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

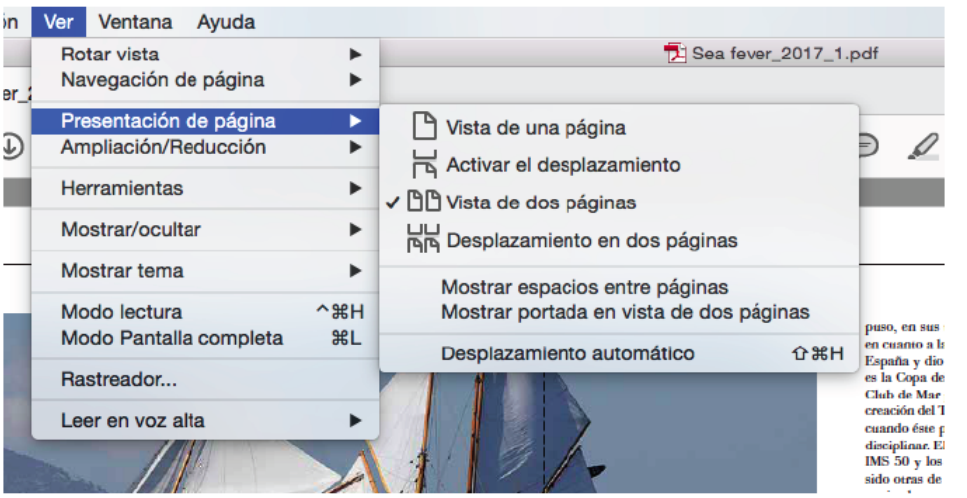
Una vez visualizada su revista en el Adobe Acrobat Reader

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 18 | 2025/2 | PVP 12€
Canarias y aeropuertos 12,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo



LOS BARCOS DE DON JUAN DE BORBÓN

ARCHANGELO
ESCUELA DE VIDA

ISLANDER
Un trotamundo con clase

CLARIONET, VENCEDOR ABSOLUTO DEL XV TROFEO MARE NOSTRUM

PORT ADRIANO

MALLORCA

portadriano.com



The superyacht marina
design by Philippe Starck



OCIBAR
SINGULAR MARINAS

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

NAVEGAR ES NECESARIO...

© PHOTONAUTIC / ORIOL ESTEVE



Este verano se ha celebrado la decimoquinta edición del Circuito Clásicos Mare Nostrum, un acertado proyecto ideado por cuatro clubes - Real Club Náutico de Barcelona, Club Marítimo de Mahón, Club de Mar-Mallorca y Club Náutico Puerto Sherry – con el objetivo de promover la recuperación y el mantenimiento de los barcos clásicos y de época, devolviéndoles su antiguo esplendor y ofreciéndoles para ello una serie de regatas, dentro de un calendario coordinado, en el que los armadores puedan lucir sus respectivas joyas del mar y las tripulaciones sus dotes marineras.

Quince años han pasado ya desde aquella primera edición y por el camino han ido añadiéndose otros clubes afines a este objetivo, como el Club Náutico de Estartit, que se incorporó en el 2024 y el Real Club Nàutic Port de Pollença, que lo ha hecho este año. Y el éxito de esta feliz iniciativa es que ha habido dos barcos que este verano han participado en las cinco regatas del Circuito puntuables para el Trofeo Clásicos Mare Nostrum, confirmando así que estos barcos fueron, muchos de ellos, concebidos para competir pero navegando por sus propios medios hasta los campos de regata, en muchas ocasiones lejanos entre sí. Pero si este verano ha sido intenso... más lo será el próximo, pues la decimosexta edición se presenta con siete regatas puntuables, desde Estartit a Mahón, pasando por Puerto Sherry, Barcelona, Jávea, Palma y Port de Pollença, con la ventaja de disponer, tanto en aguas peninsulares como en las baleares, de tres regatas, mínimo requerido para optar al Trofeo Clásicos Mare Nostrum, aunque es de esperar que el ejemplo del *Clarionet* y del *Argyll*, participantes en las cinco regatas de este pasado verano, sirva de ejemplo a muchos otros ya que, nunca lo olvidemos, navegar es necesario... absolutamente y felizmente necesario.



Yolanda Llinás
Directora

ACTUALIDAD
4 El galeón *San Juan* ya está en el agua
6 *Mowgli of Portsmouth* ganador de la Middle Sea Race en ORC 6
6 BLUE-ES, mágica exposición de arte a bordo del Niña Luisita

TURISMO NÁUTICO
8 Dos eventos en el Támesis

CIRCUITO CLÁSICOS MARE NOSTRUM
12 El más completo del Mediterráneo
14 Listado de participantes
16 *Clarionet*, vencedor absoluto del Trofeo Clásicos Mare Nostrum
18 Lista de clasificados
20 Puerto Sherry: 2025, año decisivo para su proyección internacional
21 CN Estartit: Vela Clásica Costa Brava
22 RCN Barcelona: Puig Vela Clàssica
23 Club de Mar-Mallorca: Illes Balears Clàssics
24 RCN Port de Pollença: Trofeo Cormorán
25 CM Mahón: Copa del Rey -Vela Clásica Menorca















LIBROS
26 Los Barcos de D. Juan de Borbón por Luis Touron

REGATAS
34 III Regata Clásicos Comunitat Valenciana – CM de Jávea
36 IV Sitges Vela Clásica

BARCOS CON HISTORIA
37 *Archangelo*, escuela de vida por Ana Vara del Rey

BARCOS HISTÓRICOS
42 *Islander*, un trotamundo con clase, por Leonardo García de Vincentiis

ASOCIACIONES
48 AEBEC: Una extraordinaria temporada de verano y un invierno denso de novedades

OPINIÓN
50 Seguridad Marítima, un verdadero galimatías

FICHERO HISTÓRICOS
53 *Marigold*, cutter de vela cangreja





Los encargados de maniobrar a proa de *The Lady Anne* en una arriesgada maniobra.
Foto portada: Nico Martinez

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

EL GALEÓN SAN JUAN YA ESTÁ EN EL AGUA
GRAN LOGRO DE ALBAOLA

La nao *San Juan*, réplica del ballenero transoceánico vasco del siglo XVI del mismo nombre, ha culminado su etapa de construcción en tierra e inicia ahora una nueva fase en el mar, marcando un hito para el patrimonio marítimo internacional.



Desde julio de 2014, cuando se colocaba la quilla de la nao *San Juan* en el recién abierto astillero-museo Albaola Itsas Kultur Faktoria de Pasai San Pedro, nuevo equipamiento cultural creado sobre un antiguo astillero en la entrada del canal, ha transcurrido algo más de 12 años de incesante actividad hasta llegar al tan esperado momento de la botadura de esta réplica del *San Juan*. No obstante, su historia había comenzado mucho antes, concretamente en 1978, cuando el pecio del galeón original fue encontrado en Red Bay (Labrador, Canadá), gracias a las investigaciones de la historiadora Selma Huxley y a las campañas del Servicio de Arqueología Subacuática de Parks Canada, dirigido por Robert Grenier. El estudio y catalogación de miles de piezas permitió definir con precisión el casco y las técnicas constructivas del siglo XVI, convirtiendo al *San Juan* en una referencia internacional para la arqueología subacuática. Y es en ese minucioso informe, elaborado por la agencia gubernamental canadiense, en el que la asociación sin ánimo de lucro Albaola, impulsada por Xabier Agote, se ha basado para abordar la construcción de la réplica recién botada. El proyecto ha requerido la creación de una infraestructura humana y material capaz de reactivar oficios casi desaparecidos, como el de carpintero de ribera o cordelero, actividades que se han desarrollado frente al público en un espacio vivo de investigación, divulgación y transmisión de conocimiento que, desde su apertura, ha recibido a más de 340.000 visitantes, entre ellos alrededor de 80.000 escolares y estudiantes.

Numeroso ha sido también el número de personas que han asistido al emocionante acto de la botadura que, tras un amplio programa cargado de de emotivos discursos e intervenciones musicales, finalizó con la nao deslizándose suavemente por la rampa hasta llegar a las aguas de la bahía de Pasaia, acompañada por el sonido atávico de los cuernos, ante la emoción contenida de todos los asistentes.

Comienza ahora una nueva fase que consiste en el equipamiento del barco, que incluye 4 km de cabos, dos juegos de velas (de 600 m^2 cada uno), anclas forjadas, chalupas balleneras, calderos de cobre, barricas y otros pertrechos, todos ellos elaborados con materiales y técnicas de época, con el objetivo de hacer que esta réplica sea capaz de navegar en breve hasta Canadá, emulando lo que hizo el *San Juan* original hace 500 años.

www.albaola.org



Xavier Agorte, alma mater de Albaola, siempre a la proa de este gran proyecto.



John Wall, de la Dirección de Unidad Territorial de Labrador y la Agencia Parks Canada, felicitando a Xavier Agorta, fundador y presidente de Albaola, por el éxito de la primer fase de este gran proyecto: la botadura del "nuevo" *San Juan*.



NARDO CONDOR

XVI
TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

COPA DE ESPAÑA DE VELA CLÁSICA 2026

11-14 JUNIO
Vela Clásica Costa Brava
CN Estartit

18-21 JUNIO
Semana clásica Puerto Sherry
CN Puerto Sherry

08-11 JULIO
Puig Vela Clásica Barcelona
RCN Barcelona

24-26 JULIO
Vela Clásica de la Comunitat Valenciana
CN Jávea

11-15 AGOSTO
Illes Balears Clàssics
Club de Mar-Mallorca

20-22 AGOSTO
Trofeo Cormoran
RCN Puerto Pollensa

25-29 AGOSTO
Copa del Rey de Barcos de Época
CM Mahón

BARCOS CLÁSICOS Y DE ÉPOCA
CLASSIC AND VINTAGE YATCHS
www.trofeomarenostrum.com

CLUB NÀUTIC ESTARTIT
PUERTO SHERRY
RCNB
CLUB DE MAR
RCNPP
CLUB NÁUTICO JÁVEA

MOWGLI OF PORTSMOUTH, DEL R.C.N. PORT DE POLLENÇA, VENCEDOR DE LA ROLEX MIDDLE SEA RACE EN ORC 6

Proclamarse vencedor en una regata de altura como la Rolex Middle Sea Race, es un logro digno de mención y de felicitación, y eso es lo que ha conseguido este año la tripulación del Mowgli of Portsmouth, dentro de la categoría ORC 6. Este barco de los hermanos Patrick y Vincent Harris, con base en el Real Club Nàutic Port de Pollença, logró completar el recorrido - que supone dar la vuelta completa a Sicilia tras partir de la isla de Malta y regresando a ella - en 5 días, 23 horas, 50 minutos y 56 segundos. Además de este éxito, el Mowgli consiguió posicionarse en segundo lugar en la clasificación ORC de tripulaciones a dos.

Este diseño de Illingworth & Primrose, botado en 1965, cuenta con una larga historia dentro del mundo de las regatas de altura, con nueve participaciones en la mítica Fastnet. *"Nuestra relación con este barco es algo curiosa, ya que no estábamos interesados en un barco de madera... pero él nos encontró a nosotros, no nosotros a él. Fue obra del destino"* relatan los armadores.

Este pasado verano, antes de trasladarse a Malta para anotarse este gran triunfo, *Mowgli of Portsmouth* participó en dos de las regatas puntuables para el Trofeo Clásicos Mare Nostrum, clasificándose en tercera posición en la Illes Balears Classics y cuarto en la Copa del Rey del Club Marítimo Mahón.

© NICO MARTINEZ





BLU-ES
MÁGICA EXPOSICIÓN DE ARTE A FLOTE

Una goleta casi centenaria tiene mucho que contar y Niña Luisita ha añadido, en los meses de octubre y noviembre de 2025, otro capítulo a su larga historia. Esta vez, el azul no ha sido tan sólo el telón de fondo de cielo y mar de su entorno natural... sino que este color, en todos sus matices y significados, ha sido el tema elegido para la primera exposición de arte flotante. Esta iniciativa, seguramente pionera en la ciudad de Barcelona, ha tenido una acogida realmente entusiasta y los cuatro artistas internacionales presentes en este evento han podido presentar sus obras a los socios del Real Club Marítimo de Barcelona y a un público general, nacional e internacional y de todas las edades, que ha recibido esta novedosa propuesta con gran entusiasmo . Las inauguraciones de las diversas exposiciones han contado, además, con una breve presentación del barco que las albergaba, Niña Luisita, por parte de Leonardo García (presidente de AEBEC), de un catering artístico servido por Tea on Board y de refrescantes copas ofrecidas por Buenos Aires Gin.



Esta combinación única de arte, historia, flores y música a bordo, no ha dejado a nadie indiferente, favoreciendo conversaciones amenas e interesantes, que llevan a la curadora Cecilia Mendicino a valorar ya propuestas para futuras ediciones. Es indudable que los barcos clásicos emanan magia, y este evento sin igual ha venido a evidenciar que, además de demostrarlo siempre que se hacen a la mar e izan sus velas, también pueden hacerlo en tierra, gracias a quienes saben, como Cecilia y Leonardo, encontrar nuevas fórmulas para poner de relieve sus muchos y variados valores.

@ninaluisita_1932 | nerissa1965@yahoo.it

CLUB NÀUTIC ESTARTIT

El port de les Illes Medes

IX VELA CLÀSSICA COSTA BRAVA

TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM



IX Vela Clàssica Costa Brava

A l'Estartit, de l'11 al 14 de juny de 2026

Copa d'Espanya de Clàssics 2026

Campionat de Catalunya Clàssics 2026

Trofeu Mare Nostrum

Època, Clàssics i Esperit de Tradició

Real Federación Española de Vela

Consejo Superior de Deportes

Vela Catalana Federació

Generalitat de Catalunya Consell Català de l'Esport

Diputació de Girona

Ajuntament de Torroella de Montgrí

Entitat Municipal Descentralitzada de l'Estartit

L'ESTARTIT - ILLES MEDES Estació Nàutica

AFOMTUR

TURISMO NÁUTICO EN EL TÁMESIS

Un viaje a través de la tradición náutica



Dos eventos que tienen lugar en Inglaterra, en dos parajes diametralmente opuestos pero ambos igual de interesantes y atractivos para vivir una horas, o mejor unos días, rodeados de tradición, música, alegría y ambiente de gran camaradería, todo ello al más puro estilo británico.



EN EL BUCÓLICO PRADO DE HENLEY

El ambiente del mayor río de las islas británicas no puede ser más diferente de las playas soleadas del Mediterráneo. El verdor de las praderas y de los grandes árboles que las pueblan, es el hábitat natural de cisnes y otras aves acuáticas, mientras que las aguas que discurren entre ellas, las del Támesis, alberga a una variada flota de barcos clásicos o bien modernos, aunque de líneas clásicas. Y es allí, en el bucólico paraje de Henley dónde, en el mes de julio, se reúnen pequeños barcos de Dunkerque, lanchas a vapor, yates a motor y botes a remo, de todas las dimensiones, todos ellos bellamente empavesados y luciendo impecables barnizados y metales bien pulidos. En tierra, el espectáculo no es menor, con la presencia de vehículos de diversas épocas, todos en condiciones originales, ya sean motos, bicicletas, anfibios. Caballos de tiro, perros, gatos y otras mascotas, a menudo con prendas con los colores de la bandera inglesa, se pasean por la orilla mientras que gansos, cisnes y toda una variada fauna salvaje continúan con su vida en el agua dejando paso, aunque con notable desgana, al desfile de la flota que de día luce de pleno su elegancia mientras que, de noche, rivaliza para mostrar la mejor iluminación a bordo. No es inusual ver tripulaciones con vestimenta y uniformes, en el caso de tripulaciones militares, correspondientes a la época del barco; aunque tampoco faltan atuendos excéntricos, dentro de la mejor tradición británica. El encanto de este encuentro está, precisamente, en el ambiente típico de festival de verano en Inglaterra, no siendo tan solo un impresionante despliegue de barcos, con un programa tan denso de eventos que es prácticamente imposible aburrirse, sino todo un pequeño universo mágico que vive intensamente los tres días (¡y sus correspondientes noches!) de un largo fin de semana de julio. Un ambiente sin duda familiar, dónde todos los participantes contribuyen a crear un clima festivo, acogiendo a los visitantes y a los inevitables cambios de clima con cortesía y buenas dosis de humor. Todas las atracciones de feria – casetas, puestos de comida y bebida, vendedores de antigüedades y artesanía - se añaden a los puestos de actividades y talleres para grandes y pequeños. La música y la fiesta empiezan a las 10 de la mañana y siguen ininterrumpidamente hasta las 11 de la noche. Cabe resaltar que el toque de queda se respeta sin problemas, para reponer fuerzas y seguir disfrutando a la mañana siguiente. Es ésta una buena ocasión para conocer de cerca la realidad de la náutica tradicional inglesa, una concentración única de barcos y vehículos que no se quedan como piezas de museo, sino que se conservan para su uso original. La competición no es a nivel deportivo, pero sí para comparar el nivel de conservación y la originalidad, sin olvidar el humor local, ya que uno de los concursos más apreciados es el de los "crazy dogs", perros loquitos, ya sean de propiedad o prestados, ¡todo vale!



No hay un equivalente de este tipo de evento en España, por lo menos de momento, siendo interesante destacar que todo empezó en 1978 "para fomentar la restauración, el mantenimiento y el uso de las embarcaciones tradicionales". En la misma cuna del recreo náutico, un número siempre creciente de barcos se quedaba abandonado a los elementos a pesar de su elegancia y de su valor histórico. El festival empezó como intento de mantenerlos con vida y navegando, para ir luego creciendo con la participación de más clubes y sociedades de todo el Reino Unido y, finalmente, de otros países, incorporándole progresivamente nuevas actividades y premios, aunque manteniendo siempre el foco en la preservación del patrimonio tradicional. Después de unos años, con unos costes de participación muy elevados, el Festival ha vuelto en 2015 a su planteamiento y nombre original para incluir en el mismo a todo tipo de público, no sólo a armadores y, por la experiencia vivida en 2025, parece que ahora avanza en el buen rumbo y a buen ritmo .



Junto a la Torre de Londres

En septiembre se celebra otro evento destinado a la flota tradicional, esta vez en el mismísimo centro de Londres, en St. Katharine's Dock, justo al lado de la Torre de Londres y de su emblemático puente. Este lugar es mucho más pequeño que el prado de Henley, pero la flota no es menos interesante y este año se han llegado a reunir unos cincuenta barcos en su decimosexta edición. Aunque algunos no pudieron llegar a tiempo por las condiciones climatológicas, el programa para el 7 y 8 de septiembre se mantuvo con todas las actividades previstas: noche de las tripulaciones, conferencias de protagonistas de la náutica tradicional como Adam Taylor y Tom Cunliffe, quién presentó su libro más reciente, así como charlas y reuniones de representantes de la Asociación de los barcos de Dunkerque y del Thames Vintage Boat Club. En los tres sectores de la dársena se ha podido admirar barcos históricos, como la real embarcación ceremonial de remo Gloriana, la yola Lively Lady - con la que Sir Alec Rose dió la vuelta al mundo - el Saga Farmann, réplica de un velero vikingo, además de remolcadores, barcazas y yates de la más pura elegancia. Los visitantes han llenado los pantalanes, la plataforma flotante para las actividades y las terrazas de los pubs contiguos, disfrutando de las paradas de antigüedades náuticas y de las reuniones formales e informales a bordo de los barcos, muchos de ellos abiertos al público. El festival se ha despedido con un último largo toque de las sirenas de todos los barcos y luego, en las aguas tranquilas de la dársena –bien protegidas de las corrientes de marea del gran río– la flota se ha quedado en silencio como finas estampas de otra época. Un silencio casi irreal, ya que bastaba levantar la mirada para ver las torres ceñidas de azul del puente homónimo y recordar que estamos en el corazón de una metrópolis que nunca duerme. Y al igual que en Henley, lo ideal es llegar al festival en barco y, con suerte, alojarse a bordo, ya que la navegación por el Támesis, con su sistema de esclusas y azudes que facilita el paso de los barcos de motor y de remo, incluso de los más antiguos, es una experiencia a no perderse.



Por Cecilia Mendicino

Más fotos y vídeos de los festivales en instagram @teaonboard – stories destacadas "Sea Dawn"

VIII SEMANA CLÁSICA PUERTO SHERRY

MEMORIAL PEDRO BORES

18—21 JUNIO 2026



ORGANIZA

CLUB NÁUTICO PUERTO SHERRY

FUNDACIÓN VELA CLÁSICA DE ESPAÑA

COLABORA

TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

FEDERACIÓN ANDALUZA DE VELA

Ayuntamiento de El Puerto de Santa María

PATROCINA

PUERTO SHERRY

Junta de Andalucía

Andalucía

Diputación de Cádiz

GRUPO CUÑADO

Grupomega

1927 GIPSY BLU

EL MÁS COMPLETO DEL MEDITERRÁNEO



Tras una decimocuarta edición marcada por la celebración en Barcelona de la America's Cup, que sin duda alguna animó enormemente la participación, haciendo que se batieran verdaderos records, la de este año no puede dejar de calificarse a su vez de extraordinaria, con más de cien barcos en acción y con el aliciente de una nueva regata puntuable dentro del Circuito Mare Nostrum.

Este circuito, que este año ha celebrado su decimoquinta edición, nació por iniciativa de cuatro clubes españoles con el objetivo de reunir, mediante la organización de una serie de regatas, a esos apasionados armadores cuya pasión por el mar les ha llevado a recuperar viejas glorias, verdaderas joyas del mar que constituyen un patrimonio marítimo que no puede perderse y a las que han sabido devolverles todo su esplendor original. Esta acertada iniciativa del Real Club Náutico de Barcelona, del Club de Mar, del Club Marítimo de Mahón y del Club Náutico Puerto Sherry, se concretó en la organización



	2023	2024	2025
ÉPOCA CANGREJA	8	13	9
ÉPOCA BERMUDIANA	17	22	19
CLÁSICOS	27	30	25
BIG BOATS	7	12	6
ESPÍRITU DE TRADICIÓN & OTROS	24	39	44

FOTOS: © NICO MARTÍNEZ



de un circuito en el que, anualmente, se pone en juego el Trofeo Clásicos Mare Nostrum. En la duodécima edición, año 2022, a este grupo pionero vino a añadirse el Club Nàutic Estartit con su regata Vela Clàssica Costa Brava y este año lo ha hecho el Real Club Nàutic Port de Pollença con su Trofeo Cormorán.

Así pues, este verano las flotas de Clásicos, Época Cangreja y Época Bemudiana, que son las tres clases contempladas en las reglas del Trofeo, han podido disfrutar de cinco regatas; Vela Clássica Costa Brava, Puig Vela Clásica, Illes Balears Classics, Trofeo Cormorán y Copa del Rey de Barcos de Época, siendo éste año de descanso de la Semana Clásica de Puerto Sherry. Y si bien en el Circuito han llegado a participar, un total de 25 barcos en la categoría de Clásicos, 19 en la de Época Bermudiana y 9 en la de Época Cangreja – además de 6 Big Boats y 44 Espíritu de Tradición con los que suman un total de 103 barcos - tan solo 8 han cumplido el requisito de puntuar en un mínimo de tres regatas para optar al Trofeo: 3 en clásicos, 3 en época bermudiana y 2 en época cangreja con dos de ellos, *Clarionet* en clásicos y *Argyll* en época bermudiana completando todo el circuito, fórmula sin duda vencedora a la hora de alzarse con el Trofeo, puesto que añadir el placer de navegar entre puerto y puerto a la emoción de competir, es lo que potencian los clubes organizadores, promoviendo con ello la navegación de altura y rivalizando entre ellos para ofrecer a armadores y tripulantes la máxima animación en tierra, como complemento a la más trepidante emoción en el mar, al disponer todo ellos de un entorno de enorme belleza y de unas condiciones idóneas para la competición a vela, en sus respectivos campos de regata.

PARTICIPANTES	CN ESTARTIT	RCN BARCELONA	CM MALLORCA	CNP POLLENÇA	CM MAHÓN
TOTAL BARCOS CIRCUITO: 103					
CLÁSICOS: 25	10	8	7	4	10
ÉPOCA CANGREJA: 9	0	2	4	5	6
ÉPOCA BERMUDIANA: 19	3	8	6	3	11
BIG BOAT: 6		5	4		4
EDT/CLASSIC IOR MODERN CLASSIC & OTROS: 44	2	5	12	21	12
TOTAL BARCOS POR REGATAS	**15**	**28**	**42**	**33**	**43**

© NICO MARTÍNEZ

PARTICIPANTES	CN ESTARTIT	RCN BARCELONA	CM MALLORCA	CNP POLLENÇA	CM MAHÓN
ALBACORE (1966)			Clásicos		Clásicos
ALGOL V	Clásicos				EDT
ALMARAN NEW YORK (1936)	Época	Época Bermudiana			
ALONDRA				ORC 1 a 4	
ALTAMAR (1970)					Clásicos
AMORITA (1937)		Época Bermudiana			Época Bermudiana
ARCHANGELO (1983)			Época Cangreja	Época Cangreja	
ARGOS (1964)			Clásicos		Clásicos
ARGYLL (1948)	Época	Época Bermudiana	Época Bermudiana	Época Bermudiana	Época Bermudiana
BACHIBUZUK 1				ORC 1 a 4	
BAKEA (1968)		Clásicos 1.			
BALTAR (1967)	Clásicos			Clásicos	Clásicos
BARLOVENTO SENDA AZUL (1975)			EDT		EDT
BARUNA (1938)					Época Bermudiana
BELLE AVENTURE (1929)		Big Boat			
BIP BIP				ORC 1 a 4	
BUEN CAMINO				ORC 1 a 4	
CAMOMILA				ORC 1 a 4	
CARIAD (1896)			Grandes Esloras		Big Boat
CELESTE DI MARE (2020)			EDT	ORC 1 a 4	EDT
CHAPLIN (1974)			Clásicos		Clásicos
CHICA TXECA				ORC 1 a 4	
CHINOOK (1916)					Época Cangreja
CHISPA				ORC 1 a 4	
CLARIONET (1966)	Clásicos	Clásicos 2.	Clásicos	Clásicos	Clásicos
CYGNET OF MOURNE (1968)			EDT	ORC 1 a 4	EDT
EILIDH					Época Bermudiana
ENDRICK				Época Cangreja	
ESPERANZA (1963)					Clásicos
EXIT				ORC 1 a 4	
FALCON		Época Bermudiana			
FLIGHT OF DURGAN			EDT		EDT
GAEL (1962)		Big Boat			
GINET				ORC 1 a 4	
GIPSY (1927)			Época Cangreja		Época Cangreja
GRUME				ORC 1 a 4	
HALLOWEEN (1926)		Big Boat			Big Boat
HAPPY FOREVER (2008)		EDT			EDT
HIGH SOCIETY (1984)			EDT		EDT
IRINA VII		Época Bermudiana			
ISLANDER (1937)	Época	Época Bermudiana	Época Bermudiana		
JINTONIQUJE				ORC 1 a 4	
KAHURANGI (1952)		Clásicos 1.			
KANAVEL (1965)		Clásicos 2.			
KARMATAN		Clásicos 2.			
KNOT SIRIUS			EDT	ORC 1 a 4	EDT
KRESAL				ORC 1 a 4	
LEGOLAS (1996)		Modern Classic	EDT		EDT
LE TEMPS PERDU (1966)		Época Cangreja		Época Cangreja	Época Cangreja
LIR				ORC 1 a 4	
LIVIA (1958)			Clásicos	Clásicos	Clásicos
MALAMOK	Clásicos				

PARTICIPANTES	CN ESTARTIT	RCN BARCELONA	CM MALLORCA	CNP POLLENÇA	CM MAHÓN
MANITOU (1937)		Época Bermudiana	Época Bermudiana		Época Bermudiana
MARAUDER				ORC 1 a 4	
MARISKA (1908)		Big Boat	Grandes Esloras		Big Boat
MARGARITA ESTÁ LINDA... (1975)			Clásicos		
MELIBEA III (1974)	Clásicos				
MELBAC ETCHELL (1967)		Modern Classic			
MELTEMI (1973)	Clásicos				
MICANGA (1974)			RI Clásicos		
MOWGLI (1965)			Clásicos		Clásicos
NATICA (1928)					Época Bermudiana
NERISSA (1965)	Clásicos	Clásicos 1			
ORION (1973)			RI Clásicos		
PETER (1939)					Época Bermudiana
PETIT CHASSEUR				ORC 1 a 4C	
PHIDIAS (2015)		Modern Classic			
ROB ROY (1956)	Clásicos				
ROCAIA				ORC 1 a 4	
ROSENDO (1950)			Época Bermudiana		
ROSSINA DI MARE (1961)				Clásicos	
ROSTOLL (1983)			RI Clásicos		
ROWDY (1916)			Época Cangreja		Época Cangreja
ROXANE		Modern Classic			
RUBICON				Época Bermudiana	
SANTANA (1935)					Época Bermudiana
SAUDADE (1973)			EDT		
SCHEHREZADE (1978)		Época Cangreja	Época Cangreja	Época Cangreja	Época Cangreja
SEA FEVER (1971)	Clásicos	Clásicos 2.			
SEA LION I (1952)			EDT		
SELENE (1977)			EDT		EDT
SILVER FOX				ORC 1 a 4	
SIRAH (1979)			EDT		EDT
SONATA (1937)			Época Bermudiana		Época Bermudiana
SONNY (1935)					Época Bermudiana
SPARTAN (1913)					Época Cangreja
STAR SAPHIRE OF LONDON (1957)		Big Boat	Grandes Esloras		Clásicos
STILETTO (1961)		Modern Classic	EDT		EDT
STRITX	RI-EDT				
SUMMERTIME SUN (2010)			EDT		
TABARLY	RI-EDT				
TAGOMAGO		Época Bermudiana			
THE LADY ANNE (1912)			Grandes Esloras		Big Boat
TIRANT PRIMER (1993)			EDT		EDT
TRIUNE OF TROY (1938)			Época Bermudiana		Época Bermudiana
TRYGLAW (1976)			EDT		
TUIGA (1909)			Grandes Esloras	Época Cangreja	Big Boat
VALENTINA (1977)			EDT		
VERITAS DOLC (1985)			RI Clásicos		
VIDI				Época Bermudiana	
WINDJAMMER	Clásicos				
YANIRA (1954)		Clásicos 1.			
ZORONGOLLO DOS				ORC 1 a 4	



FOTOS: © NICO MARTÍNEZ

CLARIONET VENCEDOR ABSOLUTO

TRAS PARTICIPAR EN TODAS LAS REGATAS PUNTUABLES

Clarionet (1966), barco sin duda famoso por marcar nuevas tendencias, al ser el primer diseño de Olin Stephens en el que el timón se encuentra separado de la quilla, se ha proclamado vencedor absoluto del XIV Trofeo Clásicos Mare Nostrum tras participar, con magníficos resultados, en cada una de las cinco pruebas puntuables para esta edición.

Entre los Clásicos no tuvo prácticamente rival, ya que tan solo *Livia* (1958) y *Baltar* (1967), ambos participantes en tres regatas, - mínimo requerido para optar al trofeo - estaban lejos de sus magníficos resultados parciales: 1º en Estartit, 2º en Barcelona, 2º en Palma, 1º en Port Pollença y 5º en Mahón. Tan solo el *Argyll* (1948), líder también destacado en la categoría Época Bermudiana, pudo en algún momento acercarse a él, en cuanto a puntuación de cara a proclamarse ganador absoluto, tal como podemos ver en el cuadro de resultados generales, en el que podemos constatar que la diferencia final entre ambos fue de 9 puntos. A este respecto hay que recordar, una vez más, que en lo que respecta a la puntuación de cara al Trofeo, la de cada regata se calcula según el número de participantes en cada clase. Así pues, tiene una mayor puntuación un primero en Mahón (10 en esta edición) que en Pollença (4). También es importante no olvidar que en caso de empate dentro de una clase, como la que este año se ha dado en Época Cangreja entre *Scheherezade* y *Le Temps Perdu*, será considerado primer clasificado el que haya parti-

cipado en un mayor número de regatas (4 *Shehe-rezade* y 3 *Le Temps Perdu*), ya que el objetivo de este Trofeo es incitar a los armadores a acudir al máximo de regatas de cuantas conforman el Circuito Mare Nostrum.

Y a este respecto, hay una gran noticia de última hora que queremos anunciar a bombo y platillo y que no es otra que la incorporación a este Circuito, a partir de su decimosexta edición a celebrarse a lo largo del verano del 2026, de la Regata Vela Clásica que organiza el Club Náutico de Jávea. Se abre así una nueva posibilidad de disfrute y se amplia a cuatro el número de regatas en la costa peninsular, al tiempo que sirve de acicate para que la flota de barcos clásicos y de época con base en la costa levantina, la valenciana y la alicantina, se animen a trasladarse a aguas andaluzas, catalanas y baleares para completar el Circuito Mare Nostrum.

Así pues, al llegar a su decimoquinto aniversario, el Circuito Mare Nostrum 2026 contará con nada menos que siete regatas puntuables: Vela Clásica Costa Brava en Estartit; Semana Clásica Puerto Sherry; Regata Vela Clásica de Jávea; Puig Vela Clásica en Barcelona; Illes Balears Clàssic en el Club de Mar-Mallorca; Trofeo Cormorán en Port de Pollença y Copa del Rey en Mahón, de las cuales todos cuantos quieran optar al XV Trofeo Clásicos Mare Nostrum, deberán participar en al menos 3 de ellas, sin olvidar que quién más siga la ruta trazada, navegando de puerto a puerto para competir en el mayor número de pruebas, más posibilidades tendrá de alzarse con el triunfo. A más millas, más opciones de ganar.

En cuanto a los ganadores en las otras dos clases, entre los Época Bermudiana el *Argyll* (1948) de Griff Rhys Jones, que también realizó el circuito completo, no tuvo rival hasta llegar a Mahón, dónde quedó en quinta posición tras haberse anotado dos primeros y dos segundos en las regatas anteriores. Y dentro de los Época Cangreja, este año se ha producido un empate a cinco puntos entre los dos únicos barcos con opciones al trofeo, *Scheherezade* (1978) de Luis Sancho y *Le Temps Perdu* (1966) de Nelson Hausmann, teniendo que acudir al número de pruebas completadas para proclamar vencedor al primero de ellos.



***Argyll* (1948).**

***Scheherezade* (1978).**



ANDREW HARVEY - ARMADOR *CLARIONET*

"El gran beneficio de participar en el Trofeo Mare Nostrum es el de descubrir algunas de las mejores regatas de Clásicos del Mediterráneo.

Empezamos nuestra temporada transportando el Clarionet hasta Estartit, para participar en la Vela Clàssica Costa Brava. !Que magnífica experiencia!. Una regata que cuenta con un campo de regata bellísimo e idóneo para competir al más alto nivel. Luego navegamos hasta Barcelona para la Puig Vela Clàssica, un enclave sin igual, aún en ausencia de la America's Cup, en la que a la hospitalidad en tierra se une el más alto nivel de deportividad en las disputas en el mar. Cruzamos luego a Palma, ya con la seguridad de que si nos anotábamos un buen puesto en la Illes Balears teníamos posibilidad de ganar el Trofeo, aunque para ello teníamos que ser capaces de imponernos a nuestro máximo rival, el Argyll, por entonces líder en la categoría Época. La del Club de Mar-Mallorca es una excelente regata, competitiva y con el marco incomparable de la bellísima Bahía de Palma. Llegar a este lugar es como llegar a casa.

Y después de recorrer la increíble costa norte de Mallorca, arribamos a la sorprendente Bahía de Pollença para disfrutar de dos intensos días de estrecha competición con nuestros rivales en Clásicos pero también con el Argyll, siendo ambos líderes en nuestras respectivas categorías.

Y finalmente, Mahón, con su Copa del Rey - Vela Clàssica Menorca. !Imposible imaginar un cierre de Circuito más brillante, emocionante y emotivo! y que para nosotros supone siempre un gran reto, ya que luchamos no tan solo para obtener una buena clasificación en ella, sino por alzarnos con el Trofeo Mare Nostrum, algo que este año hemos conseguido.

Gracias a todos cuantos hacen posible que, navegando y compitiendo, podamos descubrir nuevos destinos y nuevas regatas haciendo, gracias a ello, nuevos amigos".

RESULTADOS TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM POR CLASES

CLÁSICOS	CN ESTARTIT	RCN BARCELONA	CM MALLORCA	CNP POLLENÇA	CM MAHÓN	PUNTOS
PARTICIPANTES - 25 -	10	8	7	4	10	
CLARIONET	1º - 10	2º - 7	2º - 6	1º - 4	5º - 6	1º - 33
LIVIA			4º - 4	3º - 2	6º - 5	2º - 11
BALTAR	10º - 1			4º - 1	10º - 1	3º - 3
ARGOS			1º - 7		1º - 10	17
SEA FEVER	2º - 9	4º - 5				14
ALBACORE			5º - 3		2º - 9	12
MOWGLI 1965			3º - 5		4º - 7	12
NERISSA	4º - 7	5º - 4				11
YANIRA		1º - 8				8
ALGOL V	3º - 8					8
STAR SAPHIRE					3º - 8	8
KANAVEL		3º - 6				6
MELIBEA III	5º - 6					6
ROB ROY	6º - 5					5
CHAPLIN			7º - 1		8º - 3	4
ESPERANZA					7º - 4	4
WINDJAMMER	7º - 4					4
KAHURANGI		6º - 3				3
MELTEMI	8º -3					3
ROSSINA DI MARE				2º - 3		3
ALTAMAR					9º - 2	2
BAKEA		7º - 2				2
MALAMOK	9º - 2					2
MARGARITA ESTÁ LINDA...			6º - 2			2
KARMATAN		8º - 1				1

ÉPOCA BERMUDIANA	CN ESTARTIT	RCN BARCELONA	CM MALLORCA	CNP POLLENÇA	CM MAHÓN	PUNTOSS
PARTICIPANTES - 19 -	3	8	6	3	11	
ARGYLL	1º - 3	2º - 7	2º - 5	1º - 3	6º - 6	1º-24
MANITOU 1937		4º - 5	3º - 4		5º - 7	2º-16
ISLANDER	3º - 1	6º - 3	5º - 2			3º- 6
AMORITA		1º - 8			1º - 11	19
SONATA			1º - 6		7º - 5	11
SANTANA					2º - 10	10
BARUNA OF 1938					3º - 9	9
SONNY					4º - 8	8
ALMARAN NEW YORK	2º - 2	5º - 4				6
FALCON		3º - 6				6
TRIUNE OF TROY			4º - 3		9º - 3	6
PETER					8º - 4	4
IRINA VII		7º - 2				2
NATICA					10º - 2	2
VIDI				2º - 2		2
EILIDH					11º -1	1
ROSENDO			6º - 1			1
RUBICON				3º - 1		1
TAGOMAGO		8º - 1				1

ÉPOCA CANGREJA	CN ESTARTIT	RCN BARCELONA	CM MALLORCA	CNP POLLENÇA	CM MAHÓN	PUNTOS
PARTICIPANTES - 9 -		2	4	5	6	
SHEREZADE		2º - 1	5º - 1	5º - 1	5º - 2	5
LE TEMPS PERDU		1º - 2		4º - 2	6º - 1	5
ROWDY			1º - 4		2º - 5	9
SPARTAN					1º - 6	6
GIPSY			2º - 3		4º - 3	6
ARCHANGELO			4º - 2	3º - 3		5
ENDRICK				1º - 5		5
CHINOOK					3º - 4	4
TUIGA				2º - 4		4

CLUB
NÁUTICO
JÁVEA

IV REGATA CLÁSICOS
COMUNITAT VALENCIANA
DEL 24 AL 26 DE JULIO DE 2026

COPA DE ESPAÑA
DE VELA CLÁSICA
2026



WWW.VELACLASICAJAVEA.COM

ENGEL&VÖLKERS · XÀBIA ESPORTS Activa't · cyes · BLACKCAPE · somvela FEDERACIÓ



PUERTO SHERRY

2025: año decisivo para su proyección internacional

Puerto Sherry ha dado un salto cualitativo en su posicionamiento internacional, gracias a un intenso calendario de eventos y alianzas, como la reciente escala de la Clipper Round the World Yacht Race, que ha vuelto a situar a la marina portuense en el mapa de la vela oceánica global, al tiempo que ha acogido otras importantes competiciones a lo largo del 2025, entre ellas el Flying Dutchman World Championship y la Copa de España de la Clase 420, además del encuentro solidario "Un día para desconectar en el mar", que permitió a familias con niños con movilidad reducida disfrutar de una jornada náutica adaptada.

Y tras un verano de su habitual descanso bienal, todo está preparando para la VIII Semana Clásica Memorial Pedro Bores, encuentro imprescindible para los amantes de la vela tradicional. Esta edición reunirá en la bahía a algunos de los veleros clásicos y de época más representativos del panorama nacional, consolidando a Puerto Sherry como referente en la conservación y difusión del patrimonio náutico. La prueba, además de su componente deportivo, rinde homenaje a la figura de Pedro Bores, impulsor incansable de la vela clásica y figura clave en la historia marítima local.

La actividad cultural también ha tenido un peso especial en el 2025, con conciertos, mercados y eventos temáticos, que han reforzado el vínculo entre la marina, la ciudad y el turismo familiar. El complejo ha reforzado también su presencia en citas estratégicas como FITUR o Boot Düsseldorf, y ha fortalecido la cooperación con clubes náuticos y operadores de Reino Unido, Francia, Alemania y los países escandinavos. Todo ello respaldado por la reciente obtención del sello “5 Gold Anchors” de The Yacht Harbour Association, una de las máximas distinciones internacionales a la calidad en la gestión portuaria y la atención al navegante.

Puerto Sherry es hoy mucho más que un puerto deportivo, es un destino con propósito, en evolución constante y con clara vocación internacional. Un espacio que combina deporte, cultura, sostenibilidad y ocio para construir una experiencia única en la Bahía de Cádiz.

www.puertosherry.com



VELA CLÁSICA COSTA BRAVA CN ESTARTIT

Trece fueron los participantes, repartidos entre las categorías Clásicos (10) y Época (3), que acudieron a esta siempre atractiva cita que tiene lugar en uno de los más bellos e imponentes parajes de la Costa Brava y que, un año más, suponía el comienzo de una reñida lucha por hacerse merecedor del preciadoTrofeo Clásicos Mare Nostrum 2025, que ha alcanzado ya su octava edición.

Tres fueron las pruebas disputadas a lo largo de tres extraordinarias jornadas de navegación por las privilegiadas aguas del Parque Natural de las Islas Medas, cuya esmerada organización corrió a cargo del muy dinámico Club Nàutic Estartit, quién dispensó a su vez la más cálida acogida a todos los participantes.

Clarionet, Sparkman & Stephens de 10 metros del 1966 de David Milles, se impuso en la categoría Clásicos, venciendo las tres pruebas celebradas, seguido del Holman & Pye de 8 metros *Sea Fever*, construido en 1971 por Astilleros Carabela, del armador Enrique Curt, y del *Algol V* (1965) de Julián Galindo.



Entre los Época, el triunfo fue para el *Argyll* (1948), Olin Stephens de 17 metros de Gryff Rhys Jones, que se apuntó a su vez tres primeros, con el *Almaran New York* (1936) de Manuel López Wright y el *Islander* (1937) de Ricardo Albiñana completando el podium. Dos Espíritu de Tradición completaron la participación en esta VIII edición de la Vela Clasica Costa Brava, que ya ha anunciado las fechas de su próxima edición: 11-13 y 14 de junio 2026. www.cnestartit.com







ENRIQUE G. CURT DESDE *SEA FEVER*, GANADOR DEL CAMPEONATO DE CATALUNYA 2025

"Navegar y competir en las bellísimas aguas de la Costa Brava y especialmente en el singular entorno de las Islas Medas es un placer sin igual, sin olvidar la muy cálida acogida que siempre dispensa el Club Nàutic Estartit. En esta ocasión no pudimos revalidar el triunfo obtenido el pasado año, debiéndonos conformar con un más que honroso segundo puesto en la categoría Clásicos, tras una noble y apasionante disputa con el invencible Clarionet *y el muy luchador* Algol V. *Magnífico viento el que sopló durante las tres jornadas de competición y extraordinario el entorno, sin olvidar el cálido ambiente de camaradería en tierra y la acertada iniciativa del desfile de barcos, que permitió que un numeroso público pudiese apreciar desde tierra la belleza y el interés de nuestros barcos, verdadero testimonio activo de la historia de la navegación deportiva a vela.*

A todos cuanto formábamos la tripulación del Sea Fever *en esta ocasión: Santiago García Cascón, Antonio Targa y yo mismo, nos hubiese gustado haber navegado hasta Baleares para seguir con el Circuito, tal como solíamos hacer años atrás - y más aún al anotarnos un tercero en la Puig Vela Clásica, pero en esta ocasión no lo creímos pertinente, dada la corta eslora de nuestro barco, ocho metros, y lo avanzada que es nuestra media de edad, que ronda los 80. Quizás en breve se pueda incluir una tercera regata puntuable para el Trofeo Clásicos Mare Nostrum en la costa peninsular, que permita puntuar para el mismo sin cruzar el charco.*

Los muy veteranos lo agradeceríamos".

PUIG VELA CLÀSSICA RCN BARCELONA

La flota participante fue menor de lo que las inscripciones previas hacían prever y todo ello a causa de un parte meteorológico adverso, que no tan solo frenó la llegada de un buen número de barcos sino que, confirmándose la alerta naranja para el sábado, el comité organizador vio oportuno anular la tercera y última prueba prevista en el programa, y dar por definitivos la suma de los resultados de las dos regatas celebradas.

Entre los Clásicos, divididos en dos grupos, se impuso el *Yanira* entre los de mayor eslora y el *Clarionet* entre los de menor, tras una emocionante lucha contra sus más duros rivales, *Nerisa* y *Kahurangi* en el primer grupo y *Kanavel* y *Sea Fever* en el segundo. En Época Bermudiana el *Amorita* de Claudio Merali no tuvo rival, anotándose dos primeros, mientras que en Cangreja, el triunfo fue para *Le Temps Perdu* frente a un hasta ahora desconocido y prometedor *Scheherezade*, de Luis Sancho Moragues. Aunque no puntables para el Trofeo Mare Nostrum, la de los Big Boats es una clase que despierta siempre un gran interés, venciendo en ella el *Mariska* que, junto a *Yanira* se alzó con el muy anhelado Trofeo Puig.

El espectáculo de estas joyas del mar navegando frente a las playas barcelonesas, atrajo la atención y levantó el interés del gran número de paseantes y bañistas que frecuentan a diario esta zona costera, así como la de quienes contemplaron el desfile de los mismos, cruzando el puente de salida en el puerto.

www.puigvelaclassica.com

© NICO MARTÍNEZ







ANDRÉS DE LEÓN Y VALÉRIE DE MAROTTE, CO-ARMADORES DEL *YANIRA* (1953)

"Participar en la Puig Vela Clásica Barcelona es siempre un honor y una fuente de inspiración. Desde el punto de vista de armadores, pocas regatas del mundo ofrecen un equilibrio tan acertado y satisfactorio entre la exigencia deportiva, la elegancia náutica y la calidad de la organización. Este año, nuestro barco Yanira *navegó con el mismo espíritu competidor con el que fue concebido en 1953: precisión, belleza y respeto por el mar. Las condiciones fueron variadas, lo que nos permitió disfrutar plenamente de las capacidades del barco en todo momento, hasta alzarnos con la victoria en nuestra categoría, a pesar del alto nivel de las tripulaciones participantes. La coordinación y profesionalidad del equipo del Real Club Náutico de Barcelona merecen una mención especial: el trato exquisito a los armadores y las tripulaciones, la gestión en tierra y la atención a cada detalle reflejan una organización de primer nivel internacional. También nos gustaría destacar el patrocinio de Puig, compañía 100% barcelonesa cuya implicación en el deporte de la vela va mucho más allá de lo económico, aportando un gran apoyo para mantener viva la vela clásica en el Mediterráneo.*

En nuestro caso, tras esta regata decidimos no continuar el circuito, para seguir navegando con nuestros seres queridos a bordo del Yanira, *como recompensa merecida tras todos los esfuerzos que, año tras año, dedicamos al cuidado con esmero de nuestro velero campeón".*

ILLES BALEARS CLÀSSICS CLUB DE MAR MALLORCA

La armadora Dona Dyer y su tripulación del *Rowdy* fueron los protagonistas de la entrega de trofeos de la Regata Illes Balears Clàssics celebrada en el Club de Mar-Mallorca. Este centenario barco, diseñado por Nathanael Herreshoff en el año 1916, revalidó el título obtenido en la edición de 2024 al adjudicarse el triunfo en la clase Época Cangreja, tras anotarse tres primeros, haciéndose a su vez merecedor del Trofeo Club de Mar Mallorca al vencedor absoluto. En las demás clases puntuables para el Trofeo Mare Nostrum, en Clásicos se impuso *Argos* (1964) de Barbara Trilling, seguido muy de cerca por *Clarionet* (1966) de Andrew Harvey, mientras que en Época Bermudiana venció *Sonata* (1937) de Jordi Cabau. Fuera de la disputa por el Trofeo Mare Nostrum, entre los barcos de gran eslora, los conocidos como Big Boats, el *Tuiga* (1909) se clasificó primero, mientras que entre los Espíritu de Tradición el ganador fue el *Celeste di Mare* (1971) y *Micanga* (1978) el vencedor en RI Clásicos.





Al igual que lo sucedido en Barcelona, en Palma también se tuvo que anular una de las pruebas previstas, aunque en esta ocasión fue por falta de viento, tras tres jornadas en las que la flota sí pudo disfrutar de las habituales condiciones que hacen de la Bahía de Palma uno de los campos de regata más apreciados entre los amantes de la vela.

Como alicientes adicionales, los participantes y seguidores pudieron disfrutar de una exposición de fotografías de Nico Martinez así como de ver a *Doña Francisca* - impresionante goleta de 52 metros de eslora perteneciente al empresario Juan Carlos López y botada en Uruguay en 2014 - navegando a toda vela junto a ellos, en su condición de espectador destacado.

www.velaclasicamallorca.com

RICARDO RUBIO - ARMADOR *GIPSY*

"La Regata Illes Balears se ha convertido, por mérito propio, en uno de los referentes de la Vela Clásica en España. Ha sido muy encomiable el gran esfuerzo que ha hecho El Club de Mar en estas pasadas ediciones, pudiendo compaginar el evento con las obras que han ejecutado en la marina, pese a las cuales han intentado, en todo momento, poder acoger a la flota de la mejor de las maneras. No se puede entender el éxito de esta regata sin el equipo de organizador capitaneado por Manolo Nadal y con el gran apoyo de la junta directiva con su presidente Borja de La Rosa al frente y su director general Jose Luis Arrom, a quienes quiero agradecer su hospitalidad de estos años.

También querría expresar que esta regata podría ser una buena excusa para rescatar, dentro del evento, al Trofeo Conde de Barcelona, simiente de la vela clásica en nuestro país y que, ajustando su formato, podría ser una buena excusa para volver a acercar este tipo de barcos a la familia Real. Actualmente, se están produciendo una serie de iniciativas para la restauración del Hispania y del Tonino y que mejor sitio que la Bahia de Palma para poder contemplar estos barcos, una vez vuelvan a estar en disposición de navegar".

© NICO MARTÍNEZ



TROFEO CORMORÁN RCN PORT DE POLLENÇA

A pesar de ser una regata que cuenta con una larga trayectoria que supera ya la tres décadas, este es el primer año en el que el Trofeo Cormorán ha pasado a formar parte integrante del circuito en el que las diferentes pruebas que lo engloban puntúan para la obtención del codiciado Trofeo Clásicos Mare Nostrum.

Y en este año de estreno, han sido cuatro Clásicos, tres Época Bermudiana y cinco Época Cangreja, los que han estado presentes, confirmando con ello la voluntad manifiesta del Real Club Nàutic Port de Pollença de potenciar la participación de estas clases y de promocionar, con ello, la recuperación y el mantenimiento del patrimonio marítimo. *Clarionet* se impuso con claridad entre los Clásicos con tres primeros, resistiendo la presión de su principal rival, *Rossina di Mare*, que jugaba en campo propio.Y si bien en Época Bermudiana el *Vidi* logró imponerse en la primera prueba, el *Argyll* no tardó en reponerse, anotándose sendos primeros en las dos siguientes para proclamarse vencedor. Algo similar ocurrió en Época Cangreja, con *Endrick* situándose como lider al inicio, para luego verse superado por la indudable potencia y veteranía del espectacular 15M JI monegasco *Tuiga*, cuya presencia vistió de gala las ya de por sí bellísimas aguas de la Bahía de Pollença.

Todos los participantes pudieron disfrutar de las nuevas instalaciones que han venido a ampliar y mejorar los ya de por sí magníficos servicios que ofrece el Real Club Nàutic Port de Pollença, cuya hospitalidad resulta manifiesta.

www.rcnpp.club





© LAURA G. GUERRA



© LAURA G. GUERRA

AMADOR MAGRANER - PATRÓN DEL *ROSSINA DI MARE*

"Llevo años participando en este Trofeo, uno de los más populares y veteranos del RCN Port de Pollença al que pertenezco, y nunca me canso de admirar la belleza de nuestro entorno y el magnífico campo de regata que constituye nuestra bahía y la vecina de Alcudia, por las que discurren los recorridos previstos. Disfrutar de un paisaje así es algo que recomiendo a todos cuantos aman el mar y la navegación, especialmente cuando va de la mano de unas magníficas instalaciones en tierra, recientemente renovadas, y de la más cálida acogida por parte de cuantos componen este veterano club.

Pasar a formar parte del Circuito Mare Nostrum ha supuesto un paso adelante para este trofeo que, este año, ha contado con participantes de reconocido nivel y veteranía, como el 15M JI monegasco Tuiga (1909), aunque quiero manifestar que lo que más me ha emocionado es la incorporación al mundo de las regatas de nuevos barcos clásicos, con base en Mallorca, que hasta ahora habían permanecido ajenos al mismo, como Archangelo, Vidi y Scheherezade, que esperemos que sean los primeros de muchos otros".

COPA DEL REY-VELA CLÁSICA MENORCA CLUB MARÍTIMO MAHÓN

Si bien los protagonistas de cualquier regata son las tripulaciones ganadoras, hay que reconocer que en esta vigesimosegunda edición de la Copa del Rey-Vela Clásica Menorca se coló un extra inesperado y dañino, en forma de intensa alteración meteorológica, con contrastes tan bellos como dramáticos.

La primera prueba prevista ya sufrió los efectos de dicha alteración, debiendo ser anulada por la falta de viento, tras haberse dado una salida fallida. Y con las lógicas ganas de competir, en la segunda jornada la flota se aprestó a completar el recorrido que marcase el comité,el cual, conocedor del parte meteorológico adverso, lo fijó en una ida y vuelta desde el interior del puerto de Mahón a la Isla del Aire. Lo que no pudieron prever es que cuando los Big Boats, aún en regata al haber sido los últimos en tomar la salida, se toparan con un chubasco cuyas rachas de viento alcanzaron los





53 nudos y que los sorprendió con todo el trapo izado. El monegasco 15M JI *Tuiga* (1909) fue el que salió más perjudicado, al quedar desarbolado, mientras que *The Lady Anne* (1912) sufrió diversas averías. Afortunadamente, y casi diríamos que milagrosamente, no hubo que lamentar ningún daño personal. Acababa así la regata para los Big Boats, pero no así para las demás clases, cuyos componentes tuvieron la suerte de estar casi todos a salvo al producirse ese chubasco de inesperada e insólita intensidad.

Y ya con la tradicional calma tras la tormenta, se pudieron llevar a cabo las dos regatas restantes, en las que se confirmaron a los ganadores finales: *Argos* (1964) en Clásicos, como viene siendo habitual desde 2018; Amorita (1935) en Época Bermudiana; *Spartan* (1913) en Época Cangreja, *Mariska* (1908) en Big Boats y *Barlovento-Senda Azul* (1975) en Espíritu de Tradición.

www.velaclasicamenorca.com

MAURO PIANI - PATRÓN DEL *AMORITA*

"Mahón es el paraíso para quienes amamos la vela, por su ambiente único, mezcla de historia, cultura, tradición, gastronomía... así como por su campo de regata excepcional que, bajo mi punto de vista, merece ser aún más valorado. Creo muy acertado que se haya añadido un día de regata respecto a ediciones pasadas, aunque creo que los recorridos deberían marcarse teniendo más en cuenta las condiciones meteorológicas, para evitar a la flota largos bordos sin maniobra alguna. Sumamente escenográficas las salidas y llegadas en el interior del inigualable puerto natural de Mahón. Y si tengo que poner un pero, es que sus fechas de celebración ponen la cosa difíciles a quienes pretendemos participar también en la regata de Imperia, por falta del tiempo preciso para el transporte entre uno y otro puerto, especialmente cuando las condiciones meteorológicas son ya bastante variables en esa época".

FOTOS: © NICO MARTÍNEZ / CLUB MARÍTIMO MAHÓN



LOS BARCOS DE DON JUAN DE BORBÓN

Un Marino Singular



Este es el título del magnífico libro escrito por D. Luis Tourón sobre los Barcos – así, siempre en mayúscula – con los que Don Juan de Borbón dio, a lo largo de su vida, rienda suelta a su gran pasión por el mar y por la navegación.

Nadie como Luis Touron, autor a su vez de "Los Barcos de Alfonso XIII, las regatas de una época - 1902-1931" para acercarnos a esta otra era dorada de la navegación de recreo en España y a un relevante personaje que, como el título del libro indica, fue un marino singular. En Sea Fever no podíamos dejar de hacernos eco de la publicación de una obra de este interés y magnitud, solicitando a su autor que sea él quién nos hable de su obra.



El yate Real *Giralda* fondeado junto al Real Sporting Club de Bilbao.
Una de las magníficas acuarelas de Ignacio Muñoz Pidal que ilustran este libro.



El *Tonino* en Santander, 1919.

UNA PASIÓN COMPARTIDA

"Después de mi publicación en el 2017 de "Los Barcos de Alfonso XIII, las Regatas de una época", tuve la tentación de abordar esta historia marinera que es la de su tercer hijo varón, el infante don Juan de Borbón, que heredó de su padre una gran afición a la mar que surgió en él desde muy pequeño, cuando en 1913 la Familia Real inició sus veraneos en el Palacio de la Magdalena, costumbre que mantuvieron de forma ininterrumpida hasta su último verano en España, que fue el de 1930.
Durante su reinado, que comenzó con la mayoría de edad a los dieciséis años en mayo de 1902 y finalizó en abril de 1931, don Alfonso XIII se



La lancha real *Fackun Tu Zin*, San Sebastián 1922.



Cantabria de Don Juan (ex-*Hispania IV*), en la década de los 20.

apasionó de una forma tan extraordinaria por la navegación a vela y por las regatas, que España, gracias a su empeño, experimentó el mayor desarrollo de la vela deportiva de toda su historia. don Juan, heredó de su padre esta enorme afición, practicando el deporte de la vela con gran pasión hasta los últimos años de su vida. También su madre, la reina doña Victoria Eugenia - hija de Enrique de Battenberg, coronel del ejército británico – sentía un gran amor por el mar, habiendo aprendido a navegar con sus hermanos en los periodos estivales que pasaban en Osborne House, la casa de veraneo de sus abuelos - la reina Victoria y el príncipe Alberto - en la isla de Wight. Allí se inició su gran afición por la vela, sobre todo de la mano de su hermano mayor, el príncipe Alejandro – Drino - gran regatista que solía pasar grandes temporadas en España y frecuentes va¬caciones de verano en Santander, junto a la Familia Real, en el palacio de la Magdalena. Allí regateaba con frecuencia en el *Tonino* y con los 8M de la Familia Real, acompañando a los infantes.

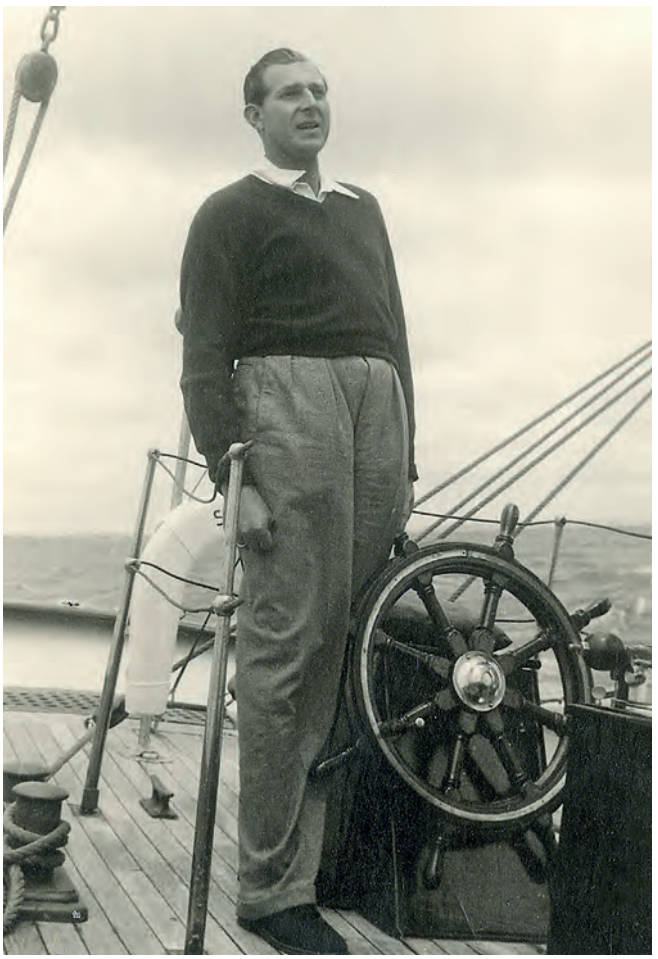
Los barcos de la Familia Real que los infan¬tes conocieron, al principio como meros observadores y navegando más tarde en ellos durante todos los veranos, hasta finales de septiembre de 1930, fueron el yate real *Giralda*, los seis 8 Metros de Fórmula Internacional, el *Tonino*, el segundo 10 Metros del Rey y la famosa lancha *Fackun Tu Zin*.

En la década de los 20, la flota de los 8 Metros fue con la que más disfrutaron los infantes, mientras la reina lo hacía en el famoso *Osborne* y el rey llegó a disponer de cinco *Hispanias*, algunos de los cuales cambiarían de nombre al pasar a manos de los infantes, como el *Toribio* y el *Cantabria*, que era el que patroneaba frecuentemente Don Juan.



El *Tonino* del rey y el Sogalinda del conde de *Zubiría*. Santander 1922





Don Juan a bordo del *Saltillo* y el barco fondeado en Antigua, tras el cruce del Atlántico.

LOS BARCOS DE DON JUAN EN EL EXILIO PORTUGUÉS

Saltillo, este gran barco en el que Don Juan disfrutó navegando muchas millas junto a su familia y a sus amigos durante casi dieciséis años, merece una especial atención ya que en realidad pertenecía a su gran amigo bilbaíno, Pedro J. de Galíndez Vallejo, quién generosamente lo ponía a su disposición cada verano, con una tripulación profesional y todo el avituallamiento necesario.

Don Juan, como gran marino profesional que era, con muchos miles de millas navegadas, siempre soñó, como nos ha ocurrido en algún momento a casi todos los que navegamos, en realizar la travesía del Atlántico a vela. Hasta que surgió la ocasión de hacerlo en el *Saltillo*, teniendo además el aliciente añadido de reunirse con su hijo, don Juan Carlos en Nueva York quién, desde el puerto de Cádiz y bajo el mando del capitán de fragata José Ramón González, había zarpado, a las diez de la mañana del 10 de enero de 1958, a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, que iniciaba así su trigésimo crucero de instrucción, efectuando varias escalas: Las Palmas, Ciudad Trujillo (hoy Santo Domingo), Colón, Balboa, Callao, Cartagena de Indias, Norfolk, Annapolis, Dublín y Brest, para concluir en Marín el 12 de julio del mismo año. Don Juan Carlos tomó parte en la travesía hasta Norfolk y desde Annapolis, donde se encuentra la Academia Naval de los Estados Unidos, regresó a la Escuela Naval de Marín para realizar prácticas en los minadores con la promoción siguiente.



En 1947 le regalaron a don Juan el *Sirimiri*, un Tumlaren construido en Astilleros Udondo de Bilbao, que tuvo como objetivo servir de barco escuela para los infantes y al que vemos en la foto en la que sería la primera regata en la que participó don Juan Carlos acompañando a su padre, don Juan de Borbón

Años después, en 1961, obsequian a Don Juan con un dragón construido en Santander en los astilleros de Alejandro Abascal, que pasa a ser el *Hispania VII*, naciendo con él la primera flota española de la clase, de la que se construyeron los once primeros en este mismo astillero, tres más en Lagos de Vigo y dos en Palma de Mallorca, por Pau Ferrer.



Saltillo **en un fuerte temporal al norte de Bermudas en el tornaviaje de Nueva York a Cascais.**



Sirimiri **en la Regata Lisboa-Sesimbra en 1949.**



Botadura del dragón *Hispania VII* en Cascais.

Regata internacional de dragones.
Cascáis, septiembre de 1961.

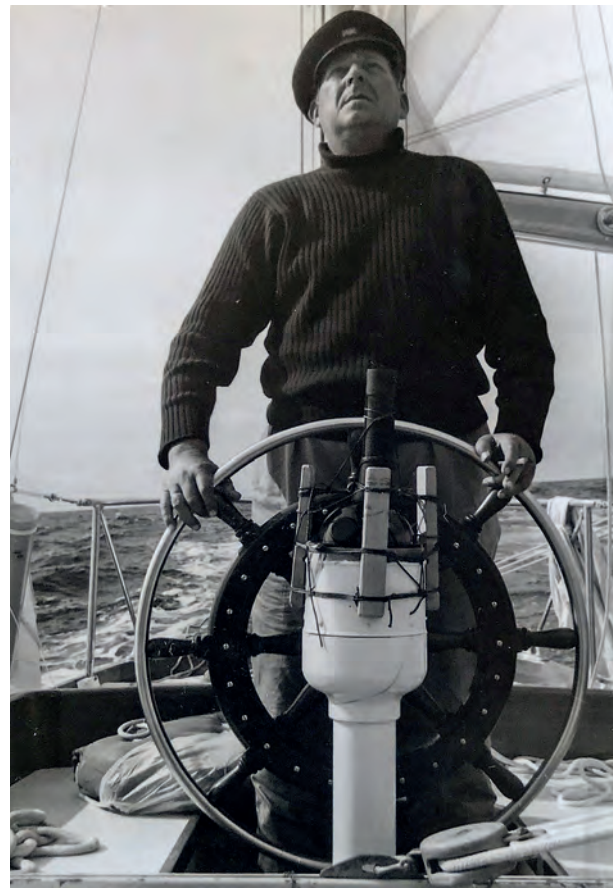


En 1962, un grupo de monárquicos, grandes amigos de don Juan, algunos de ellos muy ligados a su Casa y casi todos pertenecientes al Real Club Náutico de Madrid, decidieron crear un sindicato con la idea de adquirir un barco de regatas oceánicas con el que don Juan pudiera participar en las principales regatas internacionales. Lideró el grupo Ángel Riveras de la Portilla con el apoyo del duque de Arión, Miguel López-Dóriga, Rafael Medina, Rafael Riva Suardiaz y el duque de Grimaldi, entre otros. El viejo *Saltillo* había cumplido su cometido como barco de crucero durante muchos años y, aunque participó en algunas regatas, no era un barco diseñado para regatear. Don Juan tenía entonces 49 años y gran ilusión por tomar parte en competiciones importantes, como en la muy competitiva Fastnet.

Giralda saliendo de Dinamarca para Cowes,
con objeto de participar en la Fasnet de 1963.



Don Juan en plena Fasnet en agosto de 1973



Por esa misma época, un numeroso grupo de monárquicos se organizó para conseguir un barco que pudiera encajar con el proyecto de don Juan de hacer largos cruceros en un barco más cómodo. Se encontró a la venta un clásico motovelero escocés, aparejado en ketch, que cumplía todos los requisitos así que, con la aprobación de su nuevo armador, se compró y se le puso de nombre *Giralda*, sin ordinal, como su anterior *Giralda*, que don Juan vendió, pasando a llamarse *Giraldilla*, nombre que aún conserva en la actualidad.

En este barco, el nuevo *Giralda*, navegó don Juan muchos miles de millas a lo largo de diecinueve años y con él siguió la regata de su nombre, Almirante Conde de Barcelona, hasta la edición de 1992, en la que fue su última navegación.

Don Juan falleció el uno de abril de 1993 y su *Giralda* fue donado a la Escuela Naval Militar de Marín como barco escuela, donde tiene su base en la actualidad". *Por Luis Touron*



Motovelero *Giralda*, el último barco de don Juan de 1973 a 1992.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO EN SANTANDER

El Real Club de Tenis de la Magdalena fue el marco elegido para la presentación, el 15 de julio 2025, de este excepcional libro que cuenta con magníficas ilustraciones de Ignacio Muñoz Pidal. El autor, considerado como el mayor experto en historia de la náutica deportiva en España, comenzó su disertación asegurando que "La verdadera casa de Don Juan de Borbón no fue su villa en tierra ya que, en realidad, donde se encontraba completamente a gusto era en su barco, el Giralda" y este es, sin duda, el más conocido de los barcos en los que navegó Don Juan aunque ahora, al leer el libro, vemos que no fue ni de lejos el único. En su intervención, Luis Tourón puso especial énfasis en la importancia de Santander en la náutica deportiva y rememoró la famosa regata Nueva York-Santander que está en los anales de la vela. Alfonso Ussía fue coprotagonista de la conferencia, ya que el propio autor del libro afirmó que una gran parte de la documentación procede del archivo personal del escritor y columnista de El Debate. Ussía relató algunas anécdotas de Don Juan de Borbón, a quien conoció muy bien ya que, además de la etapa del Conde de Barcelona en Estoril, Don Juan vivió en Madrid en la casa de su padre el conde de los Gaitanes.



El autor: Luis Tourón Figueroa

Aviador de profesión, regatista y navegante. Experto en vela clásica y colaborador y asesor en distintas organizaciones nacionales e internacionales. Presidente de la Asociación Gallega de Barcos Clásicos y de Época (AGABACE), vicepresidente de la Asociación Española de Barcos de Época y Clásicos (AEBEC), consejero de la Jauge Classique Handicap (JCH) francesa y autor de varios libros: Los barcos de Alfonso XIII. Las regatas de una época. 1902-1931, La Vela Deportiva en Santander. Los primeros años y Protocolos en la Mar, Historia y Tradición.

Ha recibido el XVIII premio Almirante Diego Gutiérrez de Ceballos en el año 2018 y es académico correspondiente de la Real Academia de la Mar.

El ilustrador: Ignacio Muñoz Pidal

Después de largos años dedicados profesionalmente al mundo de la banca y las finanzas, se gradúa en Bellas Artes por la Universidad Francisco de Vitoria. Su gran afición a la mar y la navegación a vela, le llevan a cultivar una de sus grandes aficiones: la pintura náutica, centrada fundamentalmente en los barcos de vela. Ha realizado varias exposiciones, una de ellas en el Museo Naval de Madrid y ha publicado un libro sobre la Copa del América, ilustrado con sus extraordinarias pinturas.

Su gran maestría queda ampliamente reflejada en las magníficas pinturas que ilustran este libro.



CLUB DE MAR

1969 MALLORCA

TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

www.trofeomarenostrum.com

Sponsor:

MARINE POOL
SPIRIT OF THE OCEAN

Asociación de Clubes Náuticos de Baleares

FEDERACION BALEAR DE VELA

RANC

1926

III REGATA CLÁSICOS COMUNITAT VALENCIANA

Club Náutico de Jávea



FOTOS: © GUILLERMO BAIXAULI

El Club Náutico de Jávea ha celebrado este año la tercera edición de esta regata que, en poco tiempo, ha logrado situarse como una cita relevante dentro del calendario de la vela clásica en nuestro país. Tanto es así que ha pasado a formar parte integrante del Circuito Mare Nostrum, por lo que, ya en su edición del 2026, participar en ella puntúa para optar al Trofeo Clásicos Mare Nostrum.

La competición se desarrolló durante dos jornadas, con dos pruebas en la primera - un recorrido en triángulo seguido de una travesía hasta el Cabo de la Nao, que contaron ambas con un viento favorable que permitió a la veintena de barcos participantes disfrutar plenamente de la navegación. En la segunda jornada, el viento se mostró reacio a soplar con la intensidad requerida, obligando a retrasar la salida, aunque finalmente se pudo completar la prueba que daba por completado el programa deportivo de esta edición, de la que se proclamaron vencedores *Triune of Troy*, en Época CIM, *Argos* en Clásicos CIM, *Tikehau* en Espíritu de Tradición, *Ardora III* en Clásicos RI A y *Future* en Clásicos RI B.

Uno de los detalles más llamativos de esta tercera edición fue contar con la Goleta *Tirant Primer*, buque escuela de la Generalitat Valenciana que, con sus más de 25 metros de eslora, estuvo presente entre las embarcaciones participantes de la categoría RI Espíritu de Tradición, contando a bordo con representantes de las firmas patrocinadoras de este evento: Engel & Volkers, Cyes, Xàbia Esports y Blackcape.

Para su mejor encaje en el calendario del Circuito Mare Nostrum, la Regata Clásicos Comunidad Valenciana ha cambiado sus fechas de junio a julio, pasando a ser del 24 al 26 de julio, estando ya el Club Náutico de Jávea trabajando para darle la mayor proyección posible, tanto a nivel nacional como internacional, para lo que han puesto ya en marcha una web oficial.

www.velaclasicajavea.com









FEDERACION BALEAR DE VELA

TROFEO CLÁSICOS MARE NOSTRUM

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

RCNPP
SECCIONS ESPORTIVES

Más información:
vela@rcnpp.net
674 363 206



IV SITGES VELA CLÁSICA
Una edición para el recuerdo

Coincidiendo con la celebración del 50º aniversario de Port de Sitges-Aiguadolç, la regata Sitges Vela Clásica organizó su cuarta edición con especial brillantez, reuniendo a una flota notable, en la que destacaban nombres de barcos y tripulaciones del más alto nivel, tales como *Islander*, *Karmatan II*, *Nerissa*, *Ping XV*, *Izarra* y *Sea Fever*, haciendo que el bello litoral del Garraf vibrara al ritmo de las maniobras de estas joyas históricas.







Sea Fever se alzó con la victoria en Clásicos CIM en la primera prueba, tras un recorrido costero de cinco millas y en condiciones técnicamente exigentes: viento flojo y mar corto, que pusieron a prueba la demostrada experiencia de su veterana tripulación, encabezada por Enrique G. Curt. Este primer triunfo se repitió en la segunda jornada, mientras que en la tercera y definitiva le superó el *Izarra*, por poco más de cinco minutos en real, que pasaron a ser poco más de siete en compensado, aunque eso no evitó que *Sea Fever* subiera a lo más alto del podium. Algo similar sucedió en la categoría Epoca CIM, en la que el *Islander* de R. Albiñana se impuso en la primera y tercera prueba, siendo tan solo superado en la segunda jornada por el *Tagomago* de Javier Solis que, con dos segundos y un primero finalizó segundo en la general.

Cabe destacar de este evento la gran expectación que suscita entre cuantos pasean por el bello paseo marítimo de Sitges, así como la gran animación de su village, epicentro cultural en las que se dieron charlas sobre restauración y se organizaron diversas exposiciones relacionadas con el mundo del mar, siendo el broche de oro la conferencia impartida por Leonardo García de Vincentiis, presidente de AEBEC, en la que puso de relieve la importancia histórica y patrimonial de las embarcaciones presentes. La tradicional cena de gala en el restaurante El Vivero, la ya tradicional "captains dinner", fue una evidente muestra del característico ambiente de camaradería que distingue a la vela Clásica en general, y a la Sitges Vela Clásica en particular.

"La próxima edición del 2026, a celebrarse durante el primer fin de semana de julio, se presenta como una confirmación de que la Sitges Vela Clásica es mucho más que una regata, siendo un encuentro que aúna historia, tradición marinera y espíritu deportivo, en un escenario único, como es el del Port de Sitges y la costa de Garraf" tal como manifiesta Andreas Geiger, fundador de este evento.

wwww.sitgesvelaclasica.es

...Aquellos
que como yo amen la
navegación y tengan
nietos como tripulación,
seguro que me
comprenden....

ARCHANGELO
Escuela de vida



Ya no resulta raro, aunque tampoco frecuente, encontrar a una armadora en el mundo de la navegación a vela, y menos aún si hablamos de barcos clásicos. Pero haberlas las hay, como es el caso de Ana Vara de Rey, armadora del *Archangelo*, goleta aparejada en Cangreja que este año ha participado en la Regata Illes Balears, celebrada en el Club de Mar – Mallorca, y en el Trofeo Cormorán, organizado por el Real Club Nàutic Port de Pollença.
No obstante, en este caso no se trata de hablar del barco en sí ni de sus resultados deportivos, sino de una joven abuela que durante 18 años ha sabido convertir su barco en una escuela de vida, transmitiendo a sus nietos, a través de juegos, aventuras, fantasía y realidad, su pasión por el mar, por la vela y por los barcos que respiran autenticidad y rememoran viejos tiempos y otra forma de concebir la navegación, aunque será mejor dejar que sea ella misma quién nos relate su extraordinaria experiencia, en esta escuela de vida.





...Te veo allí, en el bauprés, vuestro jardín, apoyados en esa red que os hizo de cuna, de trampolín y hasta de arnés, cuando había mala mar...







Mi primer contacto con Archangelo *fue a los veintitrés años. Recuerdo observarlo ensimismada, pues la belleza de sus líneas era indiscutible.* "Es un diseño de Herreshoff"*–decían por el Club Náutico del Puerto de Pollensa–* un notario francés lo encontró en Italia, destrozado, y en Hyeres le han realizado una restauración absoluta"*. Veranos más tarde, el barco desapareció de la bahía, alejándose con él mi sueño de navegar en un clásico hasta que, años después y siendo yo viuda y ya abuela, me topé con un barco inglés de nueve metros de eslora, construido en 1953, llamado* Bees boat *y a pesar de que por aquel entonces mis nietos eran pequeños, decidí comprarlo para regalárselo a ellos, dando comienzo así a unos veranos apasionantes. Y es que en junio, según terminaban ellos el colegio, nos ibamos juntos al barco una semana y lo llenábamos de armas, vajillas y banderas de piratas, junto a cofres, tesoros, catalejos y hasta un loro, nuestro loro, que todavía sigue con nosotros. Allí dormíamos, navegábamos, cocinábamos y contábamos historias inquietantes. Fue una época maravillosa la que viví con ellos, porque solos conmigo, sin padres y en un barco de su propiedad, se sentían absolutamente libres y felices;*



...Sus velas han sido mis alas...

a bordo desaparecíamos del mundo. Recuerdo noches de lluvia en las que los tres, ya eran tres, se metían en mi litera de cincuenta centímetros de manga para que les contara historias y se asustaban con los truenos. "¿Crees que podría venir ahora mismo el capitán Garfio?" *–me preguntaba Beltrán–.* Por supuesto, en cualquier momento *–le respondía–. Y claro, después ya no pegaban ojo y me veía obligada a dormir con los tres encima.*

Era genial ese pequeño barco inglés lleno de historias, con su campana de bronce, sus ojos de buey circulares, una red de candeleros que a ellos les llegaba al pecho haciendo las veces de guardería flotante. Pero un otoño, cansada de gastos y de arrancar el motor juntando dos cables a chispazo limpio o de quedarme tirada día si y otro también, apareció un comprador mientras pintaba la cubierta y decidí venderlo sin preguntar.

Recuerdo perfectamente la noche que les di la noticia: "Era nuestro barco" *–dijeron indignados–* "lo has vendido sin nuestro permiso". *Sí, era cierto, les había fallado. Al día siguiente, para sorpresa mía, me entregaron un cuento que me habían escrito. Feliz lo empecé a leer convencida de que ya no estaban enfadados, pero el cuento comenzaba:* "Había una vez una abuela muy buena que les regaló un barco a sus nietos" *…y terminaba con una abuela malísima que lo ven-*

...Todo podía pasar y todo pasaba, pero todo tenía solución, porque Archangelo siempre supo estibar los problemas...









FOTO: VICTORIA MUÑOZ



día sin su permiso… en fin una tragedia terrible que me dejó sin dormir. Las semanas siguientes las pasé fatal y fue entonces cuando el comprador del Bees Boat *me comentó que él había desechado una goleta muy bonita llamada* La Brillanta, *antes* Archangelo, *y se me encendió la luz. A pesar de ser consciente de la carga que suponía hacerme cargo de un barco de esa eslora y de ese tipo, muy por encima de mis posibilidades, algo en mi interior me empujaba a remendar la culpa así que, sin pensarlo, me lancé a la piscina de la navegación clásica con el barco de mis sueños.*

Fue revisando la documentación cuando me enteré de que el barco, al abandonar Pollença, había pasado a manos de Joel Dressel, capitán de la goleta América de Ramón Mendoza. Joel le había realizado una importante restauración en Astilleros Mallorca y cambiado el nombre por La Brillanta, *en honor a la luna. Con ella Joel hizo varias regatas del Trofeo Almirante Conde de Barcelona, ganando el trofeo al barco mejor conservado:* "Goleta construida en 1892 como embarcación de prácticos en el estado de Maine EEUU", *decía la prensa. Años después lo adquirió Nicola Calderoni y con él regresó a la bahía de Pollença, quedando fondeado de nuevo en el mismo lugar, frente a mi casa.*

"Ha sido pues el destino el que ha querido que este barco llegase a mis manos", *me dije intentando ahuyentar los fantasmas que me contradecían. Pero mi sueño se convirtió en un hecho y en el 2008, ya como armadora, lo abanderaba en España recuperando el nombre de* Archangelo. *Durante algún tiempo, el barco tuvo fallos de motor, arrancaba y se paraba. En ese momento, aún siendo directora del suplemento de Vogue, Hoteles & Estilo, no podía permitirme renovarlo. Así que el barco lo sacábamos a vela entre los niños y yo, gracias a nuestro aprendizaje a bordo del* Bees Boat.

FOTO: VICTORIA MUÑOZ



....Acordamos que el que gobernaba mandaba, y que los demás obedecerían sin rechistar....

Era un orgullo para mi observar cómo la gente se sorprendía al ver a niños tan pequeños izar las velas, y es que era todo un espectáculo verlos recorrer la cubierta agarrados a ella como gatos cuando escoraba o izar el foque de garruchos o arriar y plegar la mayor a toda velocidad, adelantándose a mis ordenes. Conocían los movimientos mejor que yo, veían venir las rachas sobre la superficie antes que yo y disfrutaban de cada salida con una emoción imbatible. Cada milla era una aventura, siempre sin miedo y apostando por los nudos que alcanzábamos. Navegar en un barco clásico con velas cangrejas que ascienden por racamentos con dobles drizas, requiere mucho trabajo y disciplina pero, para ellos, el esfuerzo se convirtió en un juego, en un reto personal que afrontaban llenos de entusiasmo; cada uno se colocaba en un puesto: burdas , amantillos, trinqueta, proa, escotas… su vocabulario se volvió absolutamente marinero y los mayores dirigían las maniobras sin preguntarme, siempre con amigos invitados, de su edad, a los que pacientemente enseñaban. Era peculiar vernos, lo reconozco, y mientras otras abuelas llevan a sus nietos al campo, a un restaurante o a su casa a dormir los fines de semana, embarcarse conmigo era sinónimo de aventura, pasando de navegar como si fuera un juego de piratas a participar, como hemos hecho este verano, en regatas del Circuito Mare Nostrum, compitiendo con barcos del más alto nivel, como el Tuiga. *Mis nietos son ahora mi mejor tripulación, mis pies y mis manos a bordo. No necesito mirar ni corregir nada cuando viene cualquiera de los mayores, Javier, Beltrán, Pablo o Jacobo, porque el barco respira con ellos y ellos respiran con el barco. Y no puedo pasármelo mejor que cuando vienen mis pequeños grumetes, mis princesas piratas o los chiquititos - Javier, Patricia, Juan, Nicolás, Rafael e Inés - en busca aún de las espadas que se iluminan y de los tesoros que cada año les escondo por el interior, al comenzar la temporada. No, lo afirmo, no hay mejores tripulantes en las regatas y no hay foto ni recuerdo de los niños que no me emocione.*

Por eso ahora, cuando veo que mi final como navegante se acerca, por culpa de la edad, después de dieciocho años como armadora y cuando mis nietos mayores me superan en altura y formación, compruebo que aquella locura fue uno de los grandes aciertos de mi vida. No cambiaria lo vivido con ellos a bordo por nada en el mundo y no tengo palabras para explicar lo que el mar y la vela clásica me han regalado. En nuestras vidas, en las de mis nietos y en la mía, el Archangelo *siempre estará presente.* *Por Ana Vara de Rey*



Vela Clásica Menorca

XXII COPA DEL REY
DE BARCOS DE ÉPOCA

25 al 29
AGO2026

CLUB MARÍTIMO MAHÓN

GOVERN ILLES BALEARS

CONSELL INSULAR DE MENORCA

MENORCA islas baleares

Ajuntament de Maó

Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

repsol

ISLANDER
Un trotamundo con clase



Para comenzar a hablar de la historia del *Islander*, que se botó en 1937, hay que remontarse a unos cuarenta años antes. Y es que, durante algo más de cuatro décadas, la idea que tenían los ingleses de lo que tenía que ser un barco de crucero no varió mucho. Y si consideramos el paréntesis bélico de la Segunda Guerra mundial, antes de que ese concepto evolucionara realmente, pasaron un total de 60 años ¡que no son pocos!

El concepto había ido evolucionando a lo largo del siglo XIX, partiendo de los barcos de pesca o de los prácticos de la costa sudoriental de Inglaterra y había cuajado en un modelo muy marinero, con proa recta, popa moderadamente lanzada y manga bastante estrecha, muy al estilo inglés. La última evolución, a mediados de los 90, fue la adopción de la "spoon bow" - proa de cuchara - inaugurada por el Dora en 1892 y confirmada por el Britannia en 1893. Estos dos barcos, no por casualidad, fueron concebidos por el mismo George Lennox Watson, que probablemente dejó los diseños del futuro *Islander* en su cajón, precisamente allá por esos años.



George Lennox Watson.

Watson fue el mejor diseñador de yates de su época, también fue el primero que fundó, en el año 1873, su propio bufete de diseño naval, independiente de cualquier astillero, cuando contaba con tan solo 22 años de edad. Después de unos comienzos difíciles, George Lennox Watson consiguió imponerse en los campos de regata con sus diseños rompedores, como el *Thistle*, que desafió a los americanos para la America's Cup de 1887, barco que disponía de unas líneas del casco

de superficie tan reducida que causaron profunda sensación y sólo una pequeña distracción en el proyecto del propio casco redujo sus posibilidades de victoria. Cinco años más tarde, Watson presentó el *Dora* en las regatas de la temporada. Con su proa de cuchara y superficie mojada aún más reducida, fue un barco invencible, más que otros que Watson había diseñado en el pasado, aportando constantes mejoras. Al año siguiente, en 1893, Watson introdujo esa misma filosofía en dos barcos de la clase más grande (como siempre, antes se prueban las novedades en barcos pequeños y luego se transmiten a los grandes, para no gastar dinero en mejoras que luego no funcionen). Eran el *Britannia* y el *Valkyrie*, el primero perteneciente al Príncipe de Gales, futuro Rey Eduardo VII y el segundo al Vizconde Dunraven que con él iba a desafiar a los americanos por la America's Cup. Por esos años, Watson ya había empezado a diversificar su actividad, diseñando yates de vapor cada vez más grandes y más veloces, siempre muy elegantes, con un éxito tan arrollador que la actividad de barcos de vela se vio afectada y hacia el cambio de siglo se volvió minoritaria. George Lennox Watson murió joven, a la edad de 53 años, en 1904 y no tuvo por ello tiempo de seguir la evolución del diseño de barcos de recreo que poco después lanzaron la fórmula métrica en Europa y la Universal en los Estados Unidos. Tampoco pudo ver la definitiva afirmación del aparejo bermudiano sobre el de vela cangreja, que aconteció más o menos al terminar la 1ª Guerra mundial. Sin embargo sí que fue un pionero de ambos fenómenos, pues los previó con su trabajo y en sus conferencias y escritos.

Como decíamos, el diseño n. 570, del que derivó el *Islander* y un posible gemelo, el *Venture*, que se botó en 1924 con aparejo de cangreja y proa menos lanzada, fue realizado muy probablemente en esa época de finales de siglo XIX y comienzos de XX. Presenta los rasgos típicos de un barco de crucero de altura inglés de ese largo , que duró hasta pasada la 2ª Guerra mundial: proa de cuchara, popa lanzada, reducida superficie mojada, amuras importantes, dog-house cuadrado y central. Barcos famosos así diseñados fueron por ejemplo el *Lexia* y el *Patience*, de los años treinta como el *Islander*, aunque con una edad de diseño más joven. El aparejo podía ser indistintamente de velas cangrejas (especialmente hasta el comienzo de los treinta) o bermudiano (o Marconi, como se le llamaba entonces) y ya fuese de dos palos (yawl o ketch, no conozco goletas de este estilo) o de uno, típicamente aparejado en cúter, con trinqueta, foque y petifoque. Cuando el *Islander* se construyó, su diseño tenía pues unos cuarenta años aunque, tal como hemos ido explicando, seguía siendo muy actual en el panorama inglés (no así, naturalmente, en el americano, en el que Olin Stephens y su hermano Rod habían ya revolucionado el diseño de barcos de crucero y regata con los yawls *Dorade* y *Stormy Weather* y sucesivas ampliaciones. No estoy muy seguro de que el apare-





jo de velas bermudianas fuera el original del mismo Watson y no una mejora posterior de su despacho, que siguió en actividad durante décadas y hasta hace muy poco tiempo. Ambas posibilidades tienen visos de probabilidad. El hecho de que se trate de un aparejo bastante moderado, en una época en que los palos altos ya se habían impuesto, podría deponer en favor de la tesis de la autoría personal del gran George Watson, pero también el hecho que el barco naciera para navegar en la zona de Escocia, delante de su "ciudad natal" de Tarbert, cuyas aguas son conocidas por su peligrosas tormentas, podría estar en la base de un diseño modernizado posteriormente, que tuviera en cuenta ese tema. Sea como sea, el *Islander* es,hoy en día, uno de los poquísimos yates de vela diseñados por Watson que nos quedan y por eso también tiene tanta importancia histórica.

El barco fue construido en 1937 por uno de los mejores astilleros ingleses, el de Dickie & Sons, entonces situado en Tarbert y autor de los entonces famosos Tarbert yawls, por cierto de vela cangreja. Para su estructura se usaron las mejores maderas disponibles, incluido el casco y la cubierta enteramente de teca y el primero todavía original hoy en día. El armador que lo comisionó se llamaba Archibald Barr y de él no sabemos mucho. Al parecer, cuando murió, su esposa puso en el certificado de defunción el título de *"Armador de yates"*, por lo que podemos deducir que era un gran apasionado y experto del sector. Quizás por eso se decantó por un diseño de Watson que, aunque añoso, seguía vigente en la Inglaterra de aquellos años, tan conservadora. Lamentablemente, no pudo usar su nuevo barco mucho tiempo, pues acabó vendiéndolo dos años más tarde, en 1939, quién sabe si sospechando la horrible tormenta bélica que acechaba al mundo. El caso es que con su nuevo propietario, Sir Knowles Edge, el *Islander* no pudo navegar mucho por obvias razones. Curiosa y raramente, en 1950 Archibald Barr volvió a comprar su barco, aunque siguió sin navegar demasiado hasta que volvió a venderlo en 1954. Su nuevo armador, esta vez un residente en Londres, tampoco lo usó intensamente: pequeñas navegaciones veraniegas en familia, a partir de Southampton y así durante diez años más. Por ello, cuando en 1964 el *Islander* llegó a manos de aquel que le iba a hacer famoso, estaba en magníficas condiciones estructurales, a sus 27 años de vida, debido al poco uso que había tenido.



En los años sesenta un barco como el Islander resultaba dulcemente anticuado, aún siendo un barco relativamente joven. Jack Laurent Giles había innovado el concepto de barco de crucero con su famoso *Donella* en 1956, un diseño que seguiría de actualidad en cantidad de barcos gemelos y derivados más grandes o más pequeños, durante los años sesenta, hasta la aparición del *Blue Sapphire* primero y del *Blue Leopard* después. Pero Thomas Blackwell, un americano de buena familia, estaba seguro que ese barco iba a proporcionarle lo que buscaba: un robusto crucero de altura para… dar nada menos que la vuelta al mundo.

Thomas Blackwell pertenecía a una rica familia americana, propietaria de unas fábricas de comida rápida de gran éxito, pero resultó bastante misántropo y



© TORVEO

alérgico a su familia y, al ser un buen navegante, creyó que nada mejor que poner mar por medio. De hecho, aún siendo él americano, estableció su base en el Royal Southern Yacht Club, confirmando Southampton como residencia del *Islander*. Ahí procedió a mejorar el aparejo en vista de lo que pensaba emprender: navegar en solitario alrededor del mundo. Winches y enrrolladores entraron a bordo del *Islander*, que hasta entonces había sido un austero crucero inglés, transformándolo en un moderno trotamundos cualquiera… aunque no tan cualquiera. Como Tom Blackwell no daba mucha información acerca de su vida y de sus hazañas y no dejó memoria de sí, vamos a tolerar un chisme en esta historia: entre las mejoras que hizo a bordo se cuenta que instaló… ¡una bañera! De ella hoy en día no queda traza, pero nos deja la sensación de un señor muy pulcro consigo mismo, si en medio del océano se dedicaba a bañarse como lo hace la gente civilizada…

La cuestión es que, después de unos años de navegaciones de preparación y entreno, con largas singladuras en solitario, el *Islander*, con Tom Blackwell al timón, salió en 1968 para su viaje alrededor del mundo… del que no sabemos nada más, por la proverbial parquedad informativa de su armador. Sólo sabemos que, inesperadamente, apareció de nuevo en el RSYC para llevar a cabo una serie de arreglos y mejoras, volviendo luego a zarpar nuevamente para otra circumnavegación, hazaña que volvió a repetir una tercera vez, partiendo siempre de Southampton aunque esta vez, como veremos, no pudo concluir la navegación. Esas dos vueltas al mundo, que con tanta rapidez hemos despachado, por falta de información, le otorgaron a Tom Blackwell el récord de ser el primer navegante en solitario en completar esa hazaña y el primero en pasar dos veces en solitario por el Canal de Panamá, título que el *Islander* sigue llevando con orgullo, allá por dónde navege desde entonces.

Corría el año de 1976 cuando en Puerto Rico de Gran Canaria el navegante español Tomás Gallart conoció a Tom Blackwell, quien le pidió ayuda para llevar a cabo pequeños trabajos a bordo, en vista del salto que pensaba dar hasta las Islas Seychelles. Gallart recuerda que vio la famosa bañera de a bordo, aunque no nos pudo hablar mucho de su propietario, debido a la proverbial reserva que mostraba hacia el prójimo. El caso es que, al salir el *Islander* de Puerto Rico, saludado según las tradiciones locales por todos los demás navegantes, todos ellos acompañados excepto Blackwell que iba en solitario, nadie podía imaginar que la singladura acabaría a mitad de camino, pues el americano tuvo que recalar inesperadamente en Durban, Africa del Sur, a causa de un fuerte dolor en el pecho. Resultó que estaba enfermo de un cáncer terminal, que le obligó a poner el



Islander desesperadamente a la venta, para poder pagar unos cuidados que sí consiguieron alargar el final, pero no impedirlo. Vendiendo su barco, Tom pudo pagarse la cirugía y los medicamentos que alargarían su vida algunos años y destinar los fondos restantes para agradecer a Cáritas y al Point Yacht Club de Durban la ayuda que, desinteresadamente, le habían prestado. Con esos fondos, el Club creó un bonito restaurante, que aún hoy se llama "*Islander* Room" y tiene colgada en la pared, entre muchas fotos del barco, la botavara original del barco, que Tom Blackwell había sustituido en una escala anterior. Una placa le recuerda como "el navegante por el mundo, patrón del *Islander*, cuyo viaje por la vida concluyó en Durban el 10 de marzo de 1980", cuatro años después de recalar en la bonita ciudad sudafricana. Así terminó la vida del *Islander* con el navegante que mejor partido había sabido sacarle, haciendo historia con él.

El siguiente armador no entendió la importancia histórica de ese barco que acababa de comprar y quiso llevarlo a los Estados Unidos, para acometer una profunda obra de modernización, algo muy típico en aquello malhadados años setenta en que tantos barcos, entonces simplemente "viejos", fueron modificados, mutilados y transformados en barcos "al día", justo cuando en la década siguiente habrían de ser considerados como valores históricos de una calidad imposible de recrear. Afortunadamente para nuestra historia, su intento falló a medio camino, en el mis-



mo Puerto Rico de donde salió para la última singladura a manos de Tom Blackwell y ante el mismo Tomás Gallart que lo había visto partir. Tomás fue clave para convencer al nuevo armador que en lugar de irse a América se dirigiera a Barcelona, en donde unos magníficos astilleros podrían realizar los trabajos requeridos, con la misma o superior calidad y a un precio mucho más bajo. En los famosos Astilleros Carabela, el *Islander* vio como su armador lo dejaba medio abandonado, sin pagar una lista de deudas y cerca del derrumbe final, estando medio desmontado en vista de los arreglos y "mejoras" previstas. Así lo encontró su siguiente propietario, español, que lo compró en una subasta y mandó arreglarlo según el diseño original, o mejor dicho: según lo que de ello

© NICO MARTINEZ/PUIG VELA CLÁSICA



se recordaban en el astillero. El resultado fue muy correcto, mucho más seguramente que la idea que aquél sudafricano abrigaba en su cabeza. Un detalle interesante de esa época es que el barco navegaba con el casco completamente barnizado, no pintado, ofreciendo una estampa muy elegante, pero de no fácil mantenimiento ¡y dice mucho de la fuerza de la naturaleza que tenía que ser aquél Tom Blackwell para dar vueltas al mundo en solitario y en un barco totalmente barnizado!

Su nuevo propietario no lo mantuvo mucho tiempo consigo y muy pronto entró en escena el penúltimo conservador de esta joya navegante. La familia Albiñana de Barcelona se ha ido caracterizando por su pasión por las cosas bien hechas, esmeradas y de calidad y estando en búsqueda de un barco que llenara su deseo de belleza y de exclusividad, Don Ricardo, padre de los actuales armadores, se cruzó con el *Islander*. De este encuentro surgió el deseo de devolverle el antiguo y original esplendor.

Hace casi treinta años, un amigo mío italiano volvió de las vacaciones en su precioso barco clásico y me contó de su encuentro con una simpatiquísima familia española que navegaba con sus hijos en un antiguo barco de construcción inglesa magníficamente mantenido… ¡Era el *Islander*! Y yo no volvería a acordarme de ese episodio hasta veinte años más tarde, al ver el barco en Sitges y conocer a los hijos de Don Ricardo, ahora sus felices armadores. ¡De estos episodios entrañables está tejida la historia de nuestros barcos!.

DOS CURIOSIDADES DE LA RESTAURACIÓN DEL ISLANDER

Cuando la familia Albiñana emprendió la restauración del *Islander*, los trabajos se dividieron en diferentes fases. En una descubrieron en una cuaderna de roble americano una bala profundamente incrustada en la madera. Al llevarla a un laboratorio especializado, supieron que se trataba de una bala de fusil típico de la guerra de Independencia americana, usado por ambos bandos. Puesto que la cuaderna estaba afectada, pero el forro de teca no, sólo cabía la hipótesis de que esa cuaderna se hubiera montado en origen con la bala incrustada durante alguna batalla, un siglo y medio atrás.Se trataba y se trata, sin duda alguna, de la bala más viajera de toda la Guerra de la independencia americana!

Por otra parte, al levantar el palo antiguo, que requería sustitución, se encontró una antigua moneda de plata. Se trata de una tradición muy difundida por toda Europa. Se decidió que el nuevo palo llevaría en su base una moneda inglesa de la misma época de su construcción, mientras que la antigua moneda de plata sigue viajando a bordo, pero en el interior de un cofrecillo. *Por Leonardo García de Vincentiis*

UNA EXTRAORDINARIA TEMPORADA DE VERANO Y UN INVIERNO DENSO DE NOVEDADES

El verano nos trajo una temporada de regatas extraordinaria, con una importante participación de barcos en todo el circuito. Los socios de la AEBEC se lucieron con su participación en todas las categorías y el propio ganador de la Copa de España de este año, el armador del *Clarionet* se declaró encantado del buen hacer de todos los clubes y de la organización en general, prometiendo regresar el año que viene para revalidar su triunfo. La ceremonia de la entrega de premios correspondiente a la Copa de España de Veleros Clásicos Mare Nostrum se realizará en el Real Club Náutico de Barcelona coincidiendo con la regata Puig Vela Clàssica. En la peana de la Copa de plata, encargada y custodiada por AEBEC, se van añadiendo placas con el nombre del barco ganador de cada edición, recibiendo su armador una réplica de dicha placa y alternando, los clubes que conforman el Circuito clasificatorio, la exposición de la misma en las vitrinas de su respectiva sede social.

RENOVACIÓN DE LA JUNTA

El pasado 29 de septiembre, la Asamblea general extraordinaria aprobó la nueva Junta para el periodo 2025-2029 y su programa. Entre las caras nuevas presentamos a Alessandro de Vazeilles, como tesorero, a Yolanda Llinás como delegada en Baleares y a cargo del departamento de comunicación y Andreas Geiger como vocal de regatas. El programa incluye trabajar para mejorar la normativa del Real Decreto sobre Buques históricos intentando, por ejemplo, a alargar las ITB de barcos clásicos a 5 años o a racionalizar las exigencias para matricular un barco clásico en España.





PRESENCIA EN LA NAVIDAD DEL PUERTO

Como en ocasiones pasadas, la AEBEC está presente en la Feria de Navidad del Puerto de Barcelona, con un puesto en la feria, en el que el público puede disfrutar de fotos tamaño poster de barcos clásicos, con su correspondiente explicación. Como en años anteriores ofrecemos un sorteo de salidas al mar en barcos clásicos, que haremos efectivos al final de la Feria, agradeciendo por ello a los armadores que han puesto sus barcos a nuestra disposición, para llevar a cabo este programa. .

CARTA A LA REAL FEDERACIÓN DE VELA

Hemos redactado una carta dirigida al Presidente de RFEV para que nos vuelva a reconocer como asociación de categoría, poniendo punto final a una situación anómala en el panorama deportivo europeo, en donde las asociaciones exclusivas de barcos clásicos están reconocidas independientemente de las asociaciones de cruceros nacionales. Solicitamos a todos nuestros socios que firmen dicha carta de solicitud y que recaben todos los apoyos precisos entre sus respectivos conocidos federados, ya que es un tema de gran importancia, especialmente ahora que nos han ofrecido una plaza en la Comisión Nacional de Cruceros de la RFEV.

ARTE A FLOTE

Hemos celebrado en Barcelona 4 exposiciones de jóvenes artistas a bordo de una goleta clásica, de 1932. Organizadas por Cecilia Mendicino, armadora del *Nerissa*, cada una de las cuatro exposiciones estuvo precedida por una inauguración en la que nuestro presidente explicó la historia del *Niña Luisita*, la goleta huésped de la manifestación, con un enfoque diferente en cada una de las charlas. El éxito de público fue notable, así como las ventas de cuadros y de objetos artísticos.

www.aebec.org


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

SEGURIDAD MARÍTIMA
Un verdadero galimatías



Un artículo recientemente publicado en una revista técnica (A.Fdez Diz, F. Novoa) lleva a cabo una serie de comentarios sobre el tema del título que encabeza estas líneas, que nos ha parecido interesante transcribir, ya que el asunto de la proliferación de competencias en la mar siempre nos ha llamado la atención. *Por Manolo Nadal de Uhler*

Digamos, para empezar, qué se entiende por Seguridad Marítima (SM); las actividades de prevención de riesgos y de lucha contra las amenazas en el ámbito marítimo encaminadas principalmente a procurar la libertad de navegación y la **seguridad de la vida humana en la mar**, imponiendo el **orden legal**, protegiendo a los ciudadanos y salvaguardando los intereses marítimos nacionales.

Desde el punto de vista de la náutica de recreo, son "la seguridad de vida humana en la mar" y la "imposición del orden legal" los temas que más pueden afectar.

En España, el único organismo con capacidad real, por medios, preparación y conocimiento histórico y continuado del entorno marítimo para actuar eficazmente en cuanto a todo lo que supone la Seguridad Marítima, es la Armada, como ocurre en cualquier otro país marítimo de cierta importancia.

Sin embargo, desde hace bastantes años, ha ido cuajando la idea de no involucrar a la Armada en misiones de SM que no fueran estrictamente militares, lo cual ha dado lugar a la creación y mantenimiento de diversos servicios y agencias, con misiones muy importantes, como son el salvamento y auxilio en la mar, la lucha contra el narcotráfico, el control de la inmi-

gración irregular y el apoyo a nuestras flotas mercantes, pesqueras y de recreo.

A día de hoy, las siguientes instituciones intentan llevar a cabo esas funciones:

✓ Sociedad de Salvamento Marítimo (SASEMAR)
✓ Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR)
✓ Servicio de Vigilancia Aduanera
✓ Secretaría General de Pesca
✓ Instituto Social de la Marina
✓ nstituto Español de Oceanografía

Ello supone aproximadamente las siguientes cifras:

- 5.000 personas
- 45 barcos de más de 100 toneladas
- 177 barcos de menos de 100 toneladas
- Incontables embarcaciones neumáticas semirígidas
- 19 helicópteros
- 8 aviones
- 500 millones de euros anuales de gastos de funcionamiento.

Todo eso sin contar con los servicios marítimos que las Comunidades Autónomas van creando y los medios que van adquiriendo, en virtud de sus muchas competencias.

Sin embargo, a juicio de los más conocidos articulistas navales (F. Ruiz González, F. del Pozo, E. López Veiga ….) todo ello resulta insuficiente y, en muchos casos, ineficiente e ineficaz. Muchos son los motivos de tan duro juicio, algunos de los cuales reseñamos a continuación:

- Baja operatividad por estar sujetas las tripulaciones a horarios de funcionarios de la administración civil (ello imposibilita, en muchos casos, que un barco pueda estar en la mar 24 horas seguidas u obliga, en otros casos, a cambiar la tripulación cada ocho horas).
- Competencias solapadas y, como consecuencia, duplicidad de medios.
- Falta de formación reglada y, muchas veces, falta de títulos oficiales de navegación en las tripulaciones.
- Déficit de formación naval y cultura marítima.
- Falta de planes adecuados de mantenimiento en las embarcaciones y equipos, lo que se traduce en una demasiado corta vida útil.
- Deficiencias de coordinación, consecuencia de una legislación confusa y desordenada.
- Ausencia de una **autoridad única en la mar**, con mando y control operativo sobre todos y cada uno de esos medios, independientemente de su dependencia administrativa.

Con cifras de los últimos años, aproximadamente el 71% de los inmigrantes irregulares que entran en España por mar no son detenidos por el organismo que tiene la competencia exclusiva del control de dicha migración (SEMAR) sino por SASEMAR, convertida en una especie de ONG que los trata como náufragos cuando, realmente, en la mayoría de los casos van navegando normalmente en sus embarcaciones. Del 29% restante, la mitad llega a tierra por sus medios sin ser detectados, con lo que solo el restante 14,5% es interceptado en la mar por el organismo competente para ello.

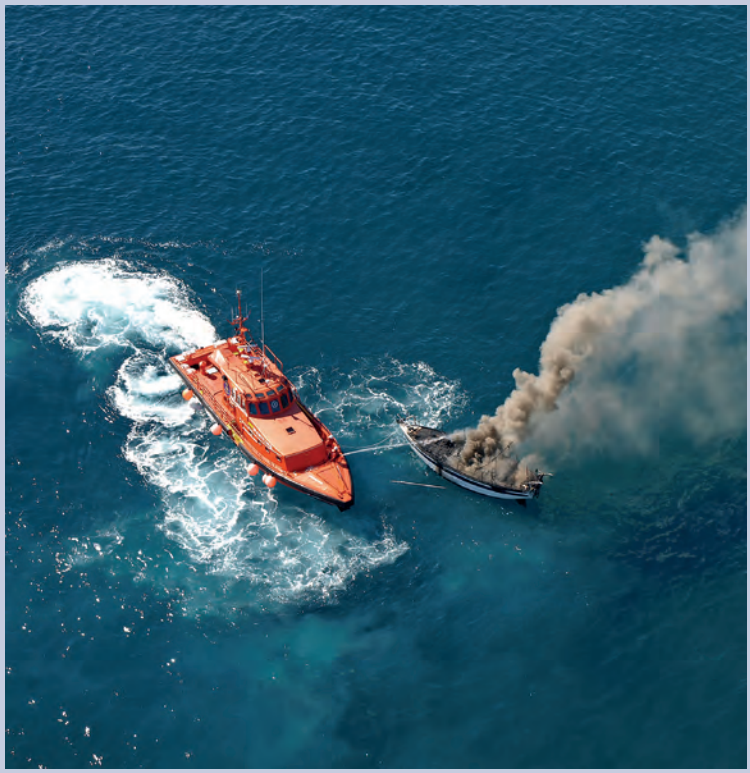
Y no hay que olvidar que bastantes de las misiones encomendadas a esas organizaciones, pueden obligarlas a actuar fuera de nuestras aguas territoriales, lo cual presenta, además de las materiales, muchas dificultades desde el punto de vista de las leyes y convenciones internacionales, que solamente reconocen esa facultad a los buques de guerra o pertenecientes a una marina militar.

¿CUÁL PUEDE SER LA SOLUCIÓN A ESTA ESPECIE DE GALIMATÍAS?

Evidentemente, la creación de un Servicio de Guardacostas, puesto que España es la única de las naciones importantes que carece de un tal servicio que unifique medios y misiones. Este Servicio de Guardacostas podría asumir las actuales funciones, medios y competencias que ahora tienen todas las agencias reseñadas.

Dejamos para más adelante hablar de cómo podría o debería ser ese Servicio de Guardacostas.

Pero tengamos en cuenta que los expertos calculan en bastantes años (hasta 25, según algunos) el tiempo necesario para la transición desde la situación actual hasta el pleno desarrollo de tal organismo, por lo cual no se debería perder tiempo en tomar las decisiones adecuadas.



Líderes de la prensa náutica en España

THE BEST Superyates & Marinas

SKIPPER

REGATA

Sea fever BARCOS CLÁSICOS











Visiten nuestras webs

www.skippermar.com

www.curtediciones.com | www.difusionnautica.com

CURT EDICIONES SA

DIFUSIÓN NÁUTICA



MARIGOLD

CÚTER CANGREJA

Diseño: Charles Nicholson
Construcción: Camper & Nicholson
Año: 1892
Aparejo: Cúter de vela cangreja
Eslora: 17,98 m
Manga: 3,74 m
Calado: 2,67 m
Desplazamiento: 38 t





EL MARIGOLD, TESTIGO FEHACIENTE DE LA ÉPOCA VICTORIANA

Cuando el *Marigold* se botó en 1892, el *Gloriana* (Herreshoff, 1891) ya había establecido las nuevas normas del diseño naval y Glen Lennox Watson preparaba los diseños de los innovadores *Valkyrie* y *Britannia* (1893). Nacía, pues, el *Marigold* ya algo anticuado, bien ancladas como estaban sus líneas en los cánones de la época victoriana, que tenía por delante aún diez años que recorrer. Su tradicional proa recta, con roda casi rectangular, su elegante lanzamiento de popa, sin espejo, y su aparejo clásico de cúter con mastelero y escandalosa, escondían sin embargo muchas novedades que el joven Charles Nicholson, quien ya había establecido su fama como arquitecto innovador y competitivo, había ido planteando desde la fase de diseño: la zona del palo y de sus cadenotes estaba reforzado por unos corrientes diagonales de hierro montados entre la cara interior del forro y las cuadernas, desde la quilla hasta el durmiente de los baos, siendo el *Marigold* uno de los primeros barcos en montar este sistema. La construcción también estaba aligerada en la zona alta del casco, al faltar las escuadras de ligazón, confiando la robustez del casco en la escasa manga y en la poderosa
estructura de la cubierta corrida, con pocas y reducidas escotillas de elegantísimo diseño y fuertes baos. Además, el *Marigold* se construyó utilizando dobles cuadernas, pero en las que cada pareja estaba separada entre sí, para evitar que se pudrieran en las caras escondidas y distribuir mejor los esfuerzos por el casco.

No conocemos mucho de la historia del *Marigold*, que nació seguramente para las regatas. En 1896 ganó la Semana de Ostende y en 1901, durante una viaje de crucero, se alcanzaron los doce nudos de velocidad, quedando grabada la hazaña en el libro de bitácora. Sabemos que durante los años treinta del siglo XX, en el *Marigold* navegó el famoso actor David Niven, entre otros famosos personajes de la época. El cúter había visto su aparejo transformado a bermudiano y reducido en el velamen total. Más adelante, conoció un largo periodo de casi 60 años de abandono y olvido hasta que, a principio de los noventa, fue "redescubierto" por el famoso constructor inglés Greg Powlesland, quien empezó una obra de restauración que iba a sentar un modelo a seguir para el futuro. El *Marigold* es un barco que, por sus magníficas condiciones de originalidad - ya que ni en museos se consigue recrear de esta forma tan verídica - tiene un valor histórico incalculable.

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

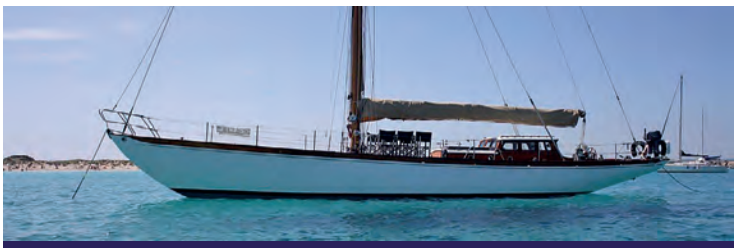
BARCOS SINGULARES



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 €



YANIRA

Famoso crucero-regata de construcción noruega, Bjarne Aas 1954, caoba sobre cuadernas de roble. Excelente palmarés de victorias en regatas de todo tipo. Palo, velas y cubierta de teca muy recientes, potabilizadora. Disposición de cubierta muy cómoda y amplia. Interior acogedor con dos camarotes y dos lavabos. Barco muy rápido y en buen estado de mantenimiento.

Eslora: 17,85 m | Manga: 3,75 m | Calado: 2,60 m | Desplazamiento: 20 t | Precio: 480.000 €



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 €



ROB ROY

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

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



TAYYARA

Precioso 3/4 ton I.O.R. Peter Norlin, excelente construcción de Pierino Crosato, 1977. Cuadernas de Iroko, 3 capas de láminas de caoba, cola resorcínica. Barco muy rápido, habitable en cubierta y con un interior sorprendentemente acogedor. Muy buena dotación de velas. Reciente peritaje, excelentes condiciones

Eslora: 10,38 | Manga: 3,33 m | Calado: 1,99 m | Desplazamiento: 5,4 t | Precio: 35.000 €



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

REGATA DE BARCOS CLÁSICOS

Port d´Aiguadolç 2 a 5 de julio 2026



SITGES VELA CLÁSICA

www.sitgesvelaclasica.es regata@sitgesvelaclasica.es sitgesvelaclasica

VIVERO
BEACH CLUB RESTAURANT
SITGES

Jan Latussek

ROLLY TASKER SAILS
INTERNATIONAL SAILMAKERS
by sailselect

Ajuntament de Sitges

PORT DE SITGES
- Aiguadolç -

1975 2025
PORT DE SITGES
- Aiguadolç -

EL ROLE

Sea fever

ASTILLEROS DE
MALLORCA

SINCE 1942

REFIT & REPAIR SHIPYARD

PHI-LOSOPHY OF CRAFTMANSHIP

