

REGATA MARE NOSTRUM

La vela entonces - Primera del Mediterráneo - Innovaciones - Barcos más modernos, sponsors, competición más cerrada - Quien es quien - El Club Organizador

Desde las heroicas primeras ediciones, impulsadas por el director y fundador de Yate y Motonáutica, a la regata establecida que es ahora, la Mare Nostrum ha servido siempre de refugio y trampolín para todos los navegantes con ganas de mar abierto

En 1973, cuando Antonio Beghetti logró poner en marcha la primera regata Mare Nostrum, en España casi nadie tenía piloto automático. Los doce temerarios que Beghetti logró reunir en el Real Club Marítimo de Barcelona, aquel día 6 de septiembre, salieron en dirección a Palma con la sensación de lanzarse a una experiencia parecida a la de los astronautas del Apolo.



Antonio Beghetti

El ingeniero y navegante Javier Simó se trajo a Barcelona tres ejemplares del piloto que él mismo fabricaba, inspirado en el ATOMS, que instalaron varios de los participantes pocas horas antes de la salida.

Otros habían comprado, a última hora también, un sucedáneo que proponía en aquel tiempo Plastimo, una veleta conectada directamente a la caña, cuya utilidad se mostró nula.



El timón de viento del Sake ya no funciona. 1977

Muchos, como el doctor Juan Guiu o quien firma esto, salimos sin nada. Condenados a pasar horas y horas agarrados a la caña. Dispuestos a acuartelar el barco si entraba viento y había que cambiar el génova, que en aquel tiempo iba todavía con garruchos.



Juan Guiu

Como medios de navegación remolcábamos por la popa las correderas Walker, más de fiar que las electrónicas, y usábamos radiogoniómetros Seafix.

LA VELA ENTONCES

Hay que entender que aquello ocurría en España, donde hace 40 años la vela registraba un atraso considerable con respecto a países como Francia, para decir algo.

Sí que había industria náutica: se fabricaban en poliéster veleros como el Sirocco, el Supermistral, varios Pumas, la Geisha, el Daymio. Plana y Banks hacían velas. Solé ya había introducido sus motores diesel marinizados para barcos deportivos.

Pero es que fuera se corrían transatlánticas, se daban vueltas al mundo, los periódicos publicaban noticias sobre vela. Desde aquí mirábamos lo que ocurría más allá de las fronteras con envidia y admiración.

En el país vecino se llevaban ya varias ediciones de la regata en solitario de L'Aurore, precursora de la actual Figaro, y sus navegantes tenían experiencia en la vela en solitario.



...y el patrón? ¡Cocinando los Espaguetis!

Algunos de los que luego alcanzarían el estrellato, como los Follenfant, Gahinet o Poupon, ya usaban unos pilotos con péndulo llamados Atoms, capaces de gobernar incluso con el spi arriba. También empezaban a ensayar enrolladores para los foques, o sistemas para dominar el spi, y disponían de radios VHF, mucho más efectivas que el primitivo 27 megaciclos con que nos intentábamos comunicar aquí.

PRIMERA DEL MEDITERRÁNEO

El fundador y primer director de esta revista, además de un entusiasta, ha sido siempre un visionario. Su sueño era hacer de la Mare Nostrum el motor y caldo de cultivo de la vela de altura española. Como ocurría con l'Aurore en Francia, la Mare Nostrum tenía que hacer surgir navegantes, animar a hombres con inquietudes que buscaban hacer más cosas.

Basta ver la lista de participantes de esa primera edición para entender el acierto. El doctor Juan Guiu, que salió en el Sirocco Apy de la Asociación de Patronos de Yate, alcanzó con los años el rango de gurú y padre espiritual de muchos navegantes solitarios. La regata Memorial Juan Guiu es uno de los eslabones importantes del calendario para esos hombres.

Guiu y Vidal colmaron las esperanzas de Beghetti participando más adelante en la regata en solitario transatlántica, la mítica Transat. Vidal siguió participando en una Withbread, como navegante en el velero italiano BB Italia, y patroneando más tarde un velero español en la regata Parmelia.

Jordi Riera, otro participante, había ya cruzado el Atlántico en solitario y se marcharía más tarde en su goleta de acero Gaia a dar la vuelta al mundo, durante la cual fallecería debido a un paro cardíaco.

Ricardo Zandrera, que venció en la prueba, navegaba en un Puma 26. Enrique Vidal usaba un velero idéntico. Otros participantes disponíamos de Hustlers, 28 pies de Holman & Pye contruidos por Nick Kenyeres, o de Coronados 25. Los Siroccos pilotados por el doctor Guiu o por Jesús Aparicio Bernal, con sus 9 metros largos de eslora, eran considerados barcos grandes.



Kuhane Puma26 - Vencedor 1ª Edición

Pioneros o inconscientes, sin saber siquiera cómo se podía dejar el timón para ir a proa a cambiar un foque, trazando con el lápiz en la boca estimas supuestas sobre una carta y soportando como podíamos el sueño que nos vencía tras horas y horas de aguantar la caña, los participantes de la primera Mare Nostrum aprendimos allí un montón de cosas.

INNOVACIONES

Que la regata en solitario era un "bicho raro" en aquellos tiempos lo demuestra el lapso entre primera y segunda edición: hasta septiembre de 1977 no pudo dar Beghetti la segunda salida, siempre bajo la mirada suspicaz de las autoridades de marina y las caras escépticas, aunque diplomáticas, de los federativos.

Entre los navegantes, sin embargo, había un deseo indiscutible. Muchos eran los que buscaban un terreno donde entrenar, demostrar, abrirse camino. Planteada ya con su recorrido de vuelta a las Baleares por estribor, en una sola etapa, la segunda Mare Nostrum reunió a gente que luego han hecho muchas cosas en la náutica:

Victor Sagi hizo en esa regata su primera aparición en solitario. También sería luego Sagi un participante español en la Ostar, además de liderar un equipo de Admiral's Cup. Y **Joaquín Coello**, quien luego correría una Ruta del Ron, diseñaría y lideraría el Licor 43 en la Withbread y acabaría diseñando barcos para la Copa América.



Victor Sagi

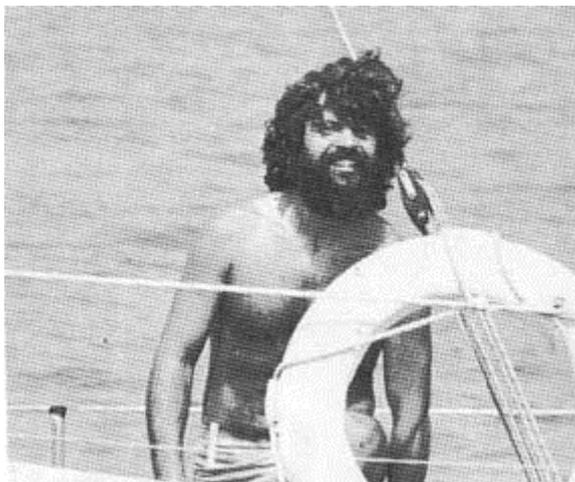


Joaquín Coello



¡La despedida del Solitario! - 1977

Esa prueba eligió para iniciarse en lo solitario **Enrique Gómez Curt**, que luego se ha consagrado como editor de la revista Skipper, además de regatista de alto calibre. También estaban allí **Santi Perelló** y **Miguel Feu**, fundadores de la que fue la primera empresa de chárter conocida como Escuela Alfa. Y **Pepe Ferrés**, socio de ambos en la citada escuela, que acabaría convirtiéndose en organizador de regatas de altura como la Ruta de la Sal y la Ruta de la Tramuntana.



Miguel Feu



Jose Luis Ferrer



Victor Sagi ya está dando al winche

BARCOS MÁS MODERNOS, SPONSORS, COMPETICIÓN MÁS CERRADA

Cuando alcanzó la tercera edición, en 1979, la Mare Nostrum se había ya convertido en el lugar obligado para quien quería hacer algo en la vela de solitarios. Nada menos que 30 participantes, reunió esa regata para la que Beghetti logró incluso organizar unas pruebas costeras clasificatorias.

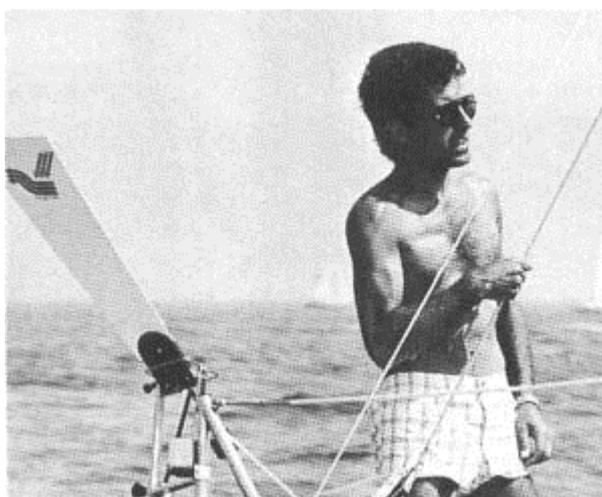
Para entonces ya **José Egui** había comercializado de forma seria su piloto Bogasol, capaz de gobernar con precisión un casco de doce metros en cualquier rumbo, y había algunos enrolladores en la flota. De lo importante que ese piloto llegó a ser para la náutica española nos habla la cifra de 500 mecanismos vendidos, desde 1976 a 1988, por su fabricante.

Si se seguía calculando la posición por medio de la corredera de hélice y el Seafix, la ayuda del piloto permitía hacerlo con calma sobre la mesa de cartas. También ayudaba a dormir algunos ratos y mantener un rumbo fiable, con que aumentaban la seguridad y la velocidad.

El vencedor, el valenciano Quico Moret, navegaba en un Puma 34 preparado para regatas y demostró lo que un solitario entrenado y profesional podía hacer.

Pero había barcos aún más grandes: **José Luis Ferrer** usaba un Northwind, modelo que dos años antes se había considerado apto para competir en la Admiral's Cup con nueve tripulantes a bordo. **José Luis Vives** se trajo un Carter 37 que patrocinaba El Periódico, otra innovación en toda regla.

Los spónsors: en vela, para aquel entonces, se consideraban casi pecado. Sólo regatas "sacrílegas" como la Mare Nostrum los aceptaban. **Santiago García Gascón**, con su 1/4 Tonelada Elvstrom de Fibrester, iba bautizado por Jaeger. **Enrique Gómez Curt** llevaba un Dyone 98 al que ponía nombre Burberrys. El mismo Gómez había participado aquel año en la regata de l'Aurore como único representante español.



Santiago García Gascón

Juan Guiu consiguió que tres de sus tripulantes, Isidro Martí, **Victor Cirera** y su propio hijo Toni salieran a la regata, a pesar de contar todos ellos sólo con 17 años. **Toni Guiu** haría más tarde de patrón del Fortuna Lights en la regata alrededor del mundo Whitbread de 1985-86, en compañía con **Jordi Brufau**. **Isidro Martí** participó también en dicha Whitbread, fue más tarde tripulante del maxi Hispania, dirigió Yate durante algo más de dos años y organizó la expedición del yate Rael a Patagonia. Según explica él mismo, dicha Mare Nostrum le cambió la vida.

QUIEN ES QUIEN

Verán ustedes que estas líneas se parecen más a una crónica de sociedad, repleta de nombres y currículos, que a un auténtico repaso histórico. Hay una razón para ello, y es el efecto que tuvo la Mare Nostrum en el latir de la náutica española.

Había en los años 70 mucha gente nueva, barcos nuevos, afición y deseos de salirse de las cuatro regatas tradicionales, las Copas Españas y los viajes a Inglaterra, donde seguía dominando la atmósfera del "blazer" azul y los nombres aristocráticos.

En la Mare Nostrum se apoyaron muchos de los que, en aquellos mismos años, o más tarde, realizaron gestas y modificaron el deporte de la vela español. La Mare Nostrum, primera regata en solitario del Mediterráneo, única durante años, era el terreno que buscaban.

Albert Bargués y **Jordi Nadalmany**, dos españoles participantes en regatas oceánicas internacionales, hicieron sus primeros pinitos en regatas Mare Nostrum.

Lo mismo va para **Angel Rojas**, en su momento, uno de los más activos navegantes solitarios españoles. Y **Javier Samsó**, **Bubi** para los amigos, quien participó la Ruta del Ron a bordo del 60 pies Mundus y posteriormente en la Barcelona World Race, entre otras. Otros participantes en la Barcelona World Race o en la Mini-Transat y en otras de las grandes regatas oceánicas también se iniciaron en la Mare Nostrum:

Pilar Pasanau, Anna Corbella, Alex Pella, Borja Pella, Jaume Mumbrú, Hugo Ramón, Cali Sanmartí,...

CUADRO DE HONOR

EDICIÓN	AÑO	RECORRIDO	TIEMPO	PARTICIPANTES ANTES SOLITARIOS / a dos	VENCEDOR/YATE*
I	01/09/73	Barcelona-Palma / Palma-Barcelona	../../..	12 / 0	Ricardo Zendrera/
II	8/08/77	Arenys-Baleares-Barcelona	5d/01h:21	16 / 0	Santi G. Gascón / COSTA DORADA
III	3/07/79	St. Feliu de Guixols-Baleares-Sitges	4d/00h:25	30 / 0	Quico Moret / NAUTICA del ESTE
IV	8/09/81	Masnou-Baleares-Barcelona	4d/06h:30	16 / 0	(T) José L Ferrer / PUERTO PRINCIPE
			5d/05h:55		(SA) Fernando Echegaray / ALOPEX
			4d/15h:09		(SB) José Egui / BOGASOL
IVbis	6/09/84	El Balís-Baleares-Barcelona		1 / 0	José Luis Vega / VAPORETO
V	9/10/87	Sitges-Baleares-Barcelona		8 / 0	Todos Retirados
VI	30/09/88	Barcelona-Baleares-Barcelona		10 / 0	Toni Guiu / PEIKEA
VII	9/9/89	Barcelona-Baleares-Barcelona		4 / 0	Regata Anulada
VIII	30/06/90	Barcelona-Baleares-Barcelona	3d/14h:52	5 / 7	(S) Toni Guiu / ARROZ SOS
			3d/07h:32		(D) Fran. Sagué - R. Lavilla / INPAVIC
IX	7/09/91	St. Feliu de Guixols-Baleares-Barcelona	4d/05h:05	8 / 22	(S) Antonio Zerolo / ZETA
			3d/06h:17		(D) J. Rodriguez - J. Costa / DUENDE
			4D/10H:17		(D) Santi G. Gascón - J. L. Ferrer / CORONA
X	10/09/92	St. Feliu de Guixols-Baleares-Barcelona	4d/04h:02	7 / 16	(S) Toni Guiu / BANG&OLUFSEN
			4d/04h:17		(D) Angel Rojas - J.Domingo / MATARO
			5d/02h:56		(D) Joan Navarra - Ignasi Alvarez / NEPTU
XI	10/09/93	St. Feliu de Guixols-Baleares-Mataró	Ret	6 / 17	(S) Solitarios Retirados
			3d/07h:06		(DR) J. Rguez - T. Guiu / D. REMY- DUENDE
			3d/19h:31		(DC) V. Sagi - Victor Sagi / GARUDA
XII	7/09/94	St. Feliu-Baleares-Sitges	4d/04h:45	7 / 9	(S) Miquel Alvarez / ASCATA
			3d/05h:46		(D) Bruno - Willy Garcia / EXPRES SOLO
XIII	7/09/96	St. Feliu de Guixols-Baleares-Barcelona	3d/17h:52	10 / 10	(S) Angel Rojas / PLANETA MAR

			3d/18h:08		(D) M. Manlleu - Raimón Pons / ATZAVARA
XIV	11/09/98	Garraf-Baleares-Barcelona	4d/09h:08	4/33	(S) Jaume Mumbriu / RODAMON
			2d/023h.02		(D-Regata) J. Rodríguez - J. Costa / DUENDE
			4d/09:22:00		(D-Crucero) Christian Heintz - Joaquim Esteba /SOMBRERO DE PAJA
XV	11/09/99	Garraf-Baleares-Barcelona	3d/12:07:54	15/20	(S) Jordi Brufau / RAMEL
			3d/12:43:05		(D-Regata) Cristina Llaràs - J. Mumbriu / ANACAONA
			3d/10:02:30		(D-Crucero) V. Sagi-Toni Tió / GARUDA
XVI	9/09/00	Garraf-Baleares-Barcelona	5d/19:47:30	19/18	(S) Borja Pella / DGT
			6d/16:25:04		(D) J. R. Zander - Cristina Zander / JADIC
XVII	24/08/02	Garraf-Baleares-Barcelona	4d/ 10:00:15 3d/09:44:36	IRC 20/20 IMS 4/2	(S) F. Santanach/TRASTITO II (S) Eduardo Horrach/SAECO
			4d/ 05:32:46 2d/22:57:01		(D- IRC) E. Twose- S.Twose/MARE NOSTRUM (D - IMS)A. de Castro- /BRUJO
XVIII	2003	Garraf-Baleares-Barcelona	4d/03h:53	17/17	(SC) Hugo Ramón/ATTRACTION
			4d/06h:29 ---		(D-IRC) M. Sánchez - J. Ravelo/ BYE LUBY (D-IMS) Julio Tudela-José Fenollos/GRESPANIA
XIX	20/08/05	Barcelona(R.C.M.)-Baleares-Barcelona (R.C.M.)		5/15	(S)Jaume Mumbriu/RODAMON II (D)
XX	25/08/07	Barcelona-Baleares-Barcelona			(S) Pilar Pasanau (6.5) Cali Sanmarti (D)
XXI	27/08/10	Garraf-Baleares-Garraf		5/7	(S) Guillermo Durán/KYO V (D) Felix Comas-Rafael Gil/PINYOL VERMELL
XXII	26/08/11	Garraf-Baleares-Garraf		5/8	(S) Manuel López/SALAU TU (D) Javier Moreno-Javier Santamaría/PESTAÑO
XXIII	24/08/12	Garraf-Baleares-Garraf		2/13	(S) DNF (D) Miguel Noriega-Florian Kreis/PAJUELIN XIII
XXIV	23/08/13	Garraf-Baleares-Garraf		4/15	(S- ORC) Fco. Gil/FRAGIL V (S-RI) Fco. Gil/FRAGIL V (D-ORC) Alberto de Castro- Raul Armero/BRUJO (D-RI)S. Twose-R. Barjau /VARANO DEL DESIERTO

*NOTA: Entre paréntesis las clases (A ó B), solitarios (S), a dos (D), trimarán (T), catamarán (C)

EL CLUB ORGANIZADOR

La **Regata Mare Nostrum**, está coorganizada por la Asociación de Navegantes Solitarios y por el Club Nàutic Garraf, en cuyas instalaciones se desarrolla el evento.

El Club Nàutic Garraf, fundado en el año 1965, tiene una larga trayectoria en la organización de regatas, *especialmente para Solitarios y A-Dos*.

UBICACIÓN

Está situado a sólo 25 km. de la ciudad de Barcelona y a 15 del Aeropuerto Internacional del Prat. Sus vías de comunicación terrestre son la C-31 y la autopista C-32. La alternativa de acceso al Puerto del Garraf es el tren, a sólo 500 metros del Club, conectando con Barcelona y Tarragona.

Por mar, las coordenadas son:

*LATITUD: 41° 15' N
LONGITUD: 1° 54' *E*

Situado junto al Parque Natural del Garraf, las instalaciones portuarias quedan integradas en el pequeño casco urbano de Garraf, donde el entorno transfiere un ambiente de paz y tranquilidad.

Aun así, Sitges, término municipal al cual pertenece Garraf y que está a 12 Km, dispone de una oferta hotelera, gastronómica, lúdica, cultural, deportiva y de convenciones de primer orden.

CLUB NAUTIC GARRAF

*Escollera de Ponent, s/n
08871 Garraf (Sitges) Barcelona
Teléfono: (+34) 936 320 013
Fax: (+34) 936 320 126
info@clubnauticgarraf.com*

www.clubnauticgarraf.com

