

EXPANSIÓN

Fuera de serie

19804
3 DE AGOSTO
DE 2017



**LOS SANDOVAL
CONQUISTAN
MADRID**

DE HUMANES
AL CENTRO CAPITALINO
EN BUSCA DE
LA TERCERA ESTRELLA

DE DIGNA A DONA,
DIEGO AMARO
Y RAFAEL SANDOVAL
EN COQUE MADRID



ASUNTO DE CABALLEROS

La regata de la isla de Wight es la cita más esperada del circuito **PANERAI CLASSIC YACHT CHALLENGE** de barcos de vela. Su fama procede de sus magníficas condiciones para la navegación y su extraordinaria historia. Allí nació la Copa América. **Por ANDRÉS MORENO**

A

penas han pasado cinco minutos y ya nos estamos arrepintiéndolo. Acabamos de llegar a Southampton desde el aeropuerto de Heathrow para coger un barco que nos lleve a la isla de Wight. Allí se va a celebrar una de las regatas del circuito Classic Yacht Challenge que Panerai organiza anualmente para veleros clásicos. Hay un *ferry* que cada media hora zarpa a esa pequeña isla del sur de Inglaterra. “Podéis cogerlo o, si preferís, os llevamos en *rib*”, dice un miembro de la organización. Los *ribs* son pequeñas lanchas neumáticas con motor y capacidad para seis personas. “Son más rápidas y divertidas. En 20 minutos estaremos en Cowes”, añade para convencernos. Nos lanzamos a toda velocidad en esta pequeña embarcación por una de las rutas marítimas más congestionadas de la costa inglesa. No sabemos si por los oleajes que provocan los grandes barcos que surcan cercanos o la lluvia que ha azotado durante todo el camino, pero llegamos empapados a Cowes, considerada capital de la isla de Wight, una localidad ▶





EN ACCIÓN
Veleros clásicos compitiendo el pasado julio en la última edición de la regata Panerai British Classic Week en la isla de Wight.

► de 10.000 habitantes que vive de cara a su bahía. Nuestra llegada al puerto coincide con la de las últimas embarcaciones que han participado en las regatas de la jornada. No parecen afectados por la lluvia que nos tiene a todos encerrados en la carpa de la organización. “Ha hecho un día magnífico”, nos alienta uno de ellos.

CIRCUITO MEDITERRÁNEO Y AMERICANO. Unida desde su fundación con el mundo del mar, Panerai reforzó su presencia en este deporte con la creación en 2005 de la Panerai Classic Yachts Challenge, un campeonato de regatas para veleros clásicos, que comprende una media de 10 eventos al año repartidos en dos circuitos. El primero se libra en aguas del Mediterráneo y en 2017 comprende Les Voiles d'Antibes (31 de mayo-4 de junio), Argentario (15-18 de junio), Mahón (29 de agosto-2 de septiembre) y Cannes (26-30 de septiembre). En paralelo se organiza el circuito americano con paradas en Marblehead (12-13 de agosto), Nantucket (18-19 de agosto), Bristol (25 de agosto) y Newport (26 y 27 de agosto); todas ellas en la costa noreste del país. A esta lista hay que sumar la regata en aguas caribeñas de Antigua, en abril, y la Panerai British Classic Week, del 8 al 15 de julio, que hemos venido a disfrutar en persona. Se unió al calendario de regatas de la Panerai Classic Yachts Challenge en 2010 y desde entonces se ha convertido en una de sus citas preferidas, si no la más esperada. Los marineros tienen buenas razones para elegir las aguas de la bahía de Cowes como una de sus preferidas gracias a una inusual combinación de vientos y mareas que hacen que navegar allí sea tan divertido como complejo en términos técnicos. De la popularidad de la isla de Wight dan fe la gran cantidad de veleros que se ven desde la costa y que se multiplica hasta límites increíbles durante el fin de semana.

La singularidad de la Panerai British Classic Week nos la explica David Murrin, comodoro del British Classic Yacht Club y organizador de la regata junto al Royal Yacht Squadron: “Siempre me recuerdo en el mar. Ser marino te hace ver la vida de un modo diferente, tú eres el responsable de tus aciertos y fracasos. Te genera un carácter mucho más individual que el nacido tierra adentro”. Para Murrin, este modo de vivir hace que la regata de Cowes sea tan especial. Y la compara con las que se celebran este verano en aguas del Mediterráneo. “No me malinterprete, pero aquellas regatas no son verdaderas carreras. Tienen un sistema de puntuación que al final no sabes quién ha ganado la jornada.

Aquí las reglas son más sencillas: se trata de competir, lleves el barco que lleves”. En eso precisamente consiste la semana inglesa de vela, que se aleja de la imagen típica del barco clásico cuyo dueño navega más que nada para pasar un día tranquilo. De hecho, la palabra “clásico” apenas sale en las conversaciones. Son simplemente medio centenar de veleros, aunque algunos se hayan construido a principios del siglo XX. “Panerai entendió muy bien nuestra filosofía cuando empezamos a colaborar con ellos hace siete años. Nos compenetramos a la perfección porque todos nosotros somos caballeros del mar”, razona Murrin, que en estos días compite con su embarcación, el *Ce-*

lawayo, que compró y restauró con 24 años. Este comodoro reconoce que uno de los handicaps que tienen hoy los propietarios de veleros es la dificultad para encontrar una tripulación que les acompañe durante toda la semana. “Son chicos jóvenes, muchos apenas superan la veintena. Son jornadas duras, pero compensa vivir una aventura así”. La mayoría de las tripulaciones pasa toda la semana en los barcos, por el día compitiendo y por la noche en sus camarotes. La entrega de trofeos al final de la tarde es el único momento de relax. Las limitaciones de las embarcaciones obligan a que actos tan básicos como la ducha se conviertan en un reto algunas veces. Así nos lo recuerda uno de los marineros, que cita como lo peor de las regatas el olor en el interior del casco cuando llega el domingo. Son caballeros a la antigua usanza, también en cuestiones higiénicas.



HISTÓRICA. El diseñador de barcos Charles Nicholson a bordo de su creación “Candida” en una regata en Cowes (1930).

material deportivo especializado, basta para entender que la tradición de las regatas tiene un origen mucho más antiguo. Para descubrirlo nada mejor que acudir al Royal Yacht Squadron, los otros organizadores de esta semana marinera. Su ubicación se adivina siguiendo el rastro de humo que dejan los disparos de su cañón en cada aviso de advertencia para las salidas de la regata. Detrás está el castillo que acoge su sede. Pocas instituciones poseen tanta experiencia en la organización de regatas.

El club fue fundado en 1815 en Londres por 42 caballeros con la excusa de reunirse dos veces al año para hablar de barcos y organizar viajes hasta la isla

de Wight y practicar su afición favorita. Es uno de los más antiguos del país y también de los más selectos. La lista actual ronda los 475 miembros, y, hasta hace bien poco (2013), no admitían mujeres. La lista de miembros de honor incluye al rey Felipe VI y Don Juan Carlos. Entre los privilegios que da ser socio está la autorización para llevar en la embarcación el Pabellón Blanco que enarbolan los buques de la Royal Navy. Así lo cuenta Dai Prichard, *chief race officer* (jefe de carrera) de la Panerai British Classic Week y miembro del club, mientras nos muestra un cuadro histórico de su biblioteca en el que unos barcos ya compiten en regatas en 1776.

Prichard apunta que las primeras organizadas por el Royal Yacht Squadron comenzaron en 1826. Al igual que hoy en día, el club se reserva el derecho a establecer el orden y diseño de los circuitos, dejando para el domingo la prueba más esperada de la semana, la que completa una vuelta a la propia isla de Wight. Esta regata dio origen en 1851 a la actual Copa America. La goleta norteamericana que portaba este nombre fue invitada a competir contra más de una decena de embarcaciones de miembros del club en presencia de la reina Victoria. Para la historia ha quedado su aplastante victoria y el deseo de sus dueños de convertir el desafío en la competición náutica más prestigiosa del mundo.

Es divertido comprobar cómo el destino nos ha traído al origen de la Copa America de la mano de Panerai, la misma competición en la que acaba de entrar la firma italiana como cronometrador oficial y patrocinadora de dos de las embarcaciones (EEUU y Japón). Los rapidísimos catamaranes ACC que acaban de competir en aguas de Bermudas apenas tienen que ver con los elegantes veleros que vemos en Cowes, aunque ambos compartan aún el mismo deseo de retar al mar y a los adversarios. ◀

Más información sobre las regatas en www.paneraiclassicyachtschallenge.com

RELOJES PARA NAVEGAR

Desde los inicios de la Panerai Classic Yachts Challenge, la firma italiana ha aprovechado las convocatorias anuales para presentar una edición limitada con detalles personalizados, sobre todo en el fondo de la caja. Esta tradición finalizó en 2014, aunque, por suerte para los aficionados, la oferta actual relacionada con el mundo de la vela es mayor que nunca.



LUMINOR SUBMERSIBLE 1950 3 DAYS. Esta edición especial limitada a 50 piezas se lanzó en 2014 por el 10º aniversario de la Panerai Classic Yachts Challenge. Ha sido la última de las versiones especiales dedicadas a esta competición. La base es un modelo bien conocido por los seguidores de la marca, realizado en titanio, de 47 mm de diámetro y hermético hasta 300 metros. Precio, consultar.



LUMINOR 1950 REGATTA 3 DAYS. Lanzado en 2013, es un ejemplo de la evolución técnica conseguida por la manufactura de Panerai al proponer un cronógrafo que permite ajustar de manera muy sencilla la cuenta atrás de los minutos previos a la salida de las regatas. Está fabricado en titanio, con un diámetro de 47 mm y es hermético hasta 100 metros. Precio, 16.700 euros.



LUMINOR MARINA 1950 AMERICA'S CUP. El nombramiento de Panerai como cronometrador oficial de la America's Cup tiene su expresión en esta edición limitada de 300 piezas personalizada en rojo y azul, que, unidas al blanco de la bandera de EEUU, conforman los colores de la bandera de EEUU. Caja de acero de 44 mm y movimiento manufactura. Precio, 7.900 euros.



LUMINOR MARINA 1950 3 DAYS. La más reciente novedad de Panerai es una versión con brazalete de acero de uno de sus modelos más populares. Los eslabones dibujan la misma forma curva del famoso protector de corona que equipan los Luminor. Está realizado en acero, tiene un diámetro de 42 milímetros y es hermético hasta 100 metros. Precio, 7.900 euros.