aconsejable seguir haciéndolo hoy en día, cuando se impone la sostenibilidad, mientras que los más jóvenes pueden sentirse piratas por un día. A su vez, deambular por el recinto permite ir conociendo la obra de diversos artistas apasionados por todo cuanto el mar les permite expresar a través de sus manos y de su arte, como las velas pintadas por Salvador Saura que, izadas en los palos del *Sirius*, lucen en toda su majestuosidad y originalidad creativa, o las delicadas acuarelas de Ana Graset quién, a pesar de ser de tierra adentro, sabe captar toda la belleza del mar y de su entorno, creando pequeñas obras de arte expuestas en la bodega de ese mismo barco, el *Sirius*, un bergantín de 31,40 m de eslora construido en 1918 y restaurado por entero en Varador 2000, organizador de este singular y espectacular evento. El perfecto dominio de dos disciplinas artísticas, como son la pintura y la escultura, es el denominador común de otros tres grandes artistas presentes en Maresmar: Guido Borghi, Xavier Masero y Carles Bros, cuyas obras fueron largamente admiradas por los visitantes, quienes coincidían en expresar su admiración por lo allí expuesto así como su gran satisfacción ante el hecho de poder dialogar con los diferentes autores, siem-

pre prontos a responder a cualquier tipo de consulta sobre sus creaciones, sus técnicas, sus motivaciones. Quién tampoco faltó a esta cita fue un viejo conocido en el mundo del mar, Joshemari Larrañaga, pintor vasco afincado desde hace años en Arenys de Mar y cuyos fidedignos dibujos de barcos de todas las épocas componen un repaso a la historia de la navegación y al patrimonio marítimo que la misma nos ha legado.

Y como es natural, la música no puede estar ausente en evento tan animado y familiar, repitiéndose conciertos de diferentes estilos, como las habaneras de La Vella Lola y las muy personales versiones de famosas canciones en la particular voz de la cantante arenyenca Raquel Xiberta, actuaciones alternadas con las de la compania Ull Distret con sus espectaculos "Mariners camalics" y "Un mar de contes" así como los sorprendentes gags de "Salvamars Cirkus" de la compania Empordamar, un espectaculo familiar que muestra la vida en el mar y sus amenazas en clave comica, teatro gestual, imaginacion y surrealismo. Como volcar el barco, a cargo del Bot Salvavides Calafell, paseos maritimos en la goleta Aran para descubrir el skyline del Maresme, subasta de pescado, juegos para los ninos y talleres de gyotaku y de nasas completaban el programa sumamente completo de Maresmar 2024, a cuyo acto inaugural acudió el presidente de la Generalitat, Salvador Illa, quién alabó esta iniciativa, cuyo objetivo final es dar a conocer al gran público las cosas de la mar, un medio tan cercano pero, en ocasiones, tan distantes y desconocidos.





ANTE EL ÉXITO DE ASISTENCIA, EL PRESIDENTE DE LA GENERALITAT SALVADOR ILLA ANIMÓ A VARADOR 2000 A CELEBRAR NUEVAS EDICIONES.



Al habla con Xiqui Mas

"Tras el primer Maresmar, que tuvo lugar en el año 2018 he creído oportuno repetir tan grata experiencia, aplicando la misma para darle aún mayor relieve y contenido a este evento, cuya finalidad es la de hacer que el mar sea sentido por todos como algo más vivo, más cercano, más propio, reconociendo su protagonismo histórico, su valor como marco deportivo y el inmenso valor, del patrimonio marítimo, que no debemos permitir que se pierda, y de las tradiciones marineras, que debemos hacer todo lo posible por preservar y transmitir.

En esta ocasión, hemos podido contar con la colaboración de la Cofradía de Pescadores Sant Elm de Arenys de Mar, por lo que el mensaje de Maresmar 2024 es que: "la pesca, siendo uno de los tres ejes principales del sector primario, se ha convertido en motor de la economía azul europea…", tal como han puesto de relieve las diversas confe-









rencias que han formado parte del programa. También hemos recibido el máximo apoyo por parte de las diversas administraciones, como demuestra la presencia del presidente de la Generalitat Salvador Illa en el acto inaugural, quién se interesó vivamente por la situación actual del sector pesquero, prometiendo implicarse, él y su equipo, en su reconducción. Se mostró a su vez muy gratamente sorprendido con el éxito de audiencia del evento, felicitando a la organización por ello y animándonos a seguir promoviendo el Festival Marítimo Maresmar de cara a futuras ediciones. No obstante, a pesar de la importancia de todo ello, lo mejor ha sido la respuesta entusiasta de un público dispuesto a disfrutar del evento, en todas sus facetas. Es su respuesta la que nos hace pensar ya en una próxima edición de Maresmar, cuyo eco ha traspasado fronteras, habiendo ya recibido una invitación formal para estar presentes en la "Semaine du Golfe du Morbihan", gran evento que, con carácter bienal, se celebra en esta bella zona de la costa bretona francesa". Todo un honor y el mejor reconocimiento al acierto de nuestra iniciativa, que prometemos repetir.R

INTENSO PROGRAMA, CON CONFERENCIAS DE DIVULGACIÓN CIENTÍFICA, CHARLAS, EXPOSICIONES ARTÍSTICAS, ACTIVIDADES INFANTILES, ESPECTÁCULOS Y EXHIBICIONES, COMO LA VOLCADA VOLUNTARIA DEL BOT SALVAVIDAS CALAFELL.




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

Clase J - Antiguos Copa America
en el RCN Barcelona

Dentro de las celebraciones organizadas alrededor del gran evento de la 37ª America's Cup en Barcelona, el Real Club Náutico de Barcelona fue el anfitrión de la regata de los Clase J, con gran éxito de espectadores reunidos en flotilla alrededor de estos gigantes de más de cuarenta metros, ya que competían alejados de la costa, por lo que no se podía disfrutar desde tierra de tan grandioso espectáculo. *Por Leonardo Garcia de Vincentiis*

Entre 1920 y 1937, los Clase J, los barcos más grandes de la Fórmula Universal, que el genial Nat Herreshoff creó en 1903, disputaron cuatro históricas ediciones de la America's Cup, que están consideradas como las páginas más bellas de la historia de esta legendaria regata. Lamentablemente, durante la Segunda guerra mundial, todos los barcos americanos de la clase acabaron desguazados, para utilizar sus materiales en el esfuerzo bélico, mientras que los clase J ingleses se sumieron en el olvido, abandonados a su suerte en la ciénagas de los ríos del sur de Inglaterra.

Afortunadamente, la restauración, a finales de los '80, del inglés *Endeavour* - considerado el más bello de todos ellos y uno de los más rápidos e innovadores – supuso el pistoletazo de salida para el renacimiento de la Clase, ya que se rescataron de su exilio fluvial el *Velsheda* y el *Shamrock V*, el único de todos ellos con el casco de madera. No obstante, una vez recuperados éstos, se vio que no quedaban más barcos que restaurar, así que los nuevos aspirantes a armador de un Clase J tuvieron que optar por replicar antiguos barcos que habían corrido para la Copa, como el *Ranger* (replicado dos veces, una como Lionheart y otra como Ranger), el *Rainbow* y el *Endeavour II* (con su gemelo *Hanuman*). Y hubo incluso quien fue más allá y, con la construcción del *Svea*, sustanció los sueños nunca hasta entonces realizados de su diseñador Tore Holm, quien había ya dejado los planos "en el cajón", como quien dice.

El hecho es que, gracias a los buenos oficios del Real Club Náutico de Barcelona y de su Presidente, Marc Puig - co-organizadores de la 37ª America's Cup en Barcelona - quienes tuvieron la genial inspiración de invitar a las históricas clases de barcos que habían protagonizado anteriormente



© SAILING ENERGY / J CLASS BARCELONA REGATTA

las regatas de la mítica Copa, como los Clase J y los 12m FI, tuvimos la suerte de presenciar y admirar las impresionantes maniobras de estas máquinas de más de cuarenta metros, que se mueven con la gracia y la agilidad de unas mariposas, merced a la pericia de sus numerosas tripulaciones y, todo hay que decirlo, gracias también a la moderna tecnología debido a su actual equipamiento.

Los directivos de la Clase J, al aceptar la invitación, decidieron correr en Barcelona lo que iba a ser el mundial de su clase, tal y como hicieron también los 12m FI, en el que iban a participar cuatro embarcaciones de diferentes países: Suecia, Inglaterra, Nueva Zelanda y Estados Unidos,

© ALFREDFARRE.COM







© SAILING ENERGY / J CLASS BARCELONA REGATTA

© SAILING ENERGY / J CLASS BARCELONA REGATTA



representados respectivamente por el *Svea*, *Velsheda*, *Rainbow* y *Shamrock V*. Lamentablemente, este último, que estaba en curso de restauración, no pudo asistir por retrasos en los trabajos y por ello la organización prefirió llamar al evento "Regata de clase J en Barcelona", que no está nada mal de cara a la promoción de la Ciudad Condal como sede de este tipo de manifestaciones.

Y Barcelona no defraudó las expectativas, con un suave Garbí que acompañó a los tres desafiantes durante toda la disputa. En los dos primeros días, *Velsheda* y *Svea* se pusieron enseguida por delante, muy igualados en puntos, mientras que el *Rainbow*, que acaba de ser botado y cuya tripulación está aún en fase de entreno, mostró a ratos trazos de gran velocidad y eficacia en ceñida. Los espectadores pudieron disfrutar, como decíamos, de un magnífico espectáculo de maniobras y contra maniobras, en las que las tripulaciones de los Clase J se lucieron con izadas y arriadas en cuestión de segundos: ¡Qué enorme diferencia comparados con los AC 75 que hoy vuelan, más que navegan, en pos de la Copa!

El último día, *Svea* y Velsheda se jugaban el todo por el todo para llevarse el triunfo final, mientras que el *Rainbow* se permitiq el lujo de salir incluso mejor que ambos contendientes y permanecer en cabeza durante algunos bordos pero, al final, todo se decidió en un dramático minuto. Y es que estando el *Velsheda* en cabeza y con todas las de ganar, sorpresivamente ante el poderoso *Svea*, al ir a izar el spi, éste rozó una cruceta del palo y se produjo un desgarro que, en cuestión de segundos, hizo estallar la vela en jirones, dejando al barco desamparado y a merced de sus dos rivales, que no fallaron en la maniobra. Entretanto, y sin titubear ante la desdicha, la tripulación del *Velsheda* procedió a la arriada de los restos del espi y a la izada de una segunda vela de empopada: ¡Un espectáculo de pericia y deportividad para todos los presentes!

El trofeo final fue para el *Svea*, barco poderoso donde los haya, patroneado personalmente por sus armadores suecos y tripulado por un grupo de jóvenes de diferentes países, como si de un barco escuela se tratara. Segundo lugar para el *Velsheda*, que dio guerra hasta el final, siendo ade-



más el barco más veterano de la flota: uno de los tres únicos "Jotas" originales que quedan y que, aunque esté muy restaurado, modificado y modernizado, sigue siendo más frágil que sus congéneres modernos. Finalmente, mención especial para el *Rainbow* que, precisamente porque aún no está a punto para estos trotes, merece todo el respeto y el aprecio por la deportividad de su armador y de su tripulación. Los breves, y no tan breves, destellos de velocidad que dio prometen buenos resultados para el futuro. Será muy interesante ver cómo progresan en las próximas regatas de la Clase.

BREVES CONSIDERACIONES SOBRE LOS CLASE J

Si bajo el punto de vista de un apasionado de los barcos clásicos nos sentimos felices de poder ver "en color" las impresionantes imágenes de estos antiguos dinosaurios de la historia de la vela, como amantes de lo tradicional - desde el diseño y la construcción de los barcos hasta su uso y el consiguiente aparato de maniobras tradicional - hemos de criticar la presencia de todos esos enormes winches electro-hidráulicos, sistemas automáticos, generadores, aires acondicionados e incluso cabinas de cubierta que, por muy bien barniza-



© ALFREDFARRE.COM



© ALFREDFARRE.COM

LA INSTALACIÓN A BORDO DE LOS CLASE J DE CUANTO LA TECNOLOGÍA ACTUAL OFRECE PARA FACILITAR SU GOBIERNO Y MANEJO, NO HA LOGRADO DISMINUIR EL NÚMERO DE TRIPULANTES PRECISOS PARA EJECUTAR LAS MANIOBRAS: ¡CUARENTA ERA Y CUARENTA SIGUEN SIENDO!

das que estén nada tienen que ver con las originales y fantásticas cubiertas corridas de antaño. Curiosamente con todo ello nada se ha conseguido para rebajar la cantidad de manos que se necesitan para manejar estos barcos: cuarenta personas eran y ¡cuarenta siguen siendo!

Además, todo lo que acabo de decir ha provocado que, respecto a los diseños originales, estos barcos hayan aumentado de forma exponencial su desplazamiento, con el consiguiente hundimiento del casco, relativo aumento de la altura de amuras para compensarlo y alargamiento de la eslora en flotación, lo cual ha trastocado los planos originales. La cosa es especialmente dolorosa cuando hablamos del *Endeavour* (que al principio sí que se había restaurado "casi" a sus condiciones originales), del *Velsheda* (que navegó en condiciones casi originales y ¡sin motor! durante la década de los 90) y del Shamrock V, los tres J originales que habían sobrevivido y que hoy ya nada tienen que ver con lo que fueron.

Acabemos de todas formas esta reflexión diciendo que los directivos de la nueva Clase J la proponen como anillo de conexión entre el mundo de los barcos clásicos y el de la vela moderna, algo que como excusa nos parece razonable ya que nos permite que gocemos hoy, y esperemos que durante mucho tiempo más, de un espectáculo que, hace poco más de veinte años, parecía confinado al recuerdo de imágenes en blanco y negro.R

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE BARCOS DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

© ALBERT MOLLÓN



UN VERANO MUY INTENSO

Ha sido éste, el del 2024, un verano muy intenso. Gracias la edición de la America's Cup en Barcelona hemos podido vivir de cerca el futuro y hemos podido recuperar su pasado, gracias a una idea de nuestra Asociación, hecha propia por el Real Club Náutico de Barcelona, de convocar a los grandes Clase J y a los elegantes 12M, protagonistas inolvidables de más de cincuenta años de regatas de la Copa.

MÁS Y MEJOR

La flota que este año ha participado en el Circuito Mare Nostrum y con ello ha puntuado para la Copa de España, ha batido récords en todos los sentidos, siendo de gran interés analizar a fondo su composición y, especialmente, los resultados. La AEBEC tuvo ocasión de organizar unas presentaciones públicas de los barcos en las regatas del Estartit y de Sitges, mientras que en la regata de Barcelona nos centramos en la presentación de los 12m FI y de los Clase J, con varias conferencias que tuvieron mucha participación de público. Es de esperar que todo ello haya dejado unas semillas de interés por la navegación y de inquietud por la recuperación del patrimonio marítimo, que se traduzca en nuevos armadores de la flota de barcos clásicos y de época que, por otro lado y a la vista de la participación en el Circuito Mare Nostrum para la Copa de España 2024, parece en pleno auge.

■ El ganador de la Copa de este año ha sido el Argos, imbatible por su perseverancia, por la valía de su tripulación y por su regularidad. Nuestro presidente entregó el valioso trofeo de plata a su tripulación al final del Trofeo Puig, en Barcelona. El *Argos* recibió también de manos de Gonzalo Romagosa, representante para España de la histórica Velería Ratsey & Lapthorn, un bono para un foque nuevo de la famosa veleria inglesa. Ratsey & Lapthorn patrocinó también el libro del socio de la AEBEC de este año que fue "Nuestra Vela Latina".

■ Al cabo de una edición de tanto éxito en cuanto a la participación, no podemos no poner el foco en el reglamento del CIM y en la aplicación material de algunas de sus normas, todas ellas muy válidas, ante la falta de conocimiento o de rigor de quienes tienen la responsabilidad de hacerlo. Es éste un tema de gran importancia, a estudiar y tratar con la máxima serenidad y respeto posibles.

FELIZ NAVIDAD

Este año, por segunda vez consecutiva, la AEBEC participará con una parada en la Feria de Navidad del Puerto de Barcelona, evento que acerca al público a las entidades de carácter marinero. Grandes fotos de algunos de nuestros barcos, amarrados en la Ciudad Condal, adornarán nuestro puesto, con su correspondiente explicación e historia. También amenizaremos la Feria con una serie de tres conferencias sobre la historia de la náutica, iniciativa que ya el año pasado congregó a mucha gente que, gran parte de ella, no se había acercado nunca a un barco. Asimismo repetiremos el exitoso sorteo de varios bautismos del mar en barcos clásicos, generosamente puestos a disposición por sus armadores. **www.aebec.org**

CLUB NÁUTICO JÁVEA

III ENCUENTRO VELA CLÁSICA

DEL 27 AL 29 DE JUNIO



ENGEL&VÖLKERS

XÀBIA ESPORTS Activa't

BLACKCAPE

somvela FEDERACIÓ

Real Federación Española de Vela

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

INAUGURADA YA LA ATARAZANA DE PUERTO SHERRY

EJEMPLO DE SOSTENIBILIDAD Y PROFESIONALIDAD

Lo que en el pasado número de Sea Fever calificábamos como proyecto, es ahora una realidad ya que acabamos de inaugurar la Atarazana Ecológica, a la que tanto empeño, esfuerzo e ilusión ha puesto la Fundación por ser uno de los pilares para la consecución de su objetivo principal, que no es otro que el de promover y facilitar la recuperación y el mantenimiento del patrimonio marítimo. Y para ello nada más apropiado que disponer de una atarazana como la creada en el varadero de Puerto Sherry, una instalación de 260 m2 construida, íntegramente, con materiales reciclados. A su inauguración, celebrada el 10 de diciembre 2024, asistió, además de un alto número de autoridades, clientes y amigos de la Fundación, D. German Beardo, vicepresidente 4º de la Diputación de Cadiz, Diputado de turismo y alcalde de El Puerto de Santa Maria, quién se mostró muy satisfecho por el trabajo realizado, en el que ha primado la sostenibilidad. Y es que esta moderna infraestructura -cuyo coste cercano a los 200.000 euros ha sido co – financiado por la Diputación de Cádiz a través de su programa DIPUINNOVE + 2024 y cuyas dimensiones le permiten albergar hasta dos embarcaciones de 12 metros de eslora - se ha erigido sobre ocho contenedores reutilizados. Actualmente, el equipo que trabaja en ella, de expertos carpinteros, mecánicos y pintores, restauran y mantienen en orden de marcha diversos veleros clásicos, entre ellos el *Livia*, diseño de Herreshoff; el *Jenten*, Skarpsno de 1936; el *Tilikum*, pesquero reformado de 25 metros de eslora y el *Guadalmina*, un John Alden construido en astilleros Carabela en 1974.

ECOSAIL
LA SOLIDARIDAD MÁS CREATIVA

Pero la Fundación no se detiene ahí ya que, con el proyecto Ecosail, está llevando a cabo un programa solidario que consiste en transformar velas en desuso en bolsos y accesorios de moda. Aparte de la repercusión de esta iniciativa a nivel ecológico, reutilizando material de desecho, la colaboración de la Fundación con asociaciones de personas con discapacidad y en riesgo de exclusión social para llevarla a cabo, hace que este proyecto tenga un cariz esencialmente solidario, con el que cualquiera puede contribuir, adquiriendo alguna de las piezas de Ecosail, únicas y sostenible, a través de su web **www.ecosail.es**

UN HORIZONTE PROMETEDOR Y CERCANO

Los planes de futuro de la Fundación son sumamente ambiciosos y de realización a corto plazo, ya que para el 2025 está ya previsto ampliar la atarazana para poder albergar barcos de hasta 24 metros de eslora, al tiempo que se está ya trabajando en la apertura de un segundo centro de producción de Ecosail en la Bahía de Cádiz, en colaboración con las asociaciones AFANAS PUERTO Y BAHÍA y APERFOSA.

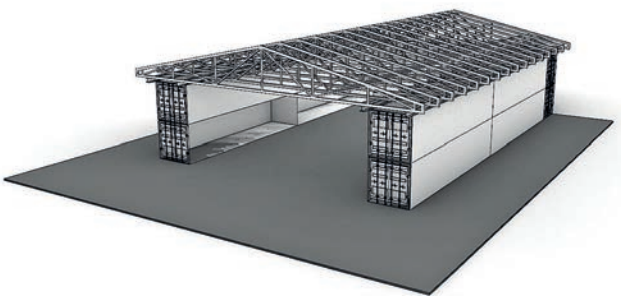
El éxito de este proyecto ha captado la atención de la prestigiosa firma de moda Scalpers, que ha iniciado una colaboración con la Fundación para comercializar una línea exclusiva de productos Ecosail. El objetivo final de todo ello es no tan solo preserva el patrimonio náutico, sino fomentar, a su vez, la economía circular, la inclusión social y la moda sostenible.R

www.fundacionvelaclasicadeespana.es











Fijando nuevo rumbo

Más de 800 amarres, hotel, suites, Club Náutico, 10 restaurantes,
4 beach clubs, deportes, actividades para niños y mucha vela.

puertosherry.com

Puerto Sherry. Avda. de la Libertad s/n
11500 El Puerto de Santa María, (Cádiz)
T. (+34) 956 870 103
VHF Canal 9
recepcion@puertosherry.com

PUERTO
SHERRY

Líderes de la prensa náutica en España

THE BEST Superyates & Marinas

SKIPPER

REGATA

Sea fever BARCOS CLÁSICOS











Visiten nuestras webs

www.skippermar.com

www.curtediciones.com | www.difusionnautica.com

CURT EDICIONES SA

DIFUSIÓN NÁUTICA

BARCOS SINGULARES

NUEVO



LA 28

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

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

NUEVO



WIANNO SENIOR

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

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



ROB ROY

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

Eslora 17 m | Manga 4,11 m | Calado 1,82-3,05 | Desplazamiento 1 t | Precio: 230.000 €



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 300.000 €



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 180.000 €



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 175.000 €

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

www.barcos-singulares.com

Infoser Nautic "Los Clasicos" desde 1994

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

BROKERAGE *Seleccion:* *www.infosernautic.com* *Survey & Assistencia Técnica*





Pagliettini, original año 34, 14.50 x 3,00 mts, 11 Ton.
2 x 260 Hp STEYR 6 cil. TD año 2013. Mediterraneo
Exclusivo clásico de motor, único en el mediterraneo.



⇑ **Dirección técnica, proyectos rehabilitaciones**
Asesoría técnica, peritajes, y tasaciones .



Camper&Nicolson modelo RORC Jolina 35 ⇑

⇑ **Sangermani IOR, nº183, Año 2 Eslora 11.98 m**







⇑ **North Sea 24, Kim Holman eslora 9.40 m.Año 66**

⇑ **Illigworth & Giles, Eslora 14.5 mts, año 53.**



¿Más información? More info?

Mònica: +34 609 448 459

whatsapp & Telegram

monibarcosclasicos

barcosclasicos@infosernautic.com

ANTPM

Asociación Nacional de Tasadores,
peritos y mediadores. Ass.nº 580





⇑ **GLEN 17, tablero marino, año 2017**
5.40 mts se entrega con su remolque y FB.

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

ENERO			
18-26	Boot Dusseldorf	Alemania	www.boot.com
22-26	New York Boat Show	EE.UU.	www.nyboatshow.com
FEBRERO			
19-23	Dubai International Boat Show	Emiratos Árabes	www.boatshowdubai.com
MARZO			
13-14	Congreso Náutico ANEN	Málaga	www.anen.es
ABRIL			
16-21	Antigua Classic Yacht Regatta	Antigua	www.antiguaclassics.com
17-19	Ruta de la Sal	Ibiza	www.larutadelasal.com
25-27	Les Dames de Saint Tropez	Francia	www.vintageclassicyachtclub.com
30 a 03/05	Palma Boat Show	Mallorca	www.boatshowpalma.com
JUNIO			
4-8	Les Voiles d'Antibes	Francia	www.voilesdantibes.com
12-15	VI Vela Clàssica Costa Brava	Estartit-Girona	www.cnestartit.com
13-15	Falmouth Classics	Falmouth GB	www.falmouthclassics.org.uk
27-29	IV Sitges Vela Clásica	Port d'Aiguadolç, Sitges	regata@sitgesvelaclasica.es
27-29	III Encuentro Vela Clásica	Jávea (Alicante)	www.cnjavea.net
JULIO			
6-11	British Classic Week	Cowes GB	www.britishclassicweek.co.uk
9-12	Puig Vela Clàssica	Barcelona	www.puigvelaclassica.com
AGOSTO			
13-17	Illes Balears Classics	Club de Mar Mallorca	www.clubdemar-mallorca.com
22-23	Regata Cormorán - Pollença	Mallorca	www.rcnpp.club
26-30	Vela Clásica Menorca-Copa del Rey	Mahón	www.velaclasicamenorca.com
SEPTIEMBRE			
2-6	Settimana Internazionale della Vela	Imperia	www.veledepoca.com
9-14	Cannes Yachting Festival	Francia	www.cannesyachtingfestival.com



DUBAI INTERNATIONAL BOAT SHOW

19 — 23 FEB 2025

Experience MENA's largest luxury yacht & lifestyle show

An Ocean of Opportunities Awaits You in Dubai

HOSTED AT

Dubai Harbour

ORGANISED BY

مركز دبي التجاري العالمي
DUBAI WORLD TRADE CENTRE

www.boatshowdubai.com

For enquiries: Dubai.Boatshow@dwtc.com

ASTILLEROS DE
MALLORCA

SINCE 1942

REFIT & REPAIR SHIPYARD

PHI-LOSOPHY OF CRAFTMANSHIP

