

F



Àlbum de fotos
Vela oceànica

La vela oceànica és un dels reptes més grans per als navegants intrèpids i aventurers que cerquen una manera especial i heroica de viure el mar. Des de fa segles, hi ha hagut una voluntat ferma de descobrir mars, oceans i terres més enllà de la línia infinita de l'horitzó. S'hi han obert noves rutes de navegació a bord de velers farcits de navegants afamats d'emocions fortes. Sens dubte, una herència que ha inspirat homes i dones dels segles XX i XXI a solcar les rutes en forma de grans esdeveniments esportius com la Vendée Globe i la Whitbread Round the World Race. Altrament, aquestes regates han esdevingut un camp experimental en l'ús de la tecnologia avançada.

Els darrers anys, el Museu Marítim de Barcelona està dedicant esforços i il·lusions per recuperar la memòria històrica dels esports nàutics a Catalunya, entre els quals hi ha la vela oceànica. S'estan rebent unes donacions valuoses amb milers de fotografies, que es van classificant, digitalitzant i documentant. Algunes ja es poden consultar des de la col·lecció en línia de la pàgina web <https://www.mmb.cat/fons-i-colleccions/coleccio-en-linia/>. Una part significativa d'aquestes fotografies oceàniques, a més de documentar unes fites carregades d'esperit de superació i amor pel mar, així com de tecnologia capdavantera, té el valor afegit que les han fetes els tripulants mateixos durant les navegacions, a les bones i a les dolentes. Són un testimoni de primer ordre, amb la clara intenció dels seus protagonistes de narrar a través de la imatge el que caldrà recordar i documentar sobre les seves gestes al mar.

65835F



Foto s/n



80737F



80797F



80736F



88910F



80875F



81350F





65835F

Licor 43

Col·lecció J. Maseras

El *Licor 43* va ser el primer vaixell espanyol construït per participar en la regata Whitbread Round the World Race (1981-1982), avui Volvo Ocean Race. En la fotografia, i a l'esquerra, Joaquim Coello, el dissenyador del *Licor 43*, que va tenir la iniciativa de dur per primer cop un veler espanyol a participar en aquesta regata, durant l'avarada en la drassana d'Empresa Nacional Bazán, a Cartagena. La marca *Licor 43* va finançar-ne la construcció i la participació en la regata, amb bona part de la tripulació formada per navegants catalans (Joaquim Coello, Nandu Muñoz, Tomàs Gallart, Rafa Tibau, Jordi Brufau i Toni Guiu). Aquest veler, de 43 peus, aparellat amb veles americanes i pal francès, va resultar massa pesant. Era un dels vaixells més lents de la competició, però també un dels més resistents. Tot i així, el *Licor 43* no va abandonar la regata, hi va resistir fins al final i es va classificar entre els països que van completar la volta al món.



Foto s/n

Licor 43

Col·lecció Nandu Muñoz, 1981

La nit del 21 de novembre de 1981, durant la segona etapa de la Whitbread, navegant a l'Índic amb vents de 60 nusos, onades de fins a 12 metres i temperatures properes als zero graus, inesperadament, es va trencar el pal del *Licor 43*. El vaixell va escorar 150°. Ràpidament, la tripulació va construir un nou aparell amb què continuar concursant i arribar al port de destí de l'etapa. La botavara va fer la funció de màstil i els dos tangons es van disposar en forma de V invertida, com a pal de messana. Durant dues setmanes el *Licor 43* va navegar amb aquest nou aparell improvisat, mentre no els arribava un nou pal a Hobart, la capital de Tasmània. Durant la tercera etapa, entre el port d'Auckland i Punta del Este (Uruguai), ja amb el nou pal, i poc abans de creuar el cap d'Hornos, el pal es va trencar, per a desesperació de la tripulació, que va haver de construir un altre aparell d'emergència. Possiblement, la causa en va ser un defecte de fabricació.



80737F

Fortuna Extra Lights

Col·lecció J. A. Trepal, 1989

El *Fortuna Extra Lights* va ser un Maxi dissenyat per l'arquitecte naval Javier Visiers, per participar en la Whitbread Round the World Race 1989-1990. Tenia un buc molt lleuger i planava bé en condicions extremes, amb vents portants forts, de manera que aprofitava al màxim les condicions que dominen la major part de les etapes de l'hemisferi sud. Fou concebut per córrer en els temporals. En la segona etapa, entre Punta del Este (Uruguai) i Fremantle (Austràlia) va batre tres cops el rècord de velocitat, fins a arribar a les 407,3 milles en 24 hores. Un èxit èpic d'un vaixell governat per una tripulació audaç, que va causar un gran impacte arreu del món, fins al punt que li deien el *Flying Fortuna*. Però tot té un límit, diversos episodis de trencaments en el vaixell i de lesions dels tripulants van fer abaixar aquell ritme de velocitat extrema.



80797F

Fortuna Extra Lights

Col·lecció J. A. Trepal, 1989

Al centre de la imatge, Jordi Peque Domènech, envoltat per alguns dels companys i tripulants del *Fortuna Extra Lights*, després de l'episodi de rescat a l'Índic. Jordi Domènech va ser el primer home rescatat amb vida a l'Índic sud, en la latitud 50 i amb una temperatura de l'aigua de 2 °C, durant la segona etapa de la Whitbread Round The World Race. Amb 35 nusos de vent, mentre feia un canvi de l'espinàquer, una escota li va impactar amb força a la cara i va caure a l'aigua. Gràcies a una radiobalisa que portaven "de prova", van poder localitzar-lo i fixar-ne la posició per rescatar-lo, cosa que van fer després de romandre 16 minuts a l'aigua. Afortunadament, les conseqüències no van ser greus: va patir un tall obert a la cella, però el més important és que continuava viu: va tornar a néixer. No obstant això, va decidir retirar-se abans de l'etapa següent de la regata i abandonar del tot aquesta edició de la competició.

Entrevista a Jordi Domènech, per Diego Yriarte (MMB): <https://www.youtube.com/watch?v=m3B650XaVTw>



80736F

Col·lecció J. A. Trepat

El *Fortuna Extra Light* navegant amb bon temps davant del cap d'Hornos, durant l'etapa de la Whitbread Round the World Race (1989). L'inhòspit cap d'Hornos és un dels racons més perillosos i temuts del planeta, però també una de les etapes amb més atractiu i desafiament per als participants de les competicions de vela oceànica. Els forts vents constants, la presència d'icebergs, les onades gegants, els violents temporals de neu i pluja, i els grans corrents fan que la navegació sigui molt extrema i difícil, fins al punt que es considera que és un repte equiparable al que suposa, en terra, pujar l'Everest. El cap d'Hornos es troba en la latitud 56°S, cosa que obliga a endinsar-se en els "cinquanta furiosos" i els "seixanta bramadors", que és la zona de vents més forts. Voltar aquest cap sense perdre-hi la vida ni el vaixell és una gesta heroica, i a bord se celebra el pas d'Hornos amb alegria i assossec. Si és el primer cop que es volta Hornos, és obligada la cerimònia ritual de posar-se una arracada d'or a l'orella: el forat es fa amb una agulla de cosir veles, evidentment sense anestèsia.



88910F

Els darrers anys s'ha anat consolidant la participació de la dona en l'alta competició oceànica. Sens dubte, la francesa Florence Arthaud va marcar tendència, i en va ser pionera. El novembre de 1990, amb 33 anys, va tenir una espectacular victòria en la Ruta del Ron, la travessa de l'Atlàntic de Saint-Malo (Bretanya francesa) a l'illa de Guadalupe. Era la primera dona que guanyava aquesta cursa. A partir d'aquell moment, va ser cada cop més habitual la participació de les dones en aquestes competicions. Pilar Pasanau, navegant solitària, és la primera dona catalana i de l'estat Espanyol en acabar dos Mini-Transat, una regata transatlàntica en solitari, sense cap assistència i sense contacte amb terra, a bord d'una embarcació molt tècnica, amb velers de la classe Mini, de 6,50 metres d'eslora. En la fotografia, l'arribada de Pilar Pasanau en l'edició de la Mini-Transat 2017. Des de 2014, la Base Mini Barcelona, ara integrada en l'estructura de la FNOB (Fundació de Navegació Oceànica de Barcelona), impulsa la formació de futurs navegants oceànics, com a centre de preparació i tecnificació per a navegants que vulguin competir en aquesta classe.



80875F

Daniel Foster, fotògraf, 1989

Flota navegant en cenyida amurada a estribord durant la sortida de la primera etapa de la regata Whitbread Round the World Race 1989-1990 (5a edició), a Southampton. Les sortides i les arribades d'aquesta gran competició tenen una expectació mediàtica de primer ordre. Per mar, terra i aire es concentra una gran quantitat d'espectadors aficionats al mar, familiars, amics, serveis de suport i mitjans de comunicació.



81350F

Vela oceànica

Fotografia de J.A. Trepat, 1993

El Publiespaña va ser un projecte orientat a la participació en la Whitbread 93/94, que finalment no va trobar prou suport d'anunciants. Però sí que va participar en la tercera edició de la Ruta del Descubrimiento, amb recorregut entre Huelva (Estat espanyol) i Miami (EUA), i la va guanyar, patronejat per Jan Santana. El vaixell era l'antic *Fisher & Paykel*, un Maxi IOR de 25 metres d'eslora construït a Nova Zelanda, amb tecnologia punta, per participar en la Whitbread 89/90. El seu patró, Grant Dalton i la resta de la tripulació varen classificar-se en el segon lloc de la regata. El projecte de Jan Santana, que pretenia participar en la Whitbread, no va reeixir i, després de la Ruta del Descubrimiento, el vaixell va ser venut i es va dedicar en la seva darrera etapa de vida a oferir xàrters per a turistes.