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

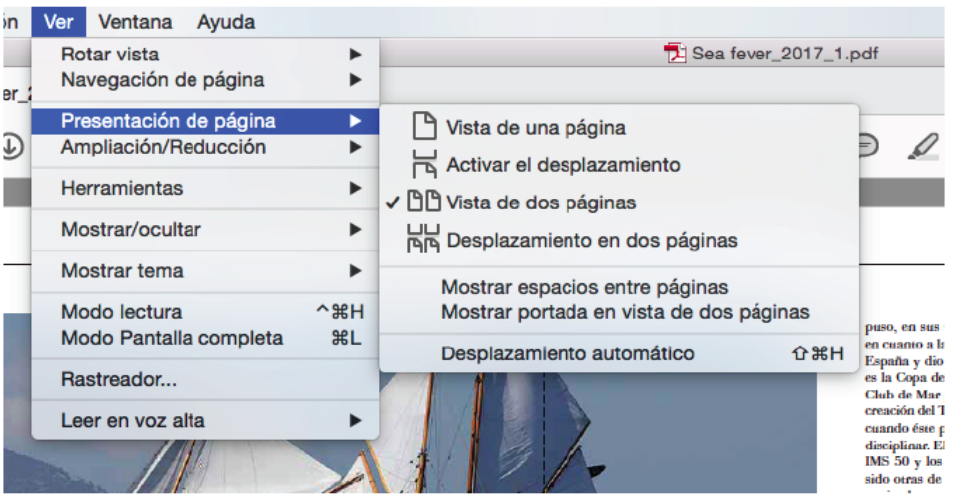
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 17 | 2025/1 | PVP 12€
Canarias y aeropuertos 12,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



EL XV CIRCUITO CLÁSICOS MARE NOSTRUM SE AMPLÍA

Última hora
LA AMERICA'S CUP
REGRESA AL MEDITERRÁNEO

FALÚAS REALES
El Tesoro de Aranjuez

VELA LATINA POR LA PAZ

8 413042 674696 000017

PORT ADRIANO

MALLORCA

portadriano.com



The superyacht marina
design by Philippe Starck



CIBAR
SINGULAR MARINAS

PORT ADRIANO · PORT TARRACO · BOTAFOC IBIZA · MARINA SANTA EULALIA · MARINA PORT VALENCIA · MARINA D'ARECHI Salerno port village

VUELTA A LA NORMALIDAD

© NICO MARTÍNEZ



Tras el "tsunami" de la America's Cup del pasado verano, todo vuelve a la normalidad, regresando los calendarios de regata a lo que venía siendo usual. Me refiero, concretamente, al del Circuito Clásicos Mare Nostrum, con la Puig Vela Clàssica, que organiza el RCN de Barcelona, en sus fechas usuales del mes de julio. Pero no acaban aquí las novedades de este circuito, que cada vez atrae a una flota más numerosa, ya que hay una nueva regata que ha venido a añadirse a su ya de por sí intenso programa. Se trata del Trofeo Cormorán, cuya celebración en el RCN Port de Pollença hace que sirva de enlace entre Palma (Club de Mar- Mallorca) y Menorca (CM de Mahón). Así pues, desde la Costa Brava (C.N. Estartit) pasando por Barcelona y recorriendo parte del litoral mallorquín y del menorquín, quién quiera pasar el verano disfrutando del mar, de la vela y de la competición, tiene el mejor de los programas: participar en el Circuito Clásicos Mare Nostrum.

Pero ya que al inicio he mencionado a la America's Cup, no puedo de dejar de hacerme eco de la noticia de que la próxima edición de esta legendaria regata, programada para el 2027, va a tener como sede Nápoles, elección que no ha dejado de sorprender a muchos. Nos alegra enormemente que este gran evento permanezca en Europa y más concretamente en el Mediterráneo, aunque creo que son muchos los deberes que se van a tener que hacer en esta histórica ciudad italiana - única, singular, peculiar y en algunos aspectos caótica - para que en ella se celebre con éxito un evento tan complejo y multitudinario como es el de la America's Cup, aunque seguro que al final surge y triunfa el espíritu mediterráneo.



Yolanda Llinás
Directora

ULTIMA HORA

4 Nápoles, sede mediterránea de la 38ª America's Cup en el 2027

ACTUALIDAD

6 Pantaenious, nuevo patrocinador del Yacht Racing Image Award

8 La Clase 6M se estrena en la Arenal Cup 2025
Camino de Santiago, una década navegando con alma peregrina

10 Rafael Nadal visita el CM de Mahón | Refit de un Baglietto Ichia por Varador 2000

12 Port Adriano cita con el glamour

CIRCUITO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

14 Club Nàutic Estartit
Prometedor inicio del Circuito Clásicos Mare Nostrum

16 Real Club Náutico de Barcelona
En julio vuelven los Clásicos a Barcelona

18 Club de Mar
Mallorca Nuevo club tras una década de planificación

20 Real Club Nàutic Port de Pollença
Instalaciones renovadas para un club en plena acción

22 Club Marítimo de Mahón – Más de un siglo de actividad por el puerto y para el puerto

24 Puerto Sherry
De puerto deportivo a complejo turístico

NOTICIAS REGATAS

26 Sitges Vela Clàssica 2025
En el más emblemático entorno
Club Náutico de Jávea
Consolida su Encuentro de Vela Clasica

PUERTOS Y MARINAS

28 Marina Port Mahón – Dónde el lujo se vive en calma













ENTREVISTAS

29 Leonardo García de Vincentiis – Presidente AEBEC

TRAVESÍAS

32 Vela Latina por la Paz – 500 millas por el Mediterráneo

HISTORIA

36 Falúas Reales – El tesoro oculto de Aranjuez

ASOCIACIONES Y FUNDACIONES

44 AEBEC – Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos

46 Fundación Vela Clásica de España

La atarazana de Puerto Sherry en plena acción

REFIT

42 El renacer del Sirius de la mano de Varador 2000
Sirius Events Barcelona

Un conjunto de espacios únicos e inolvidables

48 Varadero Valencia

Oferta exclusiva para clientes de Marina Port Valencia

FICHA

49 Zacapa

Sloop Bermudiano construido por Astilleros Udondo en 1970

BROKERAGE

51 *Raptus*

Robusto Colin Archer noruego de doble proa

56 **AGENDA**





Portada: *Lady Anne*, diseño de William Fife III construido en 1912, compitiendo en la categoría 15 M FI en la Copa del Rey 2024 del Club Marítimo de Mahón
Foto: PHOTONAUTIC/Oriol Esteva

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:

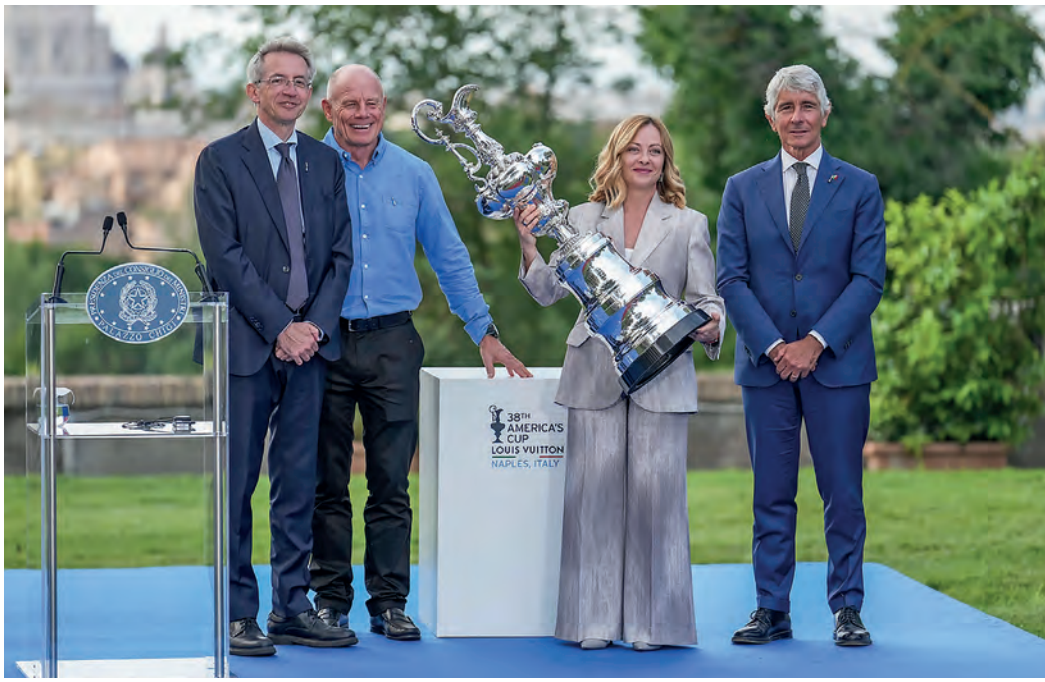
CURT EDICIONES SA

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

Presidente Fundador: Enrique Curt
Consejera Delegada: Laura Curt Iborra

NÁPOLES
SEDE MEDITERRÁNEA DE LA 38ª AMERICA'S CUP

Grant Dalton parece haberle cogido el gusto al Mediterráneo y ha tomado la decisión de permanecer en este "mare nostrum" al anunciar que se va a volver a celebrar en él la próxima edición de la America's Cup, esa legendaria regata que supera todos los records, tanto por su larga historia como por la expectación que suscita, a nivel mundial.



Y dentro del Mediterráneo, que mejor que una ciudad milenaria para una regata más que centenaria. Nápoles, va a ser la sede de la 38ª edición de la America's Cup rivalizando, sede y evento, en historia, longevidad, singularidad y muchos otros aspectos que hacen que ambas sean únicas y especiales. A la sombra del amado y a la vez temido Vesubio, sobrevolarán más que surcarán sus aguas esas modernas arañas a vela que sobre sus foils alcanzan velocidades hasta hace poco impensables. Que lejos quedan aquellos inmensos barcos que ya tienen consideración de clásicos y que, de muy diferente tipos, fueron protagonistas máximos de esta regata. Los clase J, los doce metros....la propia goleta America... Con su inmensa eslora, su magnífica estampa, su multitudinaria tripulación y su moderada velocidad, debían incluso cruzar el Atlántico por sus propios medios. Ahora todo es distinto, ni peor ni mejor, pero distinto. Y Nápoles tiene el reto de hacer que la historia siga, que mantenga su esplendor, tanto deportivo como mediático. Condiciones no le faltan y seguro que ilusión y entusiasmo tampoco, además de contar con esa chispa mediterránea que a todo le encuentra solución. 2027 va a ser para ellos, y para todos los mediterráneos, un año especial. Otro año de America's Cup, en el que aprovechar este evento para, además, visitar una de las ciudades más interesantes y excitantes de este nuestro mar, ahondando en su larga e intensa historia, en la que Fernando, nuestro Rey Católico, tuvo su papel estelar, y dejándose empapar de su ambiente popular, su alegría, su color y su gran riqueza cultural. Su importancia a nivel náutico deportivo queda patente ante la existencia de dos importantes clubes náuticos centenarios, el Reale Yacht Club Canottiere Savoia, fundado a finales del XIX y que nunca ha renunciado a su título de real, y el Club Náutico della Vela que, con 120 años de historia se separó del anterior al entrar en el siglo pasado. Ambos tienen su sede cerca del famoso Castel del Ovo y seguro que están prontos a afrontar, con gran emoción y entusiasmo, este inesperado y ansiado reto.

Ya lo saben pues: todos rumbo a Nápoles en el 2027...la ciudad y la America's Cup bien merecen ese viaje.

www.americascup.com





Vista de Nápoles y del Vesubio, obra de Adriana Pignatelli Magnoni.



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



PANTENIOUS YACHT RACING IMAGE AWARD

LAS MEJORES IMÁGENES DEL AÑO

El renombrado y competido galardón fotográfico destinado a premiar la mejor imagen de vela del año, el Yacht Racing Image Award que, fundado en el año 2010 estaba patrocinado hasta la edición del 2023 por el grupo Mirabeaud - dedicado a la gestión de patrimonios - cuenta ahora con un nuevo patrocinador, la firma lider en seguros náuticos, Pantaenius Yacht Insurance.

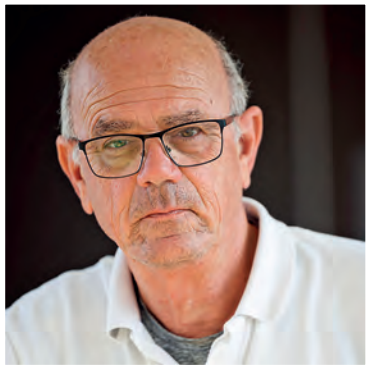
Así, ya bajo el nombre de Pantaenious Yachts Racing Image Award, el premio correspondiente a mejor imagen del 2024 fue a recaer nuevamente, y por segundo año consecutivo, a manos del fotógrafo esloveno Samo Vidic, por la trepidante imagen captada durante un entreno de la SailGP Bermuda. La competencia, en esta 14□ edición, no era poca, con fotografías realmente sorprendentes, algunas de ellas correspondientes a la flota de barcos clásicos y de época, cuya fotogenia resulta notable. Entre las finalistas de cariz clásico, destaca la presencia de dos fotógrafos españoles: Nico Martinez y Oriol Esteva, colaboradores habituales de Sea Fever.

www.yachtracingimage.com





Viola, Época Cangreja de 1908, compitiendo en la Puig Vela Clàssica 2024, del Real Club Náutico de Barcelona. Fotógrafo: Nico Martínez





The Lady Anne, 15 M FI de William Fife III construído en 1912, en la Copa del Rey 2024, del Club Marítimo de Mahón. Fotógrafo: Oriol Esteva



VIII VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA

PARTNER 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

CLASE 6M
SE ESTRENA EN LA ARENAL CUP 2025



De viernes a domingo de un fin de semana de finales de mayo, dio inicio, en el Club Nàutic s'Arenal, la Arenal Cup 2025 destinada a la clase 6M, con una serie de pruebas que se corrieron con un magnífico viento del noroeste, el tradicional "embat" propio de la Bahía de Palma, que sopló de forma continua, oscilando entre los 10 y los 14 nudos de intensidad. Tras esta Arenal Cup 1, que vio el triunfo del británico Battlecry, seguido del español Stella y del griego Aera, el Club Náutico del Arenal acogerá la Arenal Cup 2 del 12 al 14 de junio y la Arenal Cup 3 del 11 al 13 de julio.

Por tercer año consecutivo, la flota de la clase 6M ha elegido al CNA como base de entrenamientos, de cara a las próximas competiciones internacionales de esta prestigiosa clase.

www.cnarenal.com

EL CAMINO A VELA
UNA DÉCADA NAVEGANDO CON ALMA PEREGRINA

Peregrinar navegando desde el puerto francés de La Rochelle hasta el gallego de Padrón para, una vez desembarcados caminar desde allí hasta llegar a la Plaza del Obradoiro de Santiago, es algo que se viene haciendo desde haciendo desde el 2015, por lo que este verano cumple ya su 10º aniversario. Para esta ocasión se espera la participación de más de 24 barcos y de alrededor de 150 tripulantes peregrinos, cargados todos ellos de emoción, devoción y compromiso. La travesía, que se ha consolidado como una referencia de turismo azul sostenible, promueve la vela como una de las formas más responsables y enriquecedoras de vivir el mar y la cultura. Dieciocho son las etapas de navegación, con ocho de descanso con paradas en diferentes localidades del recorrido, como son Hondarribia, Getaria, Bermeo, Getxo, Santander, Ribadesella, Gijón, Avilés, Ribadeo, Viveiro, Cedeira, Ferrol, A Coruña, Laxe, Muxia, Muros, Boiro, Vilagarcía de Arousa y, finalmente, Padrón. En estos diez años, son ya unos dos mil los peregrinos que han elegido El Camino a Vela para llevar a cabo su peregrinaje a Santiago, siendo muchos los que repiten la experiencia, año tras año.

www.elcaminoavela.com





RANC
FEDERACION BALEAR DE VELA
Asociación de Clubs Náuticos de Baleares
1926
AEBEC

RAFAEL NADAL FIRMA EN EL LIBRO DE HONOR DEL CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN



Uno de los mejores deportistas de la historia y, sin duda el mejor tenista sobre tierra batida de todos los tiempos, ha navegado hasta Menorca a bordo de su catamarán a motor, amarrándolo en el Club Marítimo de Mahón durante su estancia en tan bello puerto menorquín.

Debidamente recibido y atendido por el presidente del club, Basilio Ferrer, por el vicepresidente Arturo Palomo y por el gerente Nacho Marra, Rafael Nadal tuvo a bien firmar en el Libro de Honor del Club y, tras interesarse por la historia y las actividades que actualmente desarrolla esta institución, con más de 120 años de existencia, deseo suerte a todos sus integrantes, agradeciendo a sus anfitriones la cálida acogida que le habían dispensado.

NUEVO GRAN PROYECTO DE VARADOR 2000

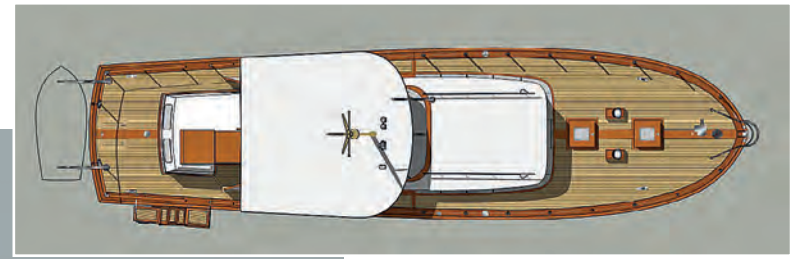
LA RESTAURACIÓN GLOBAL DE UN CLÁSICO BAGLIETO ICHIA DE 1959

Varador 2000 anuncia el comienzo de la restauración global de un barco a motor que, por su tipología, sistema constructivo y edad, cumple con todas las condiciones para ser considerado como clásico y ser debidamente restaurado para devolverle su esplendor inicial.

El éxito obtenido por Varador 2000 en proyectos similares anteriores, con repercusión a nivel internacional, ha resultado crucial para que el armador extranjero de este barco clásico, un Baglieto Ischia construido en el año 1959, haya confiado en esta empresa y en su gran equipo de profesionales para llevar a cabo su restauración global, que se va a llevar a cabo en estrecha colaboración con Matteo Picchio del estudio Matteo Picchio Naval Architects & Yacht Designers de Milán, considerado uno de los más experimentados en el refit de barcos clásicos y de época.

Esta restauración integral incluye trabajos tanto a nivel estructural como en la cosmética exterior, siempre con el compromiso de preservar la autenticidad del barco, uno de los modelos más exitosos de la importante y fructífera producción de Baglieto, astillero italiano con más de 160 años de historia.

Por su parte, los interiores serán renovados completamente, así como todos los sistemas de la embarcación, para ofrecer el confort propio de un barco moderno y garantizar la máxima seguridad y fiabilidad, a la hora de navegar.





Con este proyecto, Varador 2000 reafirma su compromiso con la excelencia en la restauración y conservación de embarcaciones clásicas combinando, en sus intervenciones, tradición y tecnología.

www.varador2000.com



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

PORT ADRIANO
CITA CON EL GLAMOUR



Un año más, Port Adriano se convierte en el lugar que visitar en verano, ya sea por mar - en búsqueda de un refugio seguro para el barco, en el que disponer de los mejores y más completos servicios y disfrutar del más bello y elegante de los entornos - como por tierra. Y es que este hermoso puerto, situado en la costa oeste de la isla de Mallorca, pone en marcha, cada año, un programa de eventos deportivos, sociales y musicales que atrae a un gran número de asistentes atraídos por el interés de los mismos y por el glamour que impregna todo cuanto está relacionado con estas instalaciones en las que, en cada rincón, se deja sentir la impronta de uno de los diseñadores con mayor renombre de nuestros tiempos, el francés Philippe Starck. Pero el programa no tan solo se limita al verano, ya que hasta en invierno el ambiente navideño que en él se crea, invita a disfrutar de un entorno sin igual.

www.portadriano.com





Vela Clásica Menorca

XXI COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA

26 al 30 AGO2025

CLUB MARITIMO MAHÓN

CONSELL INSULAR DE MENORCA

MENORCA islas baleares

Ajuntament de Maó

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

REPSOL



CLUB NÀUTIC ESTARTIT

Prometedor inicio del Circuito Clásicos Mare Nostrum

Como viene siendo habitual en estos últimos años, la VIII Regata Costa Brava abre el XV Circuito Clásicos Mare Nostrum, y lo hace con el valor añadido de tener, a su vez, la consideración de Campeonato de Cataluña de Vela Clásica y de ser clasificatoria para la Copa España de esta clase y, evidentemente, para el XV Trofeo Clásicos Mare Nostrum.

Y por si todo esto fuera poco, esta regata ofrece a los participantes el inigualable placer de navegar por las nítidas aguas que forman parte del Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes y el Baix Ter, un entorno privilegiado dentro de la ya de por sí privilegiada Costa Brava. Agrestes acantilados se combinan con acogedoras calas y blancas playas para el máximo disfrute de la navegación y del posterior baño refrescante y relajador. Y al regresar a puerto, la siempre cálida acogida de un Club con solera – fundado en 1960 - y cuyo ADN es el de un profundo respeto por el medio marino, como nos recuerda, ya solo entrar en él, el cu-



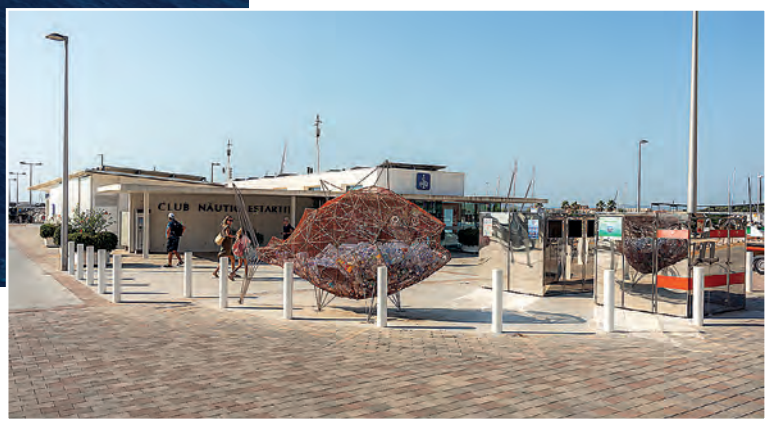




rioso, divertido y funcional pez receptor de plásticos, que desde su instalación ha pasado a formar parte del siempre cuidado entorno de estas instalaciones que, a su vez, se encuentran totalmente integradas en la bella localidad costera de l'Estartit.

Su cercanía con la vecina Francia hace que, una vez consolidada la Vela Clàssica Costa Brava con un evento anual, esta regata haya ido llegando a oídos de los armadores de barcos clásicos con base en alguno de los numerosos e importantes puertos de la vecina costa francesa del Languedoc Roussillon, lo que hace que, año tras año, se vaya incrementando la participación internacional. Este hecho puede llegar a ser muy beneficioso para el Circuito Clásicos Mare Nostrum, si dichos armadores deciden alargar su estancia en aguas españolas, navegando hasta Barcelona y ¿porqué no? hasta las Baleares para poder optar al Trofeo. Estartit es, sin duda alguna, una buena puerta de entrada a una potencial flota de clásicos franceses.

Y así, compitiendo en uno de los más bellos y agrestes campos de regata y disfrutando en tierra de una siempre cálida acogida, se da inicio al XV Circuito Clásicos Mare Nostrum con el muy completo programa de la VIII Vela Clásica Costa Brava.



- **2 de junio**
  Registro de participantes: 10:00 a 14:00 h y de 15:00 a 18:00 h
- **13 de junio**
  Registro de participantes: 9:00 a 10:00 h
  Reunión de patrones: 10:30h
  Señal de atención 1ª prueba del día 12:30 h
- **14 de junio de 2025**
  Reunión de patrones: 10:30h
  Pruebas: 12:00 h
- **15 de junio de 2025:**
  Reunión de patrones: 10:30 h
  Desfile embarcaciones participantes: 11 h
  Pruebas: 12:00 h

www.cnestartit.com





REAL CLUB NÁUTICO BARCELONA

En julio vuelven los clásicos del mar

El Real Club Náutico de Barcelona se prepara para acoger, del 9 al 12 de julio de 2025, uno de los eventos náuticos más esperados del verano, la **XVIII Puig Vela Clàssica Barcelona**. Esta prestigiosa regata, organizada por el Real Club Náutico de Barcelona y Puig, bajo la delegación de la Real Federación Española de Vela (RFEV), volverá a vestir de elegancia las aguas mediterráneas con embarcaciones históricas y auténticas joyas flotantes.



La competición reunirá a barcos de distintas categorías que evocan el esplendor de la navegación clásica: Época Cangreja, Época Bermudiana, Clásicos, Clásicos IOR, Big Boats y Modern Classic, así como las legendarias clases 12M JI y 15 JI. Más que una regata, se trata de una celebración del arte naval, donde tradición y técnica se funden con la belleza del litoral barcelonés. Además de ser una cita destacada en el calendario oficial de la Real Federación Española de Vela (RFEV), la Puig Vela Clàssica Barcelona es puntuable para el III Campeonato Internacional CIM (Comité Internacional del Mediterráneo) y el XIV Trofeo Mare Nostrum - Copa de España de Barcos Clásicos. Un auténtico escaparate internacional que pone a Barcelona en el centro del mapa náutico mundial.

UN PROGRAMA PARA DISFRUTAR DENTRO Y FUERA DEL AGUA

Las actividades darán inicio el miércoles 9 de julio con el registro de participantes desde las 10:00 h hasta las 20:00 h, seguido por un acto de bienvenida a las 19:30 h que reunirá a armadores, tripulaciones e invitados. A partir del jueves, las embarcaciones tomarán el protagonismo en el mar:





- **Jueves 10 de julio**: Reunión de patrones a las 10:00 h, seguida de la primera jornada de pruebas a las 13:00 h.
- **Viernes 11 de julio**: Nueva jornada de regatas, con salida prevista a las 13:00 h.
- **Sábado 12 de julio**: Última prueba desde las 13:00 h, culminando con la esperada ceremonia de entrega de premios (hora a confirmar).

En total, hay programadas tres pruebas para la mayoría de las clases, excepto para la clase 12M JI, que tendrá hasta seis pruebas. No se podrán disputar más de dos pruebas por día —tres en el caso de los 12M JI—, asegurando así la calidad y seguridad de la competición. Para que pueda otorgarse el título de vencedor de la XVIII Regata Puig Vela Clàssica Barcelona en cada clase, será indispensable que se complete al menos una prueba válida.

La XVIII Puig Vela Clàssica Barcelona promete ser un espectáculo inolvidable que combina competición, historia y pasión por la navegación. Un evento que cuantos aman el mar y todos aquellos que saben valorar la elegancia atemporal de los grandes veleros clásicos, no pueden perderse.

Fotos: ©Niko Martínez / Puig Vela Clásica

www.rcnb.com/www.puigvelaclasica.com





CLUB DE MAR-MALLORCA

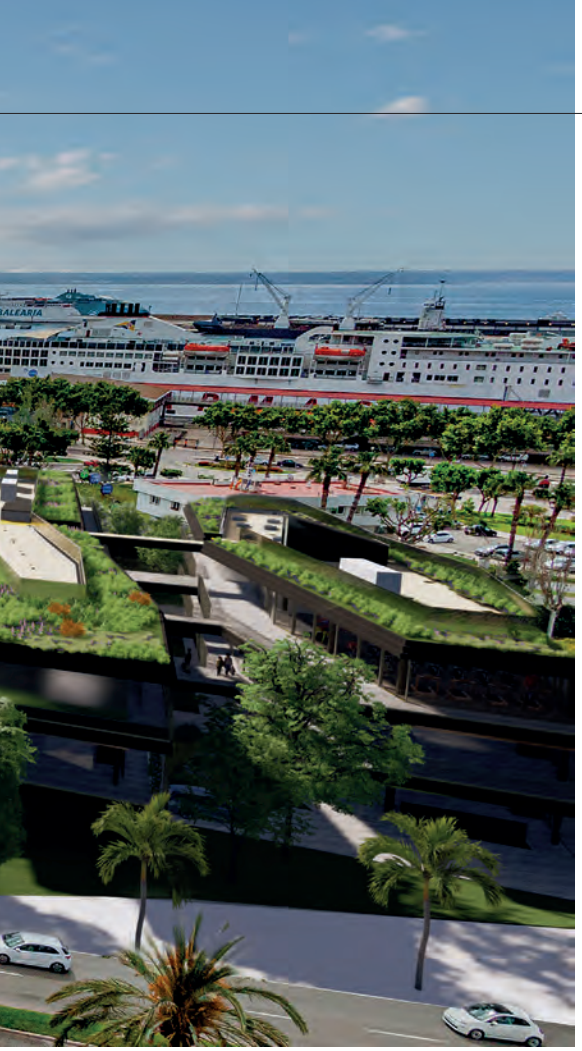
El nuevo club tras una década de planificación

Tras cuatro años de intensas obras, las oficinas del Club de Mar-Mallorca inician su traslado a sus nuevas instalaciones, culminando así un ambicioso proyecto de transformación, que comenzó hace casi una década. Esta renovación integral no solo ha redefinido la estética y funcionalidad del espacio sino que también ha consolidado el compromiso del club con la sostenibilidad y la innovación.

La reforma de los muelles de la marina incluyó una redistribución estratégica de los amarres, reduciendo su número para ampliar la manga de los mismos, adaptándose así a las dimensiones de las embarcaciones actuales, considerablemente más anchas que las construídas en los años 70. Además, se ha implementado un moderno sistema de canalización de aguas residuales, tanto para los barcos como para los edificios, reforzando así la infraestructura medioambiental del recinto.

El proyecto arquitectónico, desarrollado por el estudio Entresitio – fundado por María Hurtado de Mendoza y César Jiménez de Tejada – nació con el objetivo de redefinir el antiguo edificio de estiba de embarcaciones y pañol, que albergaba locales comerciales en su planta baja. Reconociendo el potencial del entorno, el estudio propuso una renovación integral del Club, cuya propuesta fue finalmente aceptada y aprobada. El resultado es un conjunto arquitectónico que combina innovación, accesibilidad y discreción, integrándose armónicamente en el entorno portuario.

El nuevo diseño se caracteriza por el uso de piedra natural en los pavimentos, techos ondulados de hormigón visto y grandes superficies acristaladas, que unifican los cuatro edificios del complejo. Tres de ellos están conectados mediante pasarelas, escaleras y corredores exteriores, que facilitan un tránsito fluido. El cuarto edificio, originalmente separado por el paso elevado de Peraires – eliminado en el marco de la remodelación de Paseo Marítimo impulsado



EL NUEVO CONJUNTO ARQUITECTÓNICO SE INTEGRA ARMÓNICAMENTE EN EL ENTORNO PORTUARIO.

por la Autoridad Portuaria de Baleares y el Ayuntamiento de Palma – alberga dos plantas de aparcamiento tarifado y, en su nivel superior, una sala de fiestas, con terraza y restaurante. El paisajismo exterior ha sido cuidadosamente diseñado, destacando el jardín vertical que recubre el almacén de embarcaciones, el patio interior del restaurante principal y las enredaderas que protegen las fachadas orientadas al sur, otorgando al conjunto un aire mediterráneo-tropical. La cubierta vegetal cuenta con un sistema de riego por goteo de bajo consumo, mientras que el jardín vertical incorpora un sistema hidropónico que reutiliza el agua sin necesidad de tierra, utilizando paneles de lanas donde las plantas enraízan y reciben nutrientes, a través del agua reciclada.

El nuevo Club de Mar-Mallorca no solo albergará las oficinas y espacios sociales y deportivos del Club, sino también una veintena de locales del sector náutico, una decena de tiendas minoristas y tres propuestas gastronómicas abiertas al público. La escuela náutica se ampliará con un aula de formación que compartirá comedor y piscina con el club infantil adyacente y, además, ha renovado su flota con embarcaciones modernas, como RS zest, Omegas o ILCAS 4/6. Los socios y propietarios de embarcaciones de tránsito podrán disfrutar de instalaciones exclusivas, como salones sociales, piscina climatizada y una zona de "wellness", todo ello ubicado en la planta principal del edificio frente al puerto.

Fiel a su compromiso medioambiental, el Club de Mar-Mallorca continúa participando en el programa de reducción de huella de carbono y forma parte del Registro EMAS de la Unión Europea desde 2008. Esta certificación voluntaria es una prueba tangible del esfuerzo constante por minimizar el impacto ambiental de sus actividades. Además, en colaboración con la Fundación Cleanwave, durante la vistosa regata de vela clásica Illes Balears Clàssics, que el Club organiza cada mes de agosto y que este año estrenará las nuevas instalaciones, se dispondrá de un gran depósito de agua potable para fomentar el uso de envases reutilizables y reducir el consumo de plásticos.

Previamente, en junio de 2025, el Club acogerá por primera vez la Superyacht Cup Palma, consolidando así su posición como un referente destacado en el panorama náutico balear.

www.clubdemar-mallorca.com



REIAL CLUB NÀUTIC PORT DE POLLENÇA

Instalaciones renovadas para un club en plena acción

La Regata Cormorán, de gran tradición en la bellísima Bahía de Pollença, entra este año a formar parte del Circuito Mare Nostrum, estableciéndose como un magnífico enlace entre la Illes Balears Classics del Club de Mar-Mallorca y la Copa del Rey del Club Marítimo de Mahón.



Abierta a las clases que permiten competir para el Trofeo Mare Nostrum, es decir Época Cangreja, Época Bermudiana y Clásicos, aunque manteniendo su apertura habitual a las Categorías ORC, Espíritu de Tradición ORC y Flying Fifties, la bien consolidad Regata Cormorán de este año marca el inicio de una nueva y prometedora etapa. Es ésta una cita muy esperada por todos los aficionados a la vela, tanto por la belleza de la Bahía por la que se desarrollan las pruebas, la de Pollença, como por el alto nivel de las instalaciones del Reial Club Nàutic Port de Pollença, que hace que tanto barcos como regatistas dispongan de todo cuanto precisen, sin olvidar la cálida acogida que se les dispensa. A este respecto, cabe resaltar la reciente inauguración de un nuevo edificio de marinería, convertido ahora en un amplísimo espacio polivalente que cuenta, entre otros servicios, con gimnasio y aulas para la escuela de vela y de piragüismo y cuya excepcional terraza, dotada de cantina, invita a relajarse en ella, disfrutando de unas vistas panorámicas excepcionales sobre la Bahía. Según las palabras pronunciadas por el Presidente del Club, D. Joaquín Cortoner en el acto de inauguración: *"Estas nuevas instalaciones nos abren las puertas a nuevas oportunidades y experiencias"*, animando a los socios a hacerlas suyas. Y, según añadió: *"Este es solo un comienzo, pues seguiremos trabajando para asegurar un futuro brillante a este club, que ya es todo un referente en los deportes náuticos"*.



LA MAGNÍFICA PANORÁMICA SOBRE LA BAHÍA DE POLLENÇA, QUE OFRECE LA NUEVA TERRAZA DEL CLUB, PERMITE VIVIR DE CERCA LA EMOCIÓN DE LAS REGATAS QUE SE CELEBRAN EN SUS AGUAS.

© LAURA G. GUERRA



© LAURA G. GUERRA



Todo está pues a punto para recibir a la flota participante en esta nueva edición de la Regata Cormorán, cuyo programa es el siguiente:

- **Jueves 21 de agosto**
  Copa de Bienvenida, presentación del evento e historia de los barcos, por parte de sus respectivos armadores.
- **Viernes 22 de agosto**
  A las 12 horas salida de la primera prueba, un recorrido costero para Clásicos y Época. Por la noche, cena y velada festiva.
- **Sábado 23 de agosto**
  Regata costera para toda la flota, con el mítico recorrido Pollença-Aucanada y regreso. Al finalizar, reparto de premios.

www.clubmaritimomahon.com



CLUB MARÍTIMO DE MAHÓN

Más de un siglo de actividad por el puerto y para el puerto



© ORIOL STEVE

La principal entidad social y deportiva de la rada mahonesa ha crecido hasta convertirse en referencia en vela y en piragüismo a nivel internacional.

Cumplir 100 años no es fácil. De hecho, el camino de una entidad hasta soplar el centenar de velas suele ser tan complicado que son pocas las que pueden presumir de tan longeva edad que, en realidad, parece solo un suspiro. El Club Marítimo de Mahón va camino de los 125 años en un estado de forma envidiable, tanto a nivel social co-

FOTO: DAVID ARQUIMBAU SINTES





© STUDIO BORLENGHI

mo deportivo, donde la vela y el piragüismo mahonés se han convertido en referencia a nivel internacional.

Si uno repasa la historia del Club resulta innegable darse cuenta de que la tradición en vela y especialmente en snipe coloca al Club Marítimo de Mahón como uno de los referentes en todo el planeta. Un club que cuenta con campeones de España, de Europa y del Mundo puede sonreír orgulloso, y este es el caso de la entidad mahonesa que, además, acogerá el Mundial de Snipe en 2026, en el que supone uno de los mayores retos de su historia.

Nombres como Damian Borrás, Fernando Rita, Enric Noguera, Sara Franceschi o Jordi Triay, entre otros, son ya históricos en los círculos del Snipe y comparten además de Club, unos inicios muy especiales en las aguas mahonesas. Son también, para los más pequeños del Club Marítimo de Mahón, espejos en los que mirarse para soñar algún día en conseguir retos similares. Fue el caso del regatista olímpico y medalla de bronce en los Juegos de Tokyo, Joan Cardona.

El incremento de actividad también ha afectado a la sección de Piragüismo. El Club cuenta actualmente con un equipo técnico ambicioso y conocedor de lo que se debe hacer para crecer y cómo se debe hacer. En los últimos tiempos han conseguido romper esa barrera histórica que suele separar a los clubes de Menorca de los de Mallorca y han logrado, con el director técnico Vinca Escandell al frente y rodeado de su equipo, alzarse como el mejor club de Baleares, tanto en verano como en invierno.

© JORDI ESCANDELL



Un trabajo que les ha permitido ir abriendo hueco en el panorama nacional e internacional para que los palistas del Club Marítimo de Mahón se acomoden y sigan creciendo a nivel social, deportivo y personal.

Pero el verdadero trabajo del Club no se mide solamente por el número de medallas y de trofeos que adornan sus vitrinas. Con una posición privilegiada en el puerto y gestionando tres pantalanes, además de una gasolinera, el Club tiene el reto de seguir creciendo socialmente y acercando el mar y sus posibilidades todavía más a los ciudadanos de Mahón y de Menorca. Desde la comodidad y la espectacularidad de la terraza de su bar, abierto a todo el mundo, hasta las actividades exclusivas para socios, con las que conocer mejor otras entidades y trabajos que se hacen en la Isla, sin olvidar las sinergias con otras empresas que se benefician entre sí y que abren un sinfín de posibilidades.

El Club Marítimo de Mahón completa este fantástico momento organizando anualmente eventos de primer nivel mundial, como la Copa del Rey de Barcos de Época o la regata de altura Menorca-San Juan, que se complementan con otras citas de marcado nivel como las Club Swam o las 52 Super Series.

Soplan vientos muy favorables para el Club Marítimo de Mahón, su junta, sus socios y sus trabajadores y, lo más importante, el Club goza de muy buena salud con unos 125 años que no hacen más que prever cosas muy buenas para el Club, para Mahón y para Menorca.

www.clubmaritimomahon.com



PUERTO SHERRY

De Puerto Deportivo a Complejo Turístico Líder en Andalucía

En pleno corazón de la Bahía de Cádiz, donde el océano Atlántico besa la costa andaluza, Puerto Sherry no solo ha resurgido: se ha reinventado. Hoy es mucho más que un puerto deportivo; es un complejo turístico integral, vibrante y con alma, que marca tendencia en sostenibilidad, deporte, hospitalidad y cultura.

UN MODELO DE ÉXITO EN CONSTANTE EVOLUCIÓN

Puerto Sherry ha dejado atrás el concepto de puerto clásico para convertirse en un destino experiencial. Con cinco unidades de negocio que se complementan –la marina, el hotel de 4 estrellas, las suites, el restaurante La Terraza y el Club Náutico– ofrece una propuesta única en el sur de Europa: alojamiento, gastronomía, ocio, deporte y eventos, todo en un solo enclave frente al mar.

El resultado es una fórmula de éxito que ha generado crecimiento económico real, empleo de calidad y un impacto directo en el turismo de calidad en la provincia.

UN FARO DE SOSTENIBILIDAD EN ANDALUCÍA

La sostenibilidad es uno de los pilares más firmes del nuevo Puerto Sherry. A lo largo del último año, ha logrado las cuatro certificaciones de "Tu Destino Sostenible", iniciativa con reconocimiento internacional por su rigor y exigencia en gestión medioambiental, compromiso social, sostenibilidad económica y gobernanza.

A ello se suman otras acciones destacadas como el fomento de la movilidad eléctrica, el uso de energías renovables, la reforestación marina, el control de residuos y la formación a proveedores y empleados. Todo ello, con un objetivo claro: ser el puerto más sostenible de Andalucía y un ejemplo real de transición ecológica en el turismo náutico.



SEDE DE GRANDES CITAS NÁUTICAS

La marina de Puerto Sherry ha sido protagonista de algunos de los eventos náuticos más relevantes del año. Destacan la espectacular llegada de la Clipper Round The World Race, que situó a la Bahía de Cádiz en el mapa internacional de la vela, y el campeonato mundial Flying Dutchman World Championship 2024, que reunió a deportistas de élite de más de 20 países.

Junto a ellos, regatas nacionales como la Copa de España de la clase 420 y la intensa actividad del Club Náutico refuerzan el papel del puerto como base deportiva de referencia en el sur de Europa. Una apuesta decidida por el deporte base, la formación y la internacionalización.

UNA OFERTA QUE VA MÁS ALLÁ DEL MAR

Puerto Sherry no se limita al mundo náutico. Su agenda cultural y de ocio ha dado un salto cualitativo con eventos que conectan con la tradición local y la identidad gaditana. Este año, el Carnaval Chico volvió a llenar de coplas la marina con un ambiente familiar y festivo; la Preferia convirtió el puerto en un anticipo vibrante de la Feria del Puerto, con farolillos, rebujito y flamenco en directo; y propuestas gastronómicas como "La Sal, el Estero y el Ronqueo" pusieron en valor el producto local y la cocina en vivo, con el atún como gran protagonista.

Eventos solidarios como "Un día para desconectar en el mar" han unido además deporte, inclusión y compromiso social, reafirmando el papel del puerto como agente activo en la comunidad.

UNA MARCA CON PROYECCIÓN INTERNACIONAL

Puerto Sherry ha reforzado su presencia en citas clave del sector como FITUR o Boot Düsseldorf, y ha afianzado alianzas estratégicas que le permiten proyectarse como destino internacional. Los reconocimientos no se han hecho esperar: entre ellos, destacan los prestigiosos 5 Gold Anchors otorgados por la Yacht Harbour Association, garantía de excelencia y calidad en servicios náuticos.

Hoy, Puerto Sherry no solo es un destino, es una forma de vivir el mar. Con una visión renovada, compromiso con el entorno y una oferta tan rica como su historia, le posiciona como el puerto turístico más completo y sostenible de España.

www.puertosherry.com









SITGES VELA CLÀSSICA 2025
EN EL MÁS EMBLEMÁTICO ENTORNO

©RAQUEL ROMERO



La bahía de Sitges volverá a llenarse de historia viva los días 27, 28 y 29 de junio con la celebración de la regata Sitges Vela Clàssica 2025. Barcos de época, clásicos y espíritu de tradición, se dan cita en un evento que combina deporte, elegancia y pasión por el Mediterráneo. Organizado por el Club Nàutic Port de Sitges, esta cita ya es un referente entre las regatas de clásicos del litoral catalán, reuniendo embarcaciones legendarias y un ambiente festivo único frente a la emblemática iglesia de St. Bartomeu y Santa Tecla, monumento emblemático de esta bellísima localidad costera del litoral barcelonés.

Entre los participantes, cabe destacar al Sea Fever de Enrique Curt, pronto a revalidar sus anteriores triunfos en esta regata, así como el Nerissa de Leonardo Garcia de Vincentiis, el Karmatán II construido por Astilleros Viudes y el Islander, entre muchos otros.

Pero la Sitges Vela Clàssica no es tan solo una competición deportiva, es también una celebración del estilo de vida náutico, una manera de rendir homenaje a la cultura marinera que define a Sitges y a buena parte del litoral mediterráneo. Durante los tres días que dura la regata, el puerto se transforma en un escenario lleno de vida: con actos sociales, visitas a los barcos, actividades para niños, encuentros con armadores y tripulantes, música en directo, gastronomía y, de forma destacada, ponencias y charlas sobre historia, restauración y navegación clásica.

Un fin de semana perfecto para disfrutar de Sitges desde otra perspectiva, con el ritmo del viento, las velas desplegadas y el brillo del Mediterráneo como protagonistas.

www.sitgesvelaclasica.es

CLUB NÁUTICO DE JÁVEA
CONSOLIDA SU REGATA DE VELA CLÁSICA

Con la celebración de su tercera edición, el Club Náutico de Jávea consolida su Regata de Vela Clásica como una cita de referencia en el Mediterráneo, reuniendo en sus aguas a una importante flota. De momento, son ya más de veinte los armadores que han confirmado su asistencia a este evento, que tendrá lugar del 27 al 29 de junio y que está abierto a las clases Época, Clásicos, Modern Classics y RI Espíritu de Tradición, que competirán combinando deporte, tradición y elegancia. Entre quienes han confirmado ya su presencia destaca el Argos, que con ello completa tres participaciones en esta regata, así como el Grayling y el Ilex, que también repiten mientras que otros van a acudir por primera vez, como el Triune of Tro y el Tahalata. Durante los dos días de regatas, se combinarán pruebas costeras y recorridos de travesía, una de ellas recorriendo la espectacular costa entre el cabo de San Antonio y el Cabo de la Nao, disfrutando de las condiciones de viento privilegiadas que benefician a Xàbia en este mes estival, lo que garantiza una competición dinámica y vibrante, para el disfrute tanto de regatistas como de espectadores. Y la emoción en el mar estará acompañada de gran actividad social en tierra, con fiesta de tripulaciones y la siempre esperada entrega de premios, con ambientación musical y animado village a lo largo del fin de semana, contando para todo ello con el patrocinio y apoyo de Engel & Völkers, Cyes, Blackcape y el Ayuntamiento de Xàbia.



www.cnjavea.net


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



MARINA PORT MAHÓN

DONDE EL LUJO SE VIVE EN CALMA

En uno de los puertos naturales más grandes y protegidos del mundo, se encuentra Marina Port Mahón, un lugar donde el lujo se vive con serenidad y sin estridencias.

Ubicada en la isla de Menorca, esta marina es un refugio pensado para quienes buscan privacidad, excelencia y una conexión auténtica con el entorno. Cada detalle está diseñado para que los clientes se sientan cuidados y cómodos, en un ambiente que combina elegancia discreta y atención personalizada.

Desde el momento en que un cliente amarra, un equipo profesional se encarga del servicio de Concierge personalizado y, sin coste adicional, atiende cualquier solicitud, desde reservas en restaurantes locales hasta excursiones privadas pasando por masajes a bordo o alquiler de vehículos con un objetivo simple: que cada estancia sea exactamente como el cliente la imagina, sin complicaciones.

Con 30 amarres para embarcaciones de entre 25 y 60 metros, Marina Port Mahón garantiza espacio, privacidad y comodidad. Sus pantalanes privados, de acceso exclusivo, aseguran la tranquilidad de los huéspedes, mientras que el servicio de marinería y seguridad 24/7 ofrece total confianza para disfrutar del entorno con libertad.

Más allá de la marina, Mahón se despliega como un destino lleno de vida y autenticidad. El paseo marítimo invita a caminar entre tiendas de artesanía local, galerías de arte y restaurantes acogedores donde la gastronomía menorquina toma protagonismo. Platos como la caldereta de langosta o el queso de Mahón son solo algunas de las joyas culinarias que se pueden descubrir sin necesidad de grandes alardes.

La ciudad también tiene un rico patrimonio histórico que merece ser explorado. Desde el imponente Castillo de San Felipe hasta la estratégica Fortaleza de La Mola, los vestigios de la época británica ofrecen una mirada fascinante al pasado de la isla. Para quienes buscan experiencias más relajantes, Menorca ofrece calas escondidas de aguas cristalinas, spas con vistas al mar y excursiones a medida para conocer los rincones más secretos de la isla.

En Mahón, la belleza está en la sencillez: materiales nobles, arquitectura sobria, y una forma de vida que no necesita llamar la atención para dejar huella.

Marina Port Mahón es un destino para quienes valoran lo auténtico, lo bien hecho y lo que permanece. Un lugar donde el Mediterráneo se disfruta sin prisas y donde cada momento se vive con calma, estilo y total discreción.

www.marinaportmahon.com



LEONARDO GARCÍA DE VINCENTIIS
Presidente de A.E.B.E.C.

La trayectoria, los conocimientos y la pasión de Leonardo García de Vincentiis en y por el mundo de los barcos clásicos es, en todo punto, incontestable. Armador del Nerissa – sloop bermudiano de 16,30 metros de eslora construido en 1965 – preside actualmente la Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos siendo, a su vez, director y propietario de la empresa Barcos Singulares. Su larga experiencia profesional en el sector náutico, primero como director comercial de Comar Yachts y posteriormente de North Wind Yachts, se une a un profundo conocimiento de la historia marítima en general y de la de recreo o deportiva en particular, siendo Diplomado en Patrimonio Marítimo Europeo por la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia. Todo esto le ha llevado a ser miembro del Comité Técnico y del Comité Cultural del CIM, asesor del Museo Marítimo de Barcelona, para el Reglamento de Buques Históricos, y colaborador imprescindible de Sea Fever. Actualmente está siendo muy requerido para impartir conferencias sobre temas de historia naval, más particularmente en aquellos relacionados con la náutica de recreo, como la America's Cup.



¿Cómo nació la A.E.B.E.C. y cuántos socios tiene hoy?

La Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos nació en septiembre de 2009, por iniciativa de Damián Ribas que fue el primer, y de momento único, presidente español del CIM. Éramos nueve socios fundadores. Con anterioridad, habíamos creado un Foro de Veleros Clásicos, para investigar si había algún interés por unir a los armadores españoles de estos veleros en una organización que se ocupara de promover el interés por estos barcos. Teníamos el ejemplo de los demás países que participan en el CIM y en los que existe una asociación de propietarios de barcos clásicos, separada de la asociación de armadores de barcos modernos y reconocida como tal por la Federación nacional de cada país. El éxito fue inmediato y hoy están asociados casi todos los armadores que participan en regatas de clásicos, muchos que no participan e incluso algún extranjero y algún armador de barco moderno, interesado por la historia de nuestros barcos.

¿Qué sentido tiene asociarse a la AEBEC y cuáles han sido vuestros éxitos más importantes?

Pues precisamente el de apoyarnos en las actividades que mandan nuestros Estatutos: "fomentar la cultura náutica tradicional, la conservación, la restauración, la reconstrucción y la navegación de los barcos clásicos". Cada uno de estos puntos requiere de una actividad bien dirigida hacia el objetivo. Entre nuestros éxitos diría que, en la época de Damián Ribas como presidente, la colaboración con la RANC, para representarla ante el CIM: conseguimos poner un cierto orden a nivel internacional sobre la valoración del Coeficiente de Originalidad y mejorar mucho la respuesta a las solicitudes y preguntas de los armadores de cualquier país. En épocas más recientes, sin duda la colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y su Dirección General de la Marina Mercante, que se sustanció en el Real Decreto 784/2021 de 7 de septiembre con el Reglamento de Buques y embarcaciones históricas, en las que

nuestros barcos clásicos y de época están reconocidos como tales y reciben un tratamiento normativo especial, que fue todo de nuestra cosecha como, por ejemplo, el aumento del tiempo entre cada Inspección técnica; el que las inspecciones se lleven a cabo por la autoridad marítima, con una importante reducción de los costes con respecto a hacerlas a través de agencias privadas; la exención de tasas portuarias, pendiente de una ley ad hoc, o la posibilidad de izar un pabellón propio, que es el histórico de la Federación Española de Clubs Náuticos y se remonta a 1909.



¿Qué futuro le espera a los barcos clásicos?

Cada año que pasa nuestros barcos son más antiguos y ya son obsoletos con relación a la vida moderna y a la manera actual de navegar. Por lo tanto es necesario conservarlos, mimarlos y mantenerlos en sus condiciones originales, como testigos de una tecnología que hoy ya no se usa. Intentar modernizarlos para ganar regatas, como algunos hacen, es un error que hunde el valor histórico y cultural del barco. Para ser armador de un barco clásico se requiere una gran dosis de cultura y de pasión por lo antiguo y hay que tener una parte de mentalidad de conservador de museos. No es imprescindible tener un gran patrimonio, pero sí mucha pasión, conocimientos (que se adquieren con la experiencia) y paciencia. Hay que saber adaptarse al barco, no al revés. Las asociaciones tenemos que difundir el placer de la navegación tradicional, lleno de sabiduría y de gusto por la historia y por la belleza. En nuestro siglo XXI, un barco de 1890 puede seguir navegando a cualquier parte, sin alteraciones en su equipo de maniobra, ya sea en crucero o en regata mientras que un coche de 1909 no puede circular por nuestras carreteras o autopistas con la misma seguridad.



Hablando de patrimonio: ¿Es caro mantener un barco de madera? ¿Qué se necesita?

Restaurar un barco abandonado a su suerte desde hace muchos años y en malas condiciones es caro y, objetivamente, suele superar con creces el valor comercial de la embarcación, tal como he podido constatar en numerosas ocasiones, en mi calidad de profesional del sector. Pero con una correcta visión de conjunto, del valor patrimonial en su sentido cultural y del uso que una vez restaurado se le podrá dar durante décadas, hace que al fin uno acabe encontrando el sentido de invertir este coste. Otro tema, muy diferente, es si nos encontramos con un barco muy cuidado: es casi lo mismo que tener un barco de fibra, al que no se le quiera ver decaer bajo el sol a los pocos años: ventilación interior y abrigo contra sol y lluvia. Sólo el barniz cada año y la pintura de amuras cada tres o cuatro, pueden constituir una diferencia significativa. Si consideramos que, a paridad de eslora, un barco clásico paga menos de amarre que un barco moderno (¡porque es menos habitable, claro!), la diferencia al final no es enorme en términos económicos, pero abismal en términos de satisfacción personal.



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

Vela latina por la paz

500 millas por el Mediterráneo



Que mejor que una navegación a la antigua, a bordo de una pequeña embarcación de tan solo 5,4 metros de eslora aparejada en vela latina y sin motor - construida en Stintino en el año 1946 - para lanzar al mundo un mensaje de diálogo, de amor, de paz entre los pueblos y de entendimiento entre las diferentes religiones, recordando que el mar Mediterráneo nos debe unir, nunca separar, enfrentar ni dividir.

Las 500 millas navegadas por el Hormiae, son todo un símbolo de fraternidad entre los pueblos del Mediterráneo.



Partiendo de Gaeta, hermoso e histórico puerto que se encuentra a medio camino entre Roma y Nápoles, varios miembros de la Asociación Hormiae Mare Nostrum dieron inicio a un proyecto realmente sorprendente, valiente y simbólico, al unir, navegando como se hacía antaño por el mar Mediterráneo - impulsados tan solo por el viento y con vela latina - para ir recalando en diversos puertos - cada uno de ellos dotado de un gran simbolismo - como prueba de hermandad entre pueblos:





De Gaeta a Lampedusa, recorriendo Túnez. 500 millas a vela latina por mar abierto.



- Ventotene fue el primer destino, pequeña isla que forma parte de las llamadas Pontina y en la que brotó la idea de una Europa unida, a través del celebre Manifiesto de Ventotene, redactado por Altiero Spinelli en junio de 1941 y publicado por primera vez en 1944.
- De ahí la expedición se dirigió a la costa tunecina, recalando en Túnez, y Cártago, en el Kantaoui y Monastir, verdaderas encrucijadas de historia, cultura y diálogo entre civilizaciones
- Y finalmente llegó el momento de pisar Lampedusa, la puerta de Europa y actualmente símbolo de la migración, de la esperanza y de la solidaridad.

Uno de los momentos de mayor emoción fue cuando la tripulación lanzó al mar, en el centro del canal de Sicilia, una corona de flores en homenaje a tantas y tantas vidas perdidas, al huir de sus países intentando salvarlas o al hacerse a la mar en busca de un futuro más prometedor. Este emotivo acto estuvo acompañado de oraciones según el rito católico y también del musulmán, al formar parte de la tripulación Mohamed Mrad, máximo representante de la vela latina tunecina.

Los expedicionarios, que llegaron a totalizar 500 millas recorridas, estuvieron en todo momento asistidos por un velero de acompañamiento y apoyo, el Fra Diavolo del armador Vincenzo Addessi, quién compartió con ellos todas las fases de este gran periplo, que tuvo lugar en julio del 2024. Este mes fue el elegido al ser habitual que predominen vientos de poniente, los más convenientes para evitar, en lo posible, tener que navegar de ceñida en las distintas etapas del recorrido.

"Ha sido una experiencia fantástica la de recorrer 500 millas a bordo de tan pequeña barca para llegar hasta la otra orilla del mar Mediterráneo, impulsados tan solo por una vela latina...Nos emocionó a todos poder cumplir con nuestro objetivo sin incidencias a resaltar, aunque el momento más emotivo fue, sin duda alguna, cuando lanzamos la corona de flores al mar en recuerdo de tantos y tantos muertos y desaparecidos en esa zona del canal de Sicilia, tragedia que sucede prácticamente a diario. Escuchar nuestras propias voces al rezar nuestras oraciones, tanto en árabe como en italiano, nos conmovió profundamente...y quizás a mí de forma más especial, ya que mi abuelo, pescador de profesión, murió en el mar en 1946, al volcar su "gozzo" con vela latina, no habiendo podido encontrar nunca su cadáver. No olvidemos nunca que el mar nos hermana a todos, más allá de la lengua, del color de la piel y de la religión".

Giovanni di Russo - Armador del Hormiae





¿Y en el 2025?: destino Roma

Continuando con el proyecto de difundir un mensaje de concordia y armonía, y aprovechando que es año de Jubileo, este verano el Hormiae va a partir rumbo a Roma, con la intención de navegar por el río Tíber visitando los máximos símbolos de tres culturas y de tres grandes religiones monoteistas:

- La gran mezquita de Roma, situada al norte de la ciudad
- El Vaticano, sede central de la Iglesia Católica y su cercano Castillo de Sant'Angelo o Mausoleo de Adriano.
- La Isla Tiberina, que alberga el Templo Judío

La vela latina regresa así al Tíber convertido en un instrumento de paz y en testimonio silencioso de que el río, al igual que el mar, nunca debe dividir sino unir a los pueblos, a las creencias, a las culturas, por muy diversas que estas sean. Es toda una invitación a anular desconfianzas y miedos y empezar a acortar distancias construyendo puentes de tolerancia, respeto y convivencia.

Fotos: © 2024 HORMIAE / Gianluca Di Fazio



Vincenzo Addesi (Armador del Fra Diavolo); Giovani di Russo (Armador del Hormiae); Luca Simeone (Base Náutica Flavio Giola de Gaeta); Ciro Espósito; Massimiliano de Meo; Mohamed Mrad; Silvia Simeone;Gianluca de Fazio; Gianluca Pistoni.

MARINA PORT MAHÓN
MENORCA

EL VERDADERO **LUJO SILENCIOSO**



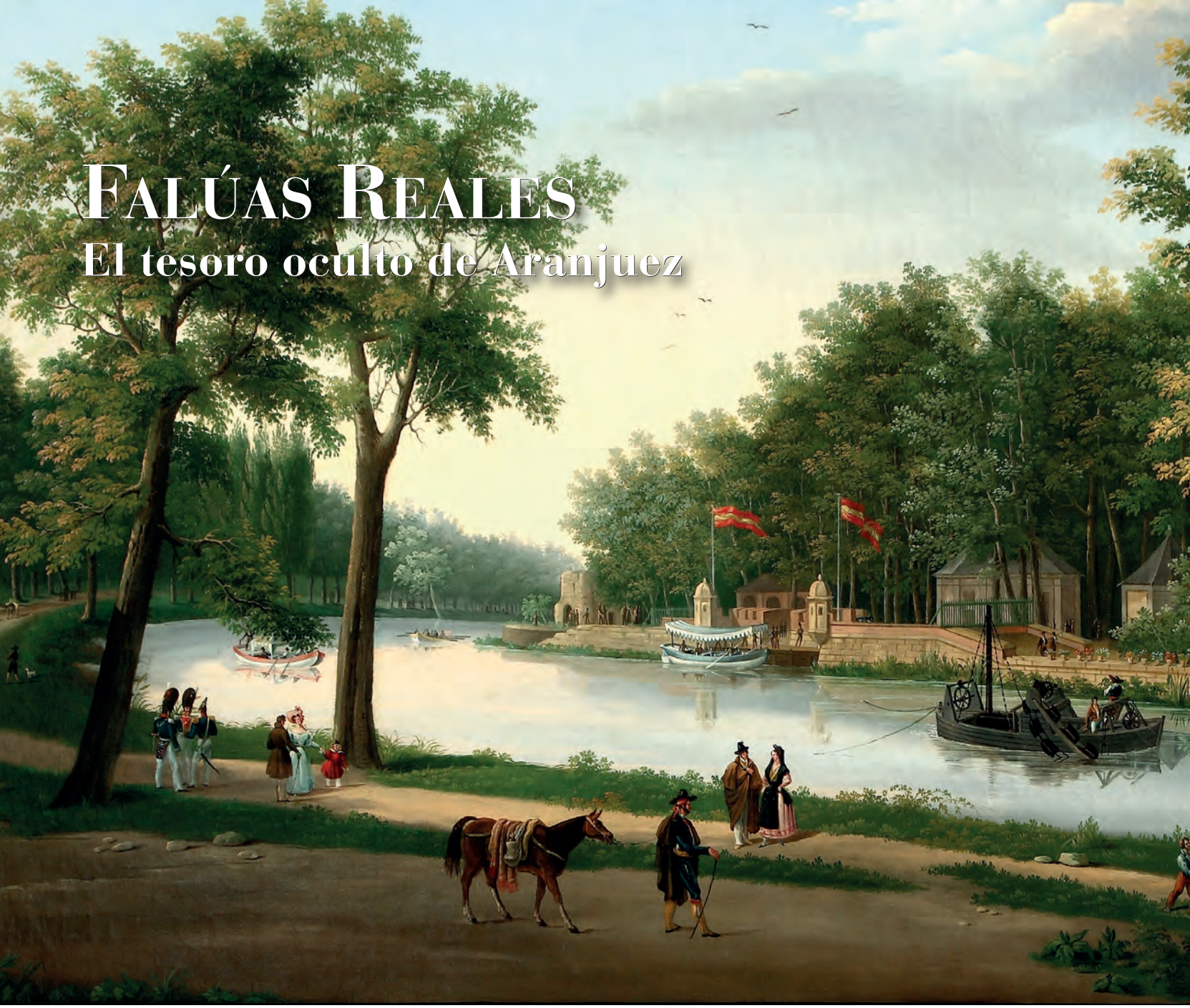
**Una marina exclusiva de superyates en el corazón de Menorca,
el puerto natural más grande del mundo.**

PRIVACIDAD | NATURALEZA | **EXPERIENCIAS** | HISTORIA | **GASTRONOMÍA** | CULTURA | **CONCIERGE**

Reserva amarre | +34 971 366 787
recepcion@marinaportmahon.com
www.marinaportmahon.com

IPM | IMG
MARINE GROUP

Falúas Reales
El tesoro oculto de Aranjuez



Vista del embarcadero en el jadín del Príncipe. Cuadro de Fernando Brambilla.

Junto al Tajo, en un rincón de los bellos Jardines de Aranjuez, se oculta un verdadero tesoro, un modesto edificio que alberga en su interior media docena de embarcaciones fluviales, verdaderas joyas que evocan lo que fue la desaparecida "Escuadra del Tajo", formada en tiempos de Fernando VI en este bello enclave de la Comunidad de Madrid.

El viaje merece la pena, pues lo que nos espera tras haber recorrido un largo camino a través de los frondosos jardines del Palacio Real de Aranjuez - que ocupan una superficie total de 100 hectáreas - resulta realmente sorprendente e indudablemente interesante. Y es que allí, en el interior de un edificio diseñado por el arquitecto Ramón Andrada Pfeiffer en 1963-1964 para remplazar la desaparecida Casa de Marinos – antiguo almacén ubicado en las cercanías del Embarcadero Real, en la zona conocida como Jardines del Príncipe – se encuentran expuestas seis embarcaciones a cual más vistosa y curiosa, que rememoran lo que llegó a ser una activa flota que servía de entretenimiento a los reyes y a su corte, con la celebración de paradas, conciertos, competiciones e incluso simulacros de batallas navales, con el Tajo como el más bello de



AUTOR CUADRO: FERNANDO BRAMBILLA

los escenarios. Resulta curioso saber que no existen otras referencias a actividades fluviales similares en el plano nacional y apenas lo hay a nivel europeo, con tan solo algunas muestras en el Museu de Marinha de Lisboa, en el Musée National de la Marine de Paris, en el National Maritime Museum de Greenwich, en el San Martino de Nápoles o en el Museo Marítimo de Estocolmo, pero ninguna con la riqueza y el valor histórico de lo que podemos ver en Aranjuez. Y es que en España, a partir del reinado de Carlos II, los reyes mostraron todos ellos una notable afición por la navegación por aguas interiores, disfrutando de su tiempo libre navegando por el río Tajo, por el estanque de agua salada que Felipe II había mandado construir a menos de 2 kilómetros de Aranjuez y conocido como el Mar de Ontígola, o bien por los estanques del Buen Retiro y los de la Granja de San Idelfonso e incluso por el Lago de la Casa de Campo. No obstante, el máximo auge de esta actividad náutica en la corte real se produjo, sin duda alguna, durante los dos reinados de Felipe V (1700-1724 y 1724-1746), cuando se llegó a disponer de toda una flota compuesta por cinco falúas y dieciséis botes, uno de ellos con forma de ciervo y otro de pavo real, que imaginamos estarían destinados al entretenimiento de los Infantes.

De gran interés resulta, a este respecto, la lectura de un manuscrito de Farinelli que se conserva en la Real Biblioteca y que relata, con todo lujo de detalle, las Fiestas Reales que se celebraban durante el segundo reinado de Felipe V. Y es que el renombrado cantante castrato italiano Carlo María Michelangelo Nicola Broschi, más conocido como Farinelli, había sido invitado por la propia reina a la corte española para contentar al monarca - gran admirador de su potente y a la vez delicada voz - y ayudarle así, con sus repetidos conciertos, a que superara el estado de profunda depresión en el que se había sumido tras el fallecimiento de su hijo y heredero Luis, (en quién había abdicado, reinando éste tan solo durante 230 días como Luis I). Y así lo hizo Farinelli, consiguiendo que Felipe V volviera a reinar y que él, y más tarde su sucesor Fernando VI, confiaran en su talento artístico y en su prodigiosa voz para la organización de grandes eventos musicales a bordo de las distintas embarcaciones que conformaban la que él mismo bautizó con el rimbombante nombre de "Escuadra del Tajo". Tal fue la gran acogida que la corte dispensó a Farinelli y la gran confianza que depositó en su talento, que lo que debía ser para él una corta estancia en España se prolongó a una permanencia de cerca de 25 años.



Farinelli.



Felipe V.

LA FLOTILLA DE CARLOS IV, QUE INICIÓ EN ARANJUEZ EN SUS AÑOS DE PRÍNCIPE DE ASTURIAS, ESTABA COMPUESTA POR UNA FRAGATA DE DIEZ Y SEIS CAÑONES, OTRA DE DIEZ, UNA FALÚA GRANDE QUE MONTABA DIECISÉIS REMOS, UN JABEQUE LLAMADO SAN GABRIEL, UN CAIQUE TRAÍDO DE CONSTANTINOPLA, UNA LANCHA QUE SE APAREJABA DE BALANDRA Y UN BOTE CHICO.

SEIS VERDADERAS JOYAS

En su apertura en 1966, este Museo mostraba un aspecto abigarrado en el que se amontonaban mastiletes, boyas, faroles, redes, ejemplares de fauna y flora, maquetas y efectos de motonería y aparejos varios, mientras que hoy en día todo el protagonismo está reservados a las seis embarcaciones que aquí presentamos.

FOTO: YOLANDA LLINÁS



GÓNDOLA DE CARLOS II [1688]

Construida en Nápoles entre 1683 y 1688 y atribuida a Filippo Schor (Roma, 1646-Nápoles 1715) esta góndola de 16,80 metros de eslora y 2,80 de manga, es la embarcación de recreo más antigua de las conservadas por Patrimonio Nacional y la única que ha llegado a nuestros días de la Casa de Austria, siendo la más espectacular de esta importante colección. Encargada por Carlos II para su uso en el estanque del Buen Retiro madrileño, fue trasladada en 1724 a la Granja de San Idelfonso - por orden de Luis I como obsequio a su padre Felipe V, por aquel entonces recluido en aquel Real Sitio - dónde permaneció en la aún hoy conocida como "Casa de la Góndola" pasando, en 1966, al recién creado Museo de Falúas Reales de Aranjuez. De estilo barroco tardío, está suntuosamente decorada con una riquísima talla dorada sobre fondo verde, aunque en origen ese fondo era negro como en las góndolas venecianas, suponiéndole a su vez añadidos en la intervención llevada a cabo en tiempos de Amadeo I y Alfonso XII, entre 1871 y 1876. En proa destaca la figura de una sirena con el escudo real y en popa un león alado con cetro y terminación en forma de pez. El pabellón, sustentado por tritones y nereidas a modo de telamones y cariátides, tiene su cielo calado rematado con la Fama, siendo su clave las armas reales de Carlos II. El friso entre la borda y la línea de flotación se anima en ritmo ondulante con figuras de nereidas y tritones –adultos y niños–, delfines y monstruos marinos, mostrando también abundante talla de follaje y flores.



FOTO: YOLANDA LLINÁS

FOTO: YOLANDA LLINÁS



FALÚA DE CARLOS IV [FINALES SIGLO XVIII]

Cuando Carlos IV era aún Príncipe de Asturias, en el Sotillo del Real Sitio de Aranjuez se celebraban fastuosas fiestas y tenía la familia real una gran afición por los paseos por el río Tajo. Esta falúa, de 11,5 metros de eslora y tracción de catorce remos, es posterior a su época de Príncipe y podría datar de los últimos años de su reinado o incluso ya del reinado de su hijo Fernando VII, al estar construida en el Arsenal de Cartagena a finales del siglo XVIII, inicios del XIX. Su casco está profusamente decorado con motivos heráldicos, emblemas de reinos y ciudades y escudos de las cuatro Órdenes Militares, todo ello a base de madera tallada, dorada y pintada, siendo su tapicería de damasco de seda.

FOTO: YOLANDA LLINÁS





© PATRIMONIO NACIONAL



© PATRIMONIO NACIONAL

FALÚA DE MARÍA CRISTINA DE BORBÓN [1816/1817]

Construida originalmente para la reina Isabel de Braganza (1797-1818), segunda esposa de Fernando VII (1784-1833) esta falúa, de 10 metros de eslora y 10 remos, se ha identificado tradicionalmente con el nombre de la reina María Cristina de Borbón (1806-1878), cuarta esposa de este monarca, ya que fue quién mayor uso hizo de ella. Destaca por la minuciosidad de su decoración, con delfines entrelazados en la proa y el escudo real laureado en la popa, así como el pabellón adornado con mariposas y guirnaldas.

FOTO: YOLANDA LLINÁS



CANOA [1859]

Al reinado de Isabel II corresponde la canoa de madera de caoba y bronce construida en el Arsenal de El Ferrol en el año 1859 y que, tal como reza en la chapa de bronce de su popa, fue frecuentemente empleada por su hijo Alfonso XII en la Real Casa de Campo. Esta canoa es buena muestra de como se iba dejando atrás el lujo y el boato, imponiéndose un aire más comedido y hasta cierto punto más popular. Este tipo de embarcación se caracteriza por su ligereza y poco calado, pudiendo ser tripulada por una sola persona, lo que la hace idónea para la práctica de la pesca. Sendas placas son testimonio de su construcción en El Ferrol y de su utilización y posible reparación en la Real Casa de Campo de Madrid en el año 1881.

FOTO: YOLANDA LLINÁS



FOTO: YOLANDA LLINÁS





FOTO: YOLANDA LLINÁS

FALÚA DE ISABEL II [1862]
Le corresponde también al reinado de Isabel II la embarcación tipo Llaut, obra del maestro de ribera José Tudurí de la Torre, construida en 1862 y dedicada por "MAHON A SU REINA", según reza en su popa bajo el escudo de armas de dicha ciudad. De 15 metros de eslora, con tracción de catorce remos y construida en madera de majagua, encina, pino, caoba y haya, el pabellón está engalanado con damasco amarillo, al igual que el asiento en capitoné, cuyo respaldo tiene como copete los Dos Mundos con las Columnas de Hércules y el Plus Ultra, bajo corona real. Las crónicas subrayan la gran amplitud del salón, que podía albergar hasta once personas. Se trata de una réplica de la que puso a disposición de Isabel II el Ayuntamiento de Mahón para su desembarque a tierra en el curso de su visita a la isla en septiembre de 1860, quién llegó a mostrar su agrado y sorpresa exclamando: "Esto no es una falúa, sino un salón". Tras viajar a bordo de un vapor hasta Alicante y en tren hasta la capital, esta falúa fue finalmente botada el 13 de diciembre de 1862 en el estanque del Retiro, donde permaneció algún tiempo antes de pasar a la Casa de Campo y posteriormente a Aranjuez.

FALÚA DE ALFONSO XII [1879]
Regalo de la ciudad de El Ferrol al Rey Alfonso XII (1857-1885) está falúa de 11 metros y 14 remos, construida en caoba tallada con elementos de bronce dorado y tapicería de seda, fue utilizada por el monarca durante sus estancias veraniegas en San Sebastián, pasando así, la afición por la navegación de los monarcas, de las aguas dulces y tranquilas del Tajo a las saladas y más turbulentas del mar Cantábrico. A pesar de su aparente sencillez, las colgaduras de seda y la decoración tallada en madera de caoba, con el escudo real, subrayan su valor suntuario y carácter regio.



© PATRIMONIO NACIONAL

© PATRIMONIO NACIONAL



CLUB NÁUTICO JÁVEA

III REGATA VELA CLÁSICA

DEL 27 AL 29 DE JUNIO



ENGEL&VÖLKERS cyes BLACKCAPE XÀBIA ESPORTS Activa't

EPIFANES ALKEMIST Mahou PORTS DE LA GENERALITAT VALENCIANA Real Federación Española de Vela somvela FEDERACIÓ

EL RENACER DEL SIRIUS

Historia, restauración y orgullo patrimonial de Varador 2000

Desde el corazón del Mediterráneo, Varador 2000 ha devuelto a la vida una joya centenaria de la navegación tradicional: el Sirius. Más que un proyecto de refit ha sido un homenaje a la historia naval, un desafío técnico de primer nivel y una muestra del compromiso con la excelencia de nuestro equipo humano.



UN SIGLO DE HISTORIA NAVEGADA

Construido en 1918 en los astilleros J.C. Pronk de Vlaardingen (Países Bajos), el Sirius —originalmente Dina Cornelia— nació como buque de pesca y posteriormente pasó a desarrollar la actividad de carga fluvial. Su solidez estructural y su elegante silueta le permitieron adaptarse a múltiples usos durante más de 90 años: transporte de mercancías, pesca profesional y labores logísticas. A final del siglo XX, cambió de nombre y de propietarios, manteniendo siempre su carácter robusto y espíritu marinero y desarrollando, durante casi dos décadas, funciones de barco de pasage, dotado de 6 camarotes con capacidad para albergar hasta 12 personas, navegando alternativamente en aguas Mediterráneas y Caribeñas.

A PARTIR DEL AÑO 1998, REFIT INTEGRAL EN EL ASTILLERO VARADOR 2000 DE ARENYS DE MAR

Cuando Varador 2000 adquirió el Sirius, su equipo emprendió un ambicioso proyecto de recuperación integral, combinando rigor técnico, respeto patrimonial y visión de futuro. El objetivo era claro: conservar su esencia histórica y, al mismo tiempo, dotarlo de fiabilidad, funcionalidad y sólida proyección actual y futura.

Las labores realizadas comenzaron por la estructura y casco de acero, actuando de forma global en todos sus elementos claves y en la mejora de la estanqueidad, siguiendo por la superestructura y cubierta, revisando a su vez toda la aborladura y jarcia. Se intervino a su vez en los sistemas mecánicos y técnicos, con un refit integral de la sala de máquinas, así como en todo lo relacionado con navegación y seguridad, actualizando los equipos para reforzar la fiabilidad de los mismos. Finalmente se trabajó en su interior, para adaptarlo al nuevo uso previsto, creando un espacio diáfano, funcional y polivalente. No obstante, uno de los retos más complejos para Varador 2000 ha sido la gestión administrativa y técnica necesaria para el abanderamiento en el Registro Histórico Español, con la particularidad de ser el primero completado en la Capitanía de Barcelona. Este reconocimiento no solo garantiza la conservación de su legado marítimo, sino que también lo posiciona como un símbolo vivo del patrimonio naval.

Tanto en 2018 como en 2024, el Sirius ha sido una de las embarcaciones destacadas del festival Maresmar, gran encuentro de veleros históricos centenarios que se celebra en Arenys de Mar imp,ulsado por Varador 2000. Desde entonces, ha sido plataforma para eventos, símbolo de tradición y ejemplo del valor de preservar el legado naval, demostrando haber renacido tras el profundo proceso de restauración en Varador 2000 y que, gracias al mismo, se encuentre ahora plenamente operativo y preparado para iniciar una nueva etapa orientada a la ciudadanía. A través de

la plataforma Sirius Events, el barco abre sus puertas a un presente y futuro lleno de actividad cultural, educativa y recreativa, ofreciendo una experiencia única para eventos, visitas guiadas, exposiciones y encuentros, que conectan pasado y presente.
Sirius no solo es testigo de la historia: ahora es también protagonista del futuro, al servicio de la comunidad.

SIRIUS EVENTS BARCELONA
UN CONJUNTO DE ESPACIOS ÚNICOS E INOLVIDABLES

Sirius Events Barcelona brinda un escenario único a escasos minutos de Barcelona, que incluye una Marina privada y el Sirius Dog Star. Con vistas espectaculares y ambiente exclusivo para celebrar cualquier tipo de evento privado o corporativo, son 5 los espacios exclusivos que se ofrecen, disponiendo de parking privado:
Sirius Dog Star: Nuestro bergantín centenario, con capacidad para 100 personas, ofrece espacios interiores y exteriores diáfanos y versátiles para realizar bodas, eventos privados y de empresa originales y creativos, totalmente a la medida de todo tipo de necesidades y proporcionando experiencias únicas e irrepetibles.
Sirius Club: Rincón de distinción que brinda una experiencia verdaderamente singular. Totalmente acristalado, ofrece vistas panorámicas al mar, al que se puede acceder cruzando la terraza exterior. En su interior, se encuentra una acogedora chimenea, cómodos sofás, mesas de billar y sala de conferencias. El espacio perfecto para un cóctel al atardecer, una reunión de trabajo inspiradora o, simplemente, el recinto ideal para relajarse en buena compañía.
Carpa Ágora: Con una superficie de 700 m2, se encuentra estratégicamente ubicada frente al mar y al propio amarre del bergantín centenario. Esta carpa es un espacio versátil que puede adaptarse a todo tipo de necesidades. La carpa cuenta con iluminación incorporada, para crear la atmósfera perfecta, y con la climatización adecuada para que los asistentes disfruten plenamente de la experiencia.
Carpa Tramonto: De 600 m2, se encuentra en las cercanías de la carpa Àgora, también frente al mar y al amarre del Sirius. Ofrece un espacio versátil y totalmente adaptable. La carpa cuenta a su vez con iluminación y climatización, lo que la hace apta para cualquier época del año.
Team Area: Diseñada para fusionar el deporte y la relajación al aire libre, cuenta con dos pistas de pádel, cancha de baloncesto y barbacoa, siendo un espacio que combina a la perfección ocio y ejercicio. Situado a escasos metros del mar, el Team Area ofrece una experiencia única en un entorno marítimo en el que la brisa y las vistas panorámicas complementan la energía que produce la práctica del deporte. Ideal para reuniones de equipo o, simplemente, para una jornada de diversión al aire libre, el Team Area es una zona ideal.
Todas estas propuestas e iniciativas son fruto de la pasión por la mar de Varador 2000 y su compromiso con la excelencia, permanente a lo largo de sus más de 40 años de trayectoria, habiéndose convertido en un referente en reparación, mantenimiento y refit de embarcaciones. Su experiencia, unida a una filosofía centrada en la calidad y la innovación, le permite abordar proyectos únicos, como el del Sirius, barcos que no solo navegan sino que cuentan historias.

Información: siriusevents.es
Instagram: @sirius.events.barcelona.
Reservas: info@siriuseventsbarcelona.com








ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE BARCOS DE ÉPOCA Y CLÁSICOS

INVIERNO MUY ACTIVIDAD Y VERANO AÚN MÁS INTENSO

Este otoño e invierno la actividad de la AEBEC ha sido constante: en ocasión de la America's Cup, nuestro presidente dio una serie de conferencias sobre los doce metros Fórmula Internacional y los Clase J que animaron la escena marítima de Barcelona, rememorando los fastos pasados de la Copa.

En diciembre renovamos el éxito de nuestra participación a la Navidad en el Puerto de Barcelona, con conferencias y bautismos del mar, como ya pasó en la anterior edición. También creamos una base de datos de posibles tripulantes como aliciente para muchos jóvenes y menos jóvenes para acercarse a nuestra asociación y que constituirá un buen apoyo para aquellos armadores que necesiten personal para regatas o desplazamientos. A tener en cuenta que entre los socios armadores de la AEBEC hay algunos que tienen barcos modernos y que podrán disfrutar de esta posibilidad de la misma manera. En pocas semanas, estará publicado el botón en nuestra web. Todos los candidatos son socios de la AEBEC.

El 27 de enero se celebró la Asamblea ordinaria, que aprobó el nombramiento de Andreas Geiger como Vocal de eventos deportivos y de Yolanda Llinás como Vocal para las Islas Baleares, en donde lidera una iniciativa para que los amarres de barcos tradicionales estén a nombre del barco y no de su propietario, evitando con ello su desalojo en caso de defunción del armador.

Nuestro socio de honor, D. José Miguel Manaute, dio en Madrid dos interesantes conferencias: una sobre un posible "Ministerio del Mar", que podría resolver las dificultades que la náutica de recreo encuentra al estar supeditada a la Marina Mercante profesional. La otra, sobre aspectos deontológicos en el proyecto y obra dentro del sector naval, que resultó interesante para aquellos armadores que tienen que restaurar un barco antiguo.

La librería náutica Robinson nos ha puesto a disposición el libro del socio de este año a un coste muy ventajoso, apoyando de esta manera nuestra actividad cultural. "El Urania y el Giralda, de grandes yates de recreo a buques al servicio de la Armada española" de Alejandro Anca Alamillo es el libro de este año y narra con mucho detalle la vida marinera de dos grandes barcos de recreo españoles de inicios del siglo XX.

En el marco de nuestra colaboración con la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos Españoles (AINE), nuestro presidente moderó una concurrida mesa redonda sobre criterios de diseño de grandes yates, en la que se ponderaron las características de los modernos buques de recreo, a la luz de algunos trágicos accidentes que han ocurrido en los últimos años. Fue en ocasión del 64º Congreso Internacional de Ingeniería naval e Industria marítima, que se celebró en Gijón del 26 al 28 de marzo.



José Miguel Manaute - Socio de honor de la AEBEC

A nivel internacional, nuestra asociación está activa en un grupo de trabajo compuesto por Universidades y otras entidades hermanas que propondrá unos requisitos comunes para la creación de muelles históricos en los principales puertos europeos, para la exposición y la conservación de embarcaciones antiguas, deportivas y tradicionales. Se trata de una importante iniciativa que podrá en valor el interés histórico de nuestros barcos.

Señalemos a este respecto que hemos solicitado entrar a formar parte de la European Maritime Heritage, entidad supranacional que está en el origen técnico de las declaraciones del Barcelona chárter y del Memorando de entendimiento de Wilhemshaven, que se han aplicado parcialmente a la normativa europea para la salvaguarda del patrimonio marítimo. Nuestra intención es participar en el proceso de armonización de esa normativa, para que tenga en cuenta los intereses de los armadores de barcos clásicos de recreo, patrimonio marítimo en manos privadas.

Y se abre ya la temporada veraniega, con cruceros de recreo y regatas y ya estamos en las puertas de la próxima edición de la Copa de España de Veleros Clásicos: ¡Ojo al calendario! Lo tenéis publicado en nuestra web.

www.aebec.org

REGATA DE BARCOS CLÁSICOS

Port d´Aiguadolç 27-29 de Junio 2025



SITGES VELA CLÁSICA

www.sitgesvelaclasica.es regata@sitgesvelaclasica.es sitgesvelaclasica

VIVERO
BEACH CLUB RESTAURANT
SITGES

Vela Catalana Federació
Ajuntament de Sitges
sitges
PORT DE SITGES
- Aiguadolç -
1926
Jan Latussek
ROLLY TASKER SAILS
INTERNATIONAL SAILMAKERS
by sailselect
EL ROLE
Sea fever
GALMAR
sealand motion
Nautica Tradicio
FUERTE SITGES
mAr inello.

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

LA ATARAZANA DE PUERTO SHERRY EN PLENA ACCIÓN

En la pasada edición de Sea Fever, de diciembre 2024, hablábamos ya de la inauguración oficial de la Aratazana de Puerto Sherry, mostrándonos sumamente orgullosos por haber hecho realidad un proyecto al que hemos dedicado tanto esfuerzo e ilusión. Pero nuestro empeño ha dado sus frutos y en este espacio, espectacular en sus dimensiones y ejemplar en su planteamiento de priorizar la sostenibilidad, se está trabajando a destajo para finalizar, a tiempo para la temporada, las labores de restauración de tres importantes embarcaciones: Tilikum, Guadalmina y Jenten.

Cada uno de ellos está siendo sometido a una profunda remodelación, aplicando en ello toda la experiencia de nuestro equipo de profesionales, encabezado por Victor Unzueta "Epi", así como una total dedicación a la labor que realizan, además de grandes dosis de pasión por lo que hacen y logran: prolongar y, en muchas ocasiones, devolver la vida a joyas del pasado, a verdaderas obras de arte de antiguos maestros de ribera, que merecen seguir navegando y proporcionando placer a sus armadores.

Todos cuantos formamos parte de las Atarazanas de Puerto Sherry, de forma más o menos directa, nos manifestamos francamente orgullosos de contribuir a lograr el objetivo de la Fundación, que no es otro que el de promover y facilitar la recuperación y el mantenimiento del patrimonio marítimo y, para ello, nada mejor que contar con el espacio y sobretodo con manos expertas capaces de llevar a cabo dicha labor con la máxima garantía de seguridad, seriedad y fiabilidad. Y estos valores son los que ofrece la Fundación a través de su proyecto estelar: la Atarazana de Puerto Sherry, que está a la espera de acoger pronto a nuevos "pacientes" de muy alto nivel, importante eslora y gran renombre, a los que tratar debidamente, tras efectuar el análisis previo, dictar el diagnóstico adecuado y dictaminar el tratamiento a seguir.



Curiosa e interesante goleta de pesca de altura, a vela y a motor, construida por el astillero Barsanti en Viareggio, en el año 1963, según planos del propio armador.

Características: eslora 24,70m; manga 5,95m; calado 2,85m; peso 100TM

Trabajos realizados: Reparación trancanil de 6 metros y construcción de cinco barraganetes y su forro de siete tablas. A estribor y a babor, cambio de las tablas del forro de la zona de los ojos de buey, en la obra muerta. Eliminación de la pintura de la obra viva y muerta con soplete y lijado, dando un tratamiento con Wesset para cerrar el poro y secar el casco. También se han fresado en todo el casco unas 200 cajas para sanear los pernos de hierro y tapados con caoba y epoxi, se han reconstruido los escobenes y se han hecho puertas y otras tareas en interior y cubierta. Se ha reparado, a su vez, todas las juntas por donde entraba agua y se ha pintado el casco entero.



Ketch 42 que responde al número de diseño 1008c de John Alden y que fue construido en los famosos astilleros Carabela de Badalona (Barcelona) en el año 1975.

Características: eslora 14,00m; manga 3,00m; puntal 1,80m

Trabajos realizados: En obra viva, a babor se ha reparado unos 3 metros de casco de triple forro y en estribor de 1,20 metros. Se ha cambiado grifos de fondo y la unión quilla casco. En cubierta se han instalados tres tambuchos nuevos, se han reparado los seis ojos de buey, se ha reforzado toda la maniobra, se ha pintado la cabina y se han restaurado los mamparos así como los baos de la cabina, restaurando y barnizando todo el interior. Se ha cambiado la nevera y el termo y se ha puesta a punto el motor, repasando asimismo todo lo referente a electricidad y fontanería.



Velero diseñado por el noruego Erling Kristofersen y construido en S.Herbens Boatyard de Kristofersen, Noruega, en el año 1937.

Características: eslora 8,0 m.; manga 1,90m.; puntal 35 m; peso 2300 Kg.

Trabajos realizados: Reconstrucción total del casco con sobrequilla, codaste, roda y forro de pino de Oregón de primera clase.

VARADERO MASNOU

EL CENTRO NÁUTICO CON MAYORES Y MEJORES SERVICIOS DEL LITORAL CATALÁN





Varadero · Chorreado Decapado · Osmosis · Mecánica · Electricidad · Carpintería · 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



VARADERO VALENCIA

Lanza una oferta exclusiva para clientes de Marina Port Valencia

Varadero Valencia, instalación de referencia en servicios de mantenimiento y reparación de embarcaciones y parte del Grupo al que Marina Port Valencia también pertenece, ha lanzado una promoción especial dirigida a los clientes de Marina Port Valencia estableciendo, con el objetivo de ofrecer ventajas y fortalecer la relación con los usuarios de la marina, descuentos exclusivos en una amplia gama de servicios. Así pues, en plena temporada alta, ofrecerá un 15% de descuento en los servicios propios del varadero, que incluyen movimientos de embarcaciones, estancia, cuna, accesos y otros servicios esenciales para el mantenimiento y un 10% en trabajos de antifouling, realizados por Monzó Yacht Painting, la empresa especializada en pintura dentro de las instalaciones del varadero.

Esta iniciativa refuerza la apuesta de IPM-IMG Group por ofrecer ventajas exclusivas a los clientes de sus instalaciones y se enmarca dentro de los primeros pasos estratégicos de Katia Escobedo, recientemente nombrada gerente de Varadero Valencia y Monzó Yacht Painting. Su llegada al cargo ha traído consigo una serie de acciones para mejorar el posicionamiento del varadero y consolidarlo como una opción de referencia para los navegantes de la zona. Tal como ella misma comenta: "*Estamos encantados de poder colaborar y ofrecer esta promoción exclusiva a los clientes de Marina Port Valencia. En Varadero Valencia, nuestra misión es brindar un servicio de calidad, cercano y accesible. Con esta oferta buscamos no solo ofrecer un valor añadido a nuestros clientes, sino también fortalecer la relación con la comunidad náutica local.*"

Ubicado en un enclave estratégico, a tan solo 15 minutos de Marina Port Valencia, Varadero Valencia cuenta con modernas instalaciones y un equipo de profesionales altamente cualificados, garantizando a los propietarios de embarcaciones un servicio de calidad y confianza. Con esta campaña, la instalación busca la fidelización de los clientes de Marina Port Valencia y ofrecer soluciones competitivas a sus usuarios.

www.varaderovalencia.com



ZAGAPA

SLOOP BERMUDIANO

Diseño: Germán Frers Senior
Construcción: Astillero Sarmiento (Buenos Aires)
Año: 1967
Aparejo: Sloop
Eslora: 11,02 m | Manga: 3,05 m | Calado: 1,75 m
Desplazamiento: 9T

El Zacapa,
un barco muy viajero

El Zacapa, que hoy navega por Barcelona, es un barco muy viajero. De hecho, nació en Argentina en el mismo astillero Sarmiento que acababa de reconstruir la cubierta de teca del crucero Belgrano, aquel que muchos años más tarde hundieron los británicos durante la guerra de las Malvinas. Dicen que para la cubierta del Jonense II, como se llamaba entonces, se usó la madera que sobraba de la cubierta del gran crucero. Hoy, de todas, formas, el Zacapa luce una cubierta de contrachapado pintado, muy tradicional.

¿Sería de origen valenciano su primer propietario? ¡Porque el nombre es el gentilicio de los habitantes de la Villajoyosa, en Alicante! El Jonense II pertenecía a la segunda serie, mejorada, de la clase "Dorado", diseñada por Germán Frers Sr. nada más volver de Nueva York, donde había colaborado en el bufete de Sparkman & Stephens. Ello se reconoce por la gran similitud que su figura tiene con los diseños de Olin Stephens. En sus primeros años de vida, el Jonense II navegó en crucero y regata, ya sea rumbo a Brasil o rumbo al Caribe. En la segunda mitad de los años ochenta del pasado siglo, su nueva sede se traslada nada menos que al lago Ontario y al río San Lorenzo, con su nuevo propietario canadiense. Desde ahí, ya con su tercer propietario, esta vez australiano, pasa a navegar por el Mediterráneo, teniendo su base en Croacia, país donde lo encontraron sus actuales armadores. A lo largo de este año de 2025, ha sido objeto de un profundo trabajo de restauración que le ha otorgado nueva vida y le ha devuelto las excelente prestaciones de su juventud.



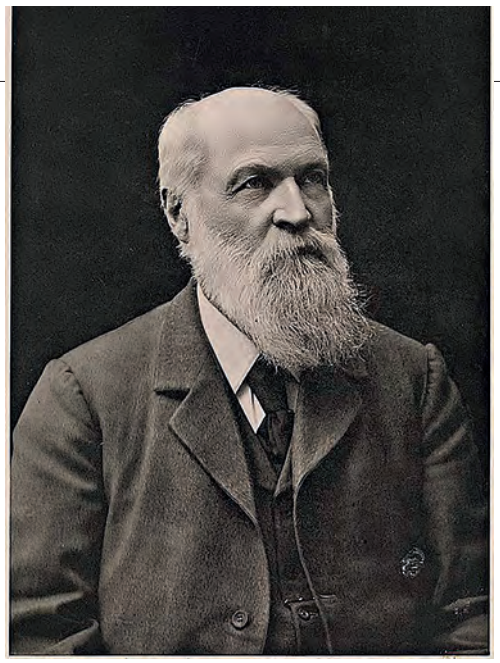


RAPTUS

Un “Colin Archer” de doble proa

Un doble proa noruego propio de lo que, en aquellos mares y tras los muchos méritos acumulados por los diseños de Colin Archer - y en particular los logrados por la serie bautizada como *“Christiania”* - ha pasado a ser reconocido como estilo “doble proa Colin Archer”, sean o no diseño suyo, como es en el caso del Raptus, actualmente en venta desde su base en España.

La historia del Astillero K. Christensen empieza en 1828 cuando Knut, el padre de Christen, compra un cobertizo en la aldea de Moen, en el fiordo de Risør, que se encuentra a unos 230 Km al sur de Oslo. , entonces llamada Christiania. Treinta años después de la compra, Knut construyó unas cinco lanchas de pesca, dando así comienzo a la actividad de construcción naval que iba a caracterizar el lugar en los cien años siguientes y que iba a ocupar a cuatro generaciones de su familia. Christen Knutsen (o sea, hijo de Knut) comenzó su propia actividad en 1875. Tres años antes, un todavía poco conocido arquitecto naval había presentado un nuevo concepto de barco para los prácticos de los puertos noruegos. Su nombre: Colin Archer. Archer, que tenía orígenes escoceses pero era noruego hasta la médula, había estudiado los diseños de la famosa “Architectura Navalis Mercatoria” del sueco Fredrik af Chapman, se inspiraba en las teorías de John Scott Russel y se dejó llevar por la tradición escandinava de los doble proas de origen vikingo. Sus barcos de prácticos eran muchísimo más seguros que los que se habían utilizado hasta el momento y más manejables. La mejor prueba de su valía la dieron en ocasión de la trá-



Colin Archer (1832-1921)

gica tormenta de 1892 que quedó grabada en la historia del país, cuando centenares de pescadores noruegos fueron sorprendidos en medio de su faena. Muchas vidas se perdieron, muchos barcos no regresaron a puerto y los prácticos diseñados por Archer dieron una excelente prueba de robustez y calidades marineras en esas condiciones críticas. Ello llevó a las autoridades noruegas a pedirle a Colin Archer el diseño de un barco de guardapesca y salvamento que se sustanció en el famoso "*Christiania*", cabeza de serie de una inmortal generación de barcos que, aún en nuestros días, siguen entusiasmando a "navegantes salados" de alta mar y largos viajes. Por ese éxito, a los doble proa se les llama tipo Colin Archer sin más, independientemente de quien los diseñe.

Se trata de construcciones muy recias y sobre dimensionadas, que hay que distinguir de los doble proa llamados Spitzgattern, que eran barcos deportivos de doble proa, nacidos del mismo éxito y de la misma tradición, pero con líneas mucho más finas y construcción más liviana. Lo cierto es que el tipo Colin Archer fue adoptado de inmediato por los pescadores escandinavos y por los navegantes de altura que buscaban un barco robusto y seguro en condiciones extremas y que no incluían la velocidad entre sus preferenias.



Christen Knutsen construyó pesqueros, barcos de exploración y algún yate, siguiendo casi siempre las líneas de los Colin Archer y, a su muerte en 1913, le sucedió su hijo Knut Christensen. En 1932, Knut construyó, entre otros, un robusto barco de pesca que, por sus características, se llamó *Kvik*, o sea rápido en danés. El *Kvik* perteneció a Oscar Larsen, un pescador noruego que lo usó toda su vida y, entre él y su familia, navegaron con el barco durante treinta años, vendiéndolo luego a otro pescador que lo siguió usando como instrumento de trabajo, aunque cambiándole el nombre por el de *Raptus*, jugando con el nombre del motor que llevaba instalado, un Rapp de 17 caballos, monocilíndrico de dos tiempos y semidiésel. En 1971, cuando el *Raptus* estaba a punto de cumplir cuarenta años de actividad, otro cambio de propiedad marcó una nueva etapa de su vida, salvándole quizás de un final tan triste como probable.

Sus nuevos propietarios, que pensaban transformarlo en un crucero de altura para largos y tranquilos viajes, se encontraron con que lo que parecía ser una simple limpieza y acondicionamiento se transformó en una reconstrucción casi total: ¡Algo que sucede a menudo en la vida de los barcos antiguos!

A partir de 1973 el barco pasó por diferentes fases de restauración, que vieron la sustitución de casi todo el forro, de varias cuadernas y de la antigua cabina de gobierno, típica de un barco de pesca, por una más baja y larga, que diera habitabilidad al interior. Recibió también un nuevo aparejo de ketch, que en ese momento se estimó lo más manejable para la pareja de nuevos propietarios, los noruegos Eva y Birger, aunque pronto se dieron cuenta de que no era así y que el *Raptus* necesitaba más potencia en sus velas, para llevar a paseo sus quince toneladas de desplazamiento. Lo mejor que pudieron hacer fue llevar el barco a su astillero de origen, que en 1980 se llamaba Nilsen y hermanos y que había renovado su sede en Moen. Hay que congratularse que en aquella época, en la que el concepto de barco clásico aún no se había impuesto, unos armadores y los carpinteros de ribera del astillero decidieran otorgarle a un barco antiguo un aparejo de cangreja totalmente acorde, en todos sus detalles, a la época de su construcción. Una decisión nada habitual para aquellos tiempo, en los que hubiese sido más común y simple modernizarlo todo o, directamente, enviarlo al desguace. El astillero también recomendó sustituir la tablazón de la cubierta y, de esta manera, se construyó la nueva cubierta de teca !de 4 centímetros de espesor, para un barquito de diez metros!, siguiendo también en eso las pautas tradicionales de los barcos de trabajo, con las tablas paralelas a la crujía y no al trancanil, esta última más bien técnica propia de yates.

El famoso motor Rapp con el que el barco convivía desde tan largo tiempo, fue sustituido por un British Leyland de 80 caballos y 3 litros de capacidad, otro ejemplo de motor "inmortal".
El astillero cambió también los tanques de agua y gasoil y, al final del cuento, ¡los propietarios hubieran podido gastarse el mismo dinero en un barco nuevo! Y, sin embargo, prefirieron darle nueva vida a un antiguo pesquero en peligro de extinción y, en la primavera de 1980, el Raptus empezaba su nueva trayectoria como barco de recreo aunque, no sabemos bien porqué, no permaneció mucho tiempo con su pareja salvadora: Eva y Birger, quienes lo vendieron en 1983 a Werner, un alemán,de Hamburgo quién, él sí , se benefició de los grandes trabajos aportados al barco, navegando con él durante largo tiempo. Y aunque en un principio seguro que lo hizo, por el Mar del Norte y el Báltico, acabó bajando hacia los mares del sur.
Su propietario actual, Jordi, es un español que vive en Barcelona y que lo encontró en 2009 amarrado en Gran Canaria, de nuevo en malas condiciones, teniéndolo que restaurarlo nuevamente. Curiosamente, Jordi no tenía ninguna experiencia en barco de madera y menos aún en aparejo de vela cangreja, pero aquel robusto yate de construcción nórdica atrajo poderosamente su atención y, con el impulso de su mujer, lo compró sin pensarselo demasiado.
La verdad es que el trabajo del astillero noruego había resistido muy bien a los embates del tiempo y lo más urgente era calafatear casco y cubierta, proveerle de una electrónica moderna, cambiar velas y maniobras y poco más. Luego el barco navegó rumbo a Arenys de Mar, cerca de Barcelona que, desde entonces, es su puerto de base. No obstante, pasados algunos años, se hizo imprescindible cambiar algunas tracas del casco, así como sustituir el palo y la botavara y también la roda. Así que, entre 2010 y 2019, el barco pasó varias veces por varadero, para solucionar estas diferentes fuentes de preocupación debidos, en algunos casos, a defectos en los trabajos previos, ya que no siempre es fácil, para un armador sin experiencia, dar con buenos carpinteros. Jordi, entre tanto, pudo navegar en varias ocasiones, por la costa catalana, constituyendo el *Raptus* un espectáculo muy original, entre los locales barcos de vela latina, con sus (nuevas) velas coloradas y su número de vela de cuando era barco pesquero. Por desgracia, justo cuando hubiera podido empezar a gozar de un barco en condiciones, Jordi enfermó gravemente y, aún salvándose con esfuerzo, no puede seguir cuidando del *Raptus* como sería necesario. Busca por ello alguien que pueda hacerse cargo de él, arreglando las últimas cosas que quedan por enderezar para seguir dándole millas, que es lo que este fuerte barco noruego pide a gritos, con su tenaz robustez.
Pero veamos un poco en detalle su estructura, que es un himno a esa robustez nórdica: Las enormes cuadernas de pino de Riga, el mismo que usaban los navíos de la Real Armada española durante el siglo XVIII y anteriores para las vergas de los palos, tienen 20 centímetros de espesor que, para dar una idea, son el doble de grandes que los de un buen barco clásico de crucero-regata de los años '60 de más de 16 metros, mientras que el grosor de las tracas del casco es de 4 cms, uno más que el que montaría ese mismo barco, al igual que la cubierta estructural de teca, también de un centímetro más de espesor que el barco de referencia. La madera de teca es en realidad un verdadero lujo asiático para un barco como el *Raptus*, que se hubiera podido contentar con pino o con una cubierta de cedro, ambas maderas resinosas, mucho más económicas. Todo ello explica como un barco de poco más de 10 metros de eslora pueda desplazar 15 toneladas.
Un navegante moderno podría considerar, con cierta suficiencia, las capacidades de maniobra de un "tanque" como aparenta ser el *Raptus*. Y, si bien es verdad que a partir de que la brisa sopla con brío el barco parece despertar, incluso con vientos más flojos es capaz de desperezarse de forma sorprendente. Y es que ¡nuestros ancestros no eran tontos! y sus barcos, fueran pesqueros o mercantes del Báltico o del Mediterráneo, tenían que navegar en todas las condiciones posibles: superar las calmas veraniegas y las tormentas invernales con seguridad en todo trance. Así, un pequeño "Colin Archer" de diez metros como el Raptus puede enseñarle un par de cosas sobre navegación a cualquier ligero crucero-regata moderno.



Los sofás se pueden transformar en camas dobles.



Rústico pero elegante interior de pino.

Infoser Nautic "Los Clasicos"

desde / since 1994

Just wooden/vintage/converted work boats, since 1994

Brokerage & Survey & Technical Assistance

B R O K E R A G E *Selección:*



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





Pagliettini, original year 34, 14.50 x 3,00 mts, 11 Ton.
2 x 260 Hp STEYR 6 cyl. TD year 2013.
Exclusive classic motor yacht, unique in the mediterranean.

Survey & Asistencia Técnica



⇑

Dirección técnica, proyectos rehabilitaciones
Technical direction, rehabilitation projects

TASACIONES y VALORACIONES:
Hacienda, herencias, divorcio, bienes



APPRAISALS and VALUATIONS:
Taxes, heritage, divorce, properties

ANTPM

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



¿Más información? More info?

Mònica: +34 609 448 459

barcosclasicos@infosernautic.com

www.infosernautic.com

Nueva / new web

BARCOS SINGULARES

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



NIÑA LUISITA

Magnífica goleta de estay, Baglietto 1932, casco de iroko, reciente restauración y calafateado. Sólo dos familias propietarias en más de 90 años de vida. Excelentes condiciones generales. Fantástico interior original de época. Barco muy conocido entre los clásicos, con mucha historia.

Eslora: 20,80 m | Manga: 4,30 m | Calado: 2,43 m | Desplazamiento: 39 t | Precio: 580.000 €



HISPANIOLA

Precioso Yawl de Sparkman & Stephens, Gallart, 1962. Excelentes condiciones, con peritaje reciente. Rápido, elegante y muy cómodo, ya sea en cubierta como en el interior. Excelente velero tanto para crucero como para regata. Armador muy conocido que lo ha cuidado con esmero.

Eslora: 12,30 m | Manga: 3,31 m | Calado: 2,00 m | Desplazamiento: 11 t | Precio: 90.000 €



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

JUNIO			
4-8	Les Voiles d'Antibes	Francia	www.voilesdantibes.com
12-14	Arenal Cup 2	Palma -Mallorca	www-cnarenal.com
12-15	VI Vela Clàssica Costa Brava	Estartit-Girona	www.cnestartit.com
13-15	Falmouth Classics	Falmouth GB	www.falmouthclassics.org.uk
18-22	Argentario Sailing Week	Porto St. Stefano - Italia	www.argentariosailingweek.it
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
11-13	Arenal Cup 3	Palma -Mallorca	www.cnarenal.com
14-17	Sydney Boat Show	Australia	www.sydneyboatshow.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
14-17	Helsinki Boat-Afloat Show	Finlandia	www.uiva.fi
SEPTIEMBRE			
2-6	Settimana Internazionale della Vela	Imperia	www.veledepoca.com
4-7	Atlantic City in Water Power Boat Show	Estados Unidos	www.acinwaterboatshow.com
9-14	Cannes Yachting Festival	Francia	www.cannesyachtingfestival.com
18-23	Salone Nautico di Genova	Italia	www.salonenautico.com
19-28	Southampton International Boat Show	Inglaterra	www.southamptonboatshow.com
23-28	Grand Pavois de La Rochelle	Francia	www.grand-pavois.com
21-27	Les Regates Royales	Cannes-Francia	www.regates
OCTUBRE			
8-12	Salón Náutico Internacional de Barcelona		www.barcelonaportginestaboatshow.com



Personaliza y actualiza

LA EMBARCACIÓN QUE MÁS HAS DISFRUTADO

¿Por qué desprenderte de un barco que te ha dado tantas satisfacciones y momentos inolvidables?

En **VARADOR 2000**, con más de 40 años de experiencia en la restauración de embarcaciones, lanzamos TENDER CLÍNIC, un departamento especializado en la restauración y modernización de Tenders y embarcaciones auxiliares, que ahora hacemos extensiva a cualquier tipo de embarcación que necesite ser restaurada.
Sabemos que muchas embarcaciones tienen un valor emocional incalculable para sus propietarios, porque son parte de la historia de su familia, de sus travesías, de esos veranos inolvidables en el mar. Y aunque el paso del tiempo haya dejado huella en ellas, en **TENDER CLÍNIC les damos una nueva vida**, manteniendo su esencia, pero dotándolas de las más modernas tecnologías, de motores más limpios y seguros, y de unos acabados actuales.

¿QUÉ HACEMOS POR TU EMBARCACIÓN? Un servicio de 360°

Restauración completa del casco, cubierta e interiores.

Remotorización con sistemas modernos, eficientes y ecológicos.

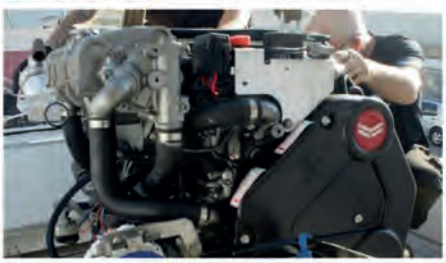
Mejora del equipamiento y de todos los elementos de seguridad.

Personalización estética según tus gustos y necesidades actuales.

Claridad y transparencia con definición de proyecto y presupuesto acordado.

Todo ello por una fracción del coste de una embarcación nueva y con la garantía de calidad que solo una empresa como VARADOR 2000 puede ofrecerte.







Restauramos tus recuerdos. Renovamos tus experiencias.

Varador 2000: Dic de Llevant, s/n · Port d'Arenys · 08350 Arenys de Mar
Mataró Marina Barcelona: Moll de Ponent, s/n · Port de Mataró · 08304 Mataró
Blanes Nàutic: Esplanada del Port, 30 · 17300 Blanes

ASTILLEROS DE
MALLORCA

SINCE 1942

REFIT & REPAIR SHIPYARD

PHI-LOSOPHY OF CRAFTMANSHIP

