LICOR 43



El retorn de la llegenda

Secció: Argos

Número de revista: #15

TARDOR 2025

TEXT: Santi Serrat. Director de Projectes a Latitud 42 i creador de continguts a We Are Water.

FOTO: Fons Aleksejs Vjuns.

En un port letó, un vell veler espanyol es prepara per fer la volta al món. Sota el nom de Laisvė (‘llibertat’) pocs reconeixerien el Licor 43, el primer veler espanyol que va competir a la Whitbread. La seva història és una epopeia irrepetible en la vela moderna.

La història del *Licor 43* comença amb Joaquim Coello, un dels pioners de la vela oceànica a Espanya. Aquest empordanès, que es va apassionar per la vela a Sant Feliu de Guíxols navegant en un snipe per la Costa Brava, va marcar el seu primer gran èxit amb el *Gudrun IV*, un vaixell que ell mateix va dissenyar i construir, i amb el qual va completar el 1978 la Ruta del Rom, la travessia de l’Atlàntic entre Saint-Malo (França) i Pointe-à-Pitre (Guadalupe). Va ser el primer espanyol a fer-ho.

Aquell assoliment el va projectar com el millor esportista nàutic del 1978, fet que va suposar el trampolí cap a un projecte llargament somiat: construir el primer veler espanyol per participar a la Whitbread Round the World Race, la regata de volta al món en quatre etapes. Al setembre del 1981 estava programada la sortida de la tercera edició de la regata, i Coello es va posar a treballar per ser-hi, tot i que no ho tenia gens fàcil, donada la poca difusió de la vela oceànica a Espanya en aquell moment.

Va aconseguir una beca del Col·legi d’Enginyers Navals (un milió de pessetes), va fer proves hidrodinàmiques a Madrid i va aconseguir una fita pionera a Espanya: el suport financer de Licor 43 per construir el vaixell i participar en la regata. Coello va encarregar la construcció a les drassanes de l’Empresa Nacional Bazán, a Cartagena, que coneixia bé per haver-hi treballat.

El 8 de gener del 1981, es va varar el Licor 43, el primer veler oceànic espanyol concebut específicament per fer la volta al món i el primer gran projecte de vela professional patrocinat a Espanya. Coello, enginyer naval, va dissenyar el vaixell conjuntament amb Pedro Morales per resistir: «No hi havia vaixells especialitzats per a una regata de volta al món. Vam fer un vaixell molt fort, d'alumini… però que va acabar sent massa pesat».

Whitbread 1981: l'epopeia de les dues ruptures de pal

El *Licor 43* va salpar de Portsmouth amb una tripulació íntegrament espanyola acuradament seleccionada. «El factor humà era fonamental —afirma en Joaquim—. Després de la primera etapa, en arribar a Ciutat del Cap vam veure clar que no guanyaríem. La meva principal preocupació va ser: Com motivar? "Acabar la regata costi el que costi" va ser la resposta».

La segona etapa, en el temut oceà Índic, era el repte més gran. I allà va començar el primer capítol de l'epopeia. En un temporal amb vents de 60 nusos i fort onatge, el vaixell cada cop tenia més tendència a orsar, fins que una onada descomunal el va tombar. «Era de nit i érem tres a coberta. Navegàvem a uns 18-20 nusos, amb una trinqueteta i un floc amb tangó. En tombar-nos, en xocar contra l'aigua, el tangó va trencar el pal.» Amb la botavara com a pal van aconseguir muntar un aparell de fortuna i recórrer les 2.300 milles que els separaven de Hobart.

Allà els esperava un nou pal, que ja tenien acordat amb el fabricant com a recanvi. El van instal·lar just a temps per sortir en la tercera etapa. Tanmateix, a 150 milles del cap d'Hornos, el pal es va tornar a trencar. «No hi havia un vent excessiu. El que va passar és que, en tallar el pal en quatre trossos per transportar-lo en avió, un dels punts de tall coincidia amb la caixa de les drisses del tangó, una zona propensa a esquerdes. Jo ja temia una cosa així, i per això pujava al pal cada dos dies per inspeccionar-lo.»

I aquí el segon capítol de la gesta: van muntar un segon aparell de fortuna amb la secció superior del pal; el primer vaixell espanyol a creuar el cap d'Hornos en regata ho va fer a quatre nusos, amb un pal improvisat d'11 metres i un aparell amb dos tangons en forma de ve invertida a popa.

Van aconseguir arribar a Mar del Plata, on va recollir un nou pal amb el qual es van reincorporar a la regata i van acabar a Portsmouth en dinovena posició després de 160 dies de navegació.

El dia d'avui, el Licor 43 és l'únic monocasc en una volta al món per etapes que, havent patit dues ruptures de pal, ha aconseguit rearmar-se dues vegades amb aparells de fortuna i completar la regata, una fita extraordinària i única en la història de la competició oceànica que probablement mai serà superada.

La llavor de la vela oceànica a Espanya

La volta al món del *Licor 43* va marcar un abans i un després en la vela espanyola. Tot i la precarietat de mitjans, l'equip de Joaquim Coello va sembrar el camí que seguirien futurs projectes. La regata va fer escola i va tenir continuïtat. Per citar-ne alguns, Toni Guiu, amb 19 anys, va ser el tripulant més jove, i conjuntament amb Jordi Brufau van copatronejar en l'edició següent del 1985 el *Fortuna Lights*, segon vaixell espanyol a la regata.

L'experiència del *Licor 43* va ser una novetat carregada d'ensenyaments per als projectes espanyols que van venir després. L'avaria de la nevera a la primera etapa els va obligar a racionar les provisions i fins i tot a pescar. Van experimentar per primera vegada amb aliments liofilitzats i Nandu Muñoz, amb la carrera de medicina acabada, va crear escola en l'estudi del racionament d'aliments i aigua, el disseny de la farmaciola i

un manual de primers auxilis a bord. Centenars de joves aficionats a la vela es van inspirar en la gesta, i els mitjans de comunicació van descobrir la vela oceànica.

Renaixement al Bàltic

Al *Licor 43* se li va perdre el rastre. La seva estela va semblar esvair-se fins que va ressorgir al mar Bàltic. El 1992 va ser adquirit per un grup de navegants lituans per participar en la Great Columbus Regatta.

El veler va navegar al port lituà de Klaipeda per a una profunda reforma, i rebatejat com a *Laisvė* ('llibertat' en lituà) va esdevenir l'orgull de la jove república bàltica en plena reconstrucció nacional.

Després de travessar l'Atlàntic i aconseguir una meritòria quarta posició, el *Laisvė* va partir un any més tard en una volta al món poc convencional: navegar cap a l'est, visitant ports amb un objectiu diplomàtic i emocional: portar el missatge de la nova Lituània lliure.

El 23 de desembre del 1994, el *Laisvė* va tornar a creuar el cap d'Hornos, 13 anys després. Aquesta vegada amb l'aparell complet. Va ser la primera vegada en la història de Lituània que la seva bandera onejava al cap més temut de la navegació.



Inici dels treballs de restauració del Licor 43 a Klaipeda. Foto: A. Vjuns.



El Laisvė (ex-Licor 43) retorna a l'aigua després de 20 anys. Foto: A. Vjuns.



Interior del Licor 43 abans de la seva restauració integral. Foto: A. Vjuns.



El Licor 43 arribant a la costa d'Anglaterra per acabar la Whitbread del 1981. Foto: MMB.



Construcció del buc del Licor 43. Drassanes de Bazán, a Cartagena. Foto: MMB.



Col·locació de les planxes d'alumini del casc del Licor 43. Foto: MMB.

Una tercera vida: l'Ocean Globe Race 2027

Després d'anys de travessies formatives pels fiords noruecs i el mar Bàltic, el veler va quedar varat a terra el 2004. Durant gairebé dues dècades, va desaparèixer en l'oblit. Fins que el 2022, Aleksejs Vjuns, un apassionat de la navegació clàssica, va trobar el casc abandonat a Klaipėda, el va comprar i el va traslladar al port letó de Riga.

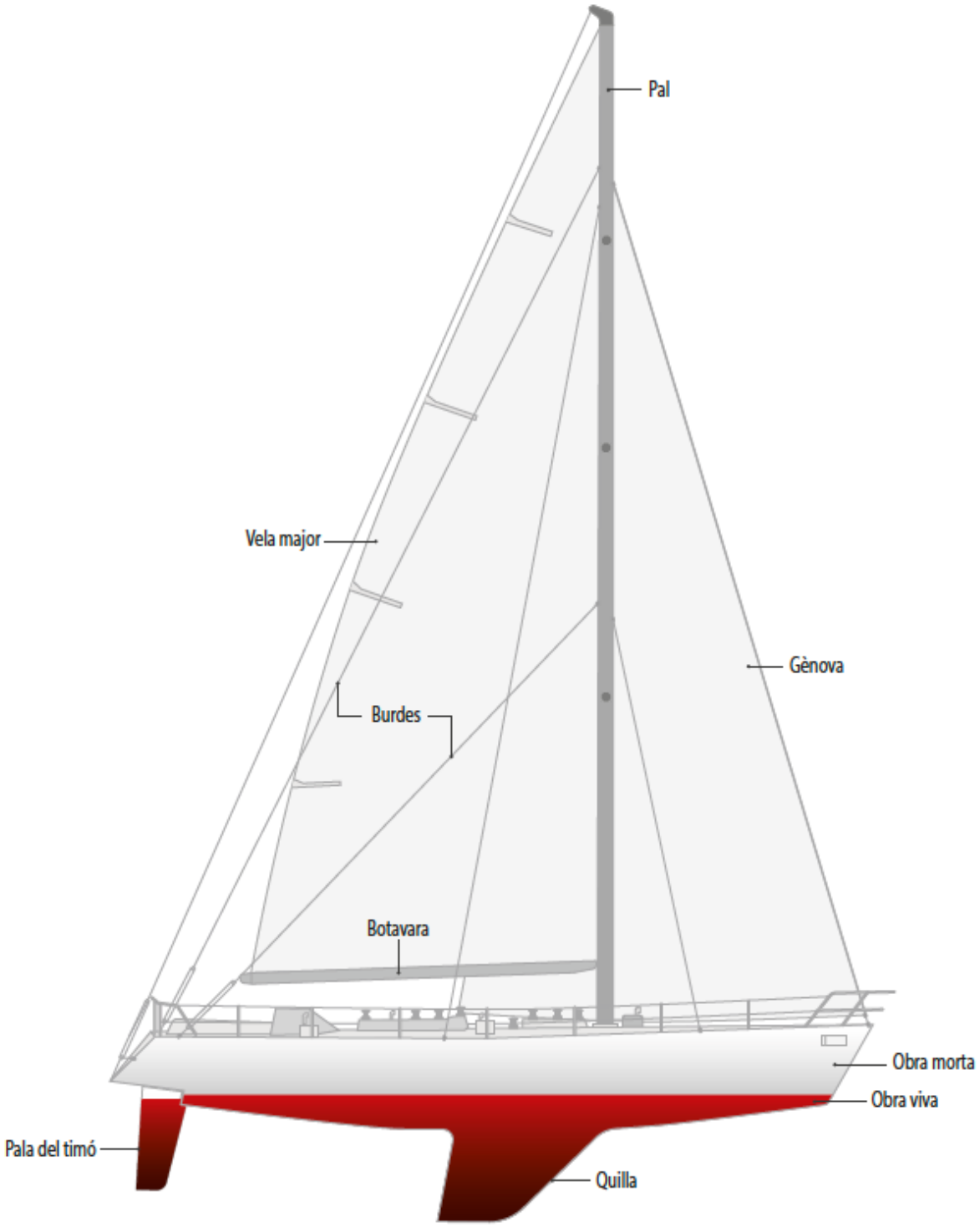
Avui, aquest vaixell llegendari vol escriure el tercer capítol d'una història irrepetible: la participació a l'Ocean Globe Race, la regata de volta al món que ha recuperat les essències de la navegació amb els protagonistes d'abans i molts vaixells que van competir en els mítics anys 1970 i 1980, demostrant que algunes embarcacions no envelleixen, sinó que es transformen en llegenda. El *Licor 43* n'és una.



Proves de navegació del Licor 43 a Cartagena, el gener de 1981. ©Aleksejs Vjuns.

FITXA TÈCNICA

Característiques
Licor 43 és un monocasc d'alumini amb aparell fraccionat dissenyat específicament per a la Whitbread del 1981 i construït a Cartagena per l'Empresa Nacional Bazán (avui Navantia). Joaquim Coello i Pedro Morales el van dissenyar amb la prioritat de resistir la duresa de la volta al món. Podia acollir 10 tripulants i era capaç d'assolir els 20 nusos.
Eslora total: 18,27 m
Eslora de flotació: 14,87 m
Mànega: 5,13 m
Calat: 2,89 m
Superfície vèlica: 460 m²
Desplaçament: 20,13 t



Infografia: Carles Javierre.

Aleksejs, el navegant que restaura memòries

Quan, l'agost del 2022, navegant letó Aleksejs Vjuns va viatjar amb un amic a Klaipėda a comprar veles de segona mà per a un dels seus vaixells, li va cridar l'atenció un casc que era en dic sec. «Estava molt deteriorat. Només el casc amb la quilla, el timó i els cabrestants; la resta estava desmuntat i escampat pel port.» No sabia de quin vaixell es tractava fins que poc després va descobrir que era el *Licor 43*. «El vaixell formava part de la història de la vela mundial, espanyola i també lituana, després de les singladures pioneres que va fer com a *Laisvė*, i vaig voler aprofitar-lo per continuar la història i formar navegants lituans.»

L'Aleksejs té 22 anys i una passió: l'ensenyament de la vela. Dirigeix projectes formatius i posseeix tres velers clàssics: un Conrad 54, un S&S 52 construït per Royal Huisman, i ara el *Licor 43*. Amb el suport de la seva família n'ha iniciat la restauració, però necessita patrocinadors per complir el seu somni: portar-lo a la pròxima edició de l'Ocean Globe Race. «Cada vaixell té la seva història, i aquesta no es pot perdre», afirma. Mentre rep sol·licituds de tripulants cada setmana, el seu repte més gran no és trobar una bona tripulació, sinó els fons per tornar el Licor 43 al mar i a la història.



Aleksejs Vjuns amb la mirada posada a l'Ocean Globe Race. ©Aleksejs Vjuns.